

T.C
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

**II. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA İZMİR LİMANI VE LİMANIN
KENTE SOSYO EKONOMİK ETKİSİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

HAZIRLAYAN

Umut UYSAL

Haziran, 2017

İZMİR

T.C
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

**II. DÜNYA SAVAŞI YILLARINDA İZMİR LİMANI VE LİMANIN
KENTE SOSYO EKONOMİK ETKİSİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

HAZIRLAYAN

Umut UYSAL

DANIŞMAN

Yrd.Doç.Dr.Doğan DUMAN

Haziran, 2017

İZMİR

ÖZET

İzmir Limanı tarih boyunca önemli bir mevki olmuştur. Dağların kıyıya paralel uzanması sayesinde hinterlandının avantajını kullanan İzmir, Roma, Bizans, Osmanlı gibi büyük devletlerin de önem verdikleri bir ticari ve jeopolitik üs durumuna gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde de önemini sürdüren İzmir, Kurtuluş Savaşı'ndan 1929 Ekonomik Krizi'ne kadar olan süreçte, çok büyük zorluklar yaşamıştır. II. Dünya Savaşı'nın belirmesiyle de tam anlamıyla bir ateş çemberinin ortasında kalmıştır. Aslında 1 Eylül 1939'da savaş başladığında İzmir Limanı için fazla bir sıkıntı görünmemektedir. Hatta savaşın yol açtığı kimi koşullar nedeniyle İzmir, kısa bir süre için de olsa mühim bir ticaret üssüne dönüşmüştü. Ancak 1941'de Yunanistan'ın işgali ve Alman-İtalyan koalisyon güçlerinin bölgedeki tehditkar varlığı, İzmir Limanı'nın dış ticaretini adeta bitirmişti.

Bu olumsuz tabloya bir de şehirdeki fırsatçılar ve vurguncular eklenmişti. Mal saklayanlar, karne kontenjanından fazla malı rüşvetle alanlar gibi kimseler, şehir ekonomisine savaştan daha büyük zararlar veriyorlardı. Bunları önlemek için çıkarılan onca kanun da işe yaramıyordu. Ayrıca kayıtlara dahi geçmeyen motorlarla yapılan kaçaklıklar da zaten azalmış olan vergi gelirlerini olumsuz etkilemekteydi.

Bu dönemde Türkiye'yi yönetenler demir ve karayolu ulaşım ağları gelişmediği için, denizlere önem vermeye çalışsalar da, savaşın olumsuz etkisi buna olanak tanımıyordu. Gemi hareketlilikleri sürekli aksıyor ve belirsizlik şehrin her alanına yayılıyordu. İtalya'nın 1943'te II. Dünya Savaşı'ndan çekilmesi, İzmir Limanı'ndaki hareketliliği bir ölçüde artırmıştı. Ayrıca SSCB'nin ve ABD'nin öncülüğündeki müttefiklerin de Almanya'nın gücünü kırmasıyla İzmir Limanı da normale dönmeye başlamıştı. Japonya teslim oluncaya kadar savaş sürdü ama İzmir Limanı için savaşın bittiği asıl tarih Almanya'nın teslim olmasıydı. Almanya teslim olunca İzmir Limanı adeta normale dönmüştü.

Türkiye II. Dünya Savaşı'na girmemekle birlikte, her an savaşa girmek zorunda kalabileceği endişesiyle bu dönemde, “savaş ekonomisi” politikasını izlemek zorunda kalmıştı. Bu politika ülke genelinde olduğu gibi, önemli bir liman kenti olmasına rağmen İzmir'de de ciddi sıkıntılara neden olmuştu. Bu durum ise çok partili yaşama geçildikten sonra İzmir'in tercihini muhalefetten yana kullanmasında belirleyici nedenlerden biri olmuştur.

Anahtar Sözcükler: İzmir, İzmir Limanı, Gemi, Ticaret, Liman.



ABSTRACT

İzmir Port has been an important location throughout history. İzmir, by using the advantage of its hinterland under favour of mountains running parallel to coastline, has become a commercial and geopolitical base where great states such as Rome, Byzantium and Ottoman also consider important.

İzmir, where maintain its importance during the last times of Ottoman, had great difficulties in the period from Turkish War of Independence to 1929 Economic Crisis. Also it was literally in the middle of a circle fire by the occurrence of Second World War. In fact, when the war broke out on September 1, 1939, there was not much trouble for İzmir Port. Moreover, because of the some reasons that the war causes, İzmir turned into an important commerce station for a short while. However, Greek occupation and threatening existence of German-Italian coalition in the region has ended the foreign commerce of İzmir Port.

This negative picture was also accompanied by opportunists and jobbers in the city. Those who hid goods or bribed the surplus goods by rationing were damaging the city economy more than the war did. The laws enacted in order to prevent these situations didn't work. Furthermore, smuggling which was conducted by non-recorded motorboats, affected already decreased tax revenue negatively.

Although the government tried to place importance on seas since the railway or highway transport was not improved, the negative effect of the war didn't enabled. The ship dynamism was failing continuously and uncertainty was spreading throughout the city.

Italy's retreat from Second World War in 1943 has increased the dynamism in İzmir Port to some extent. Also associated with weakening the Germany's power by the allies

under the leadership of USSR and USA, İzmir port started to get normal. The war continued until the Japan surrender, but the actual end date of war was the surrender of Germany for İzmir Port. When the Germany surrendered, Izmir Port almost returned to normal.

Turkey, along with not entering the war, had to carry out a “war economy” policy with worrying about the obligation to entering the war. This policy caused serious problems in İzmir although it is an important seaport as in the whole country. This situation was one of the determinants for İzmir’s taking opposition’s side.

Keywords: The Izmir, The Port of Izmir, Ship, Commerce, Port.

ÖNSÖZ

İkinci Dünya Savaşı yıllarında (1939-1945) ticari ve sosyo-ekonomik açılardan İzmir Limanı konusunu; hem kent tarihi ve ticaretinin hem de kentteki denizcilik kültürü algısının nasıl olduğunu anlamak amacıyla incelemek istiyordum. Çünkü günümüzde bile ticaretin kapasite ve yoğunluk açısından en etkin olduğu yerler limanlardır. Ayrıca bugün dahi binlerce tırın alabileceği yükü, büyük bir ticari gemi rahatlıkla alıp taşıyabilir.

Konuyu araştırırken dünya denizcilik tarihi ve limanların önemi gibi konular hakkında ön bilğim olduğundan, İzmir Limanı'nın da büyük bir tarihi önemi barındırdığını zorlanmadan tahmin edebiliyordum. Yine de araştırmalarım ilerledikçe tahmin ettiğimden daha fazlasını buldum.

İzmir Limanı hakkında araştırma yaparken, sürecin sadece ticaret ve kentle olan etkileşimden ibaret olmayacağını biliyordum. Çünkü küreselleşme yoktu ancak ticaretin dili ortaktı. Osmanlı Devleti'nin bu bölgede yarattığı ticari bağlantıların karmaşık etkisini, ayırıştırarak ve her yönüyle ele almaya çalıştım. İkinci Dünya Savaşı'nın yarattığı birtakım olaylar da konu içeriğimi genişletti. Ayrıca İzmir Limanı'nı pek çok yönüyle ele alırken, etkisi olduğu her yeri, her şeyi incelemenin çok faydalı olacağını gördüm. Doğrudan kaynak yerine dolaylı kaynaklar rehberliğinde ilerlemenin katkısı kuşkusuz daha çok olacaktı.

Ancak çok geçmeden arşiv ve yeterli düzeyde kaynak bulamama sıkıntısı baş göstermeye başladı. Ülkemizdeki arşivcilik kültürünün zayıf olması ve gerekli titizliğin gösterilmemesi gerçekten bir sorundu. Özellikle İzmir'de pek çok yerde bu problemle karşı karşıya kaldım. Kaynaklarımın temelini İzmir Kent Arşivi oluşturdu. İnternet üzerinden araştırıp bulduğum ve İzmir Limanı'na etkisi olabileceğini düşündüğüm her malzemeyi de titizlikle kullandım. Tüm bu bilgilerin katkısının son derece mühim ve aydınlatıcı olduğunu düşündüğümü eklemek isterim.

Öncelikle tez sürecimin planlanmasında, yürütülmesinde ve oluşumunda ilgi ve desteğini esirgemeyen, engin bilgi ve tecrübelerinden yararlandığım saygıdeğer tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Doğan Duman'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca denizcilik konusunda kaynak ağımlı genişleten hocam Prof. Dr. Kemal Arı'ya ve konuyu daha farklı boyutlardan ele almamı sağlayan hocam Doç. Dr. Fevzi Çakmak'a teşekkürü borç bilirim. Çalışmalarım boyunca maddi manevi destekleriyle beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan annem Aynur Uysal ve babam Kadem Uysal'a da içten teşekkürlerimi sunarım. Son olarak yine bu süreçte desteklerini eksik etmeyen arkadaşlarım doktora öğrencisi Gözde Navruz ve Araş. Gör. Uğur Binzat'a teşekkür ederim.

Umut UYSAL

İzmir 2017

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ.....	1
1. BÖLÜM.....	3
1. TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE BİR TİCARET KENTİ OLARAK İZMİR VE İZMİR LİMANI'NIN GENEL TARİHÇESİ....	3
1.1. Tarihte İzmir.....	3
1.2. İzmir'in Türklerin Denetime Geçmesi.....	8
1.1.2. Çaka Bey Dönemi'nde İzmir.....	8
1.1.3. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde İzmir.....	11
1. 3. Cumhuriyet Dönemi'nde İzmir Limanı.....	20
2. BÖLÜM.....	27
2. II. DÜNYA SAVAŞI'NIN İZMİR LİMANI'NA ETKİSİ.....	27
2.1. II. Dünya Savaşı'nda İzmir'de Ticari Faaliyetler.....	27
2.2. Gemilere Yapılan Harp Sigortasının İzmir Limanı'na ve Kente Etkisi.....	28
2.3. Pasif Korunma Kanunu'nun İzmir Limanı'na ve Kente Olan Etkisi.....	30
2.4. Seyrû Sefer Yasakları'nın İzmir Limanı ve Kente Olan Etkisi.....	33
2.5. Almanya ve İtalya'nın Yunanistan'ı İşgalinin İzmir Limanı'na Olan Etkisi.....	36
2.6. İzmir Limanı'na Gelen Yahudi Mülteciler.....	47
2.7. İzmir Limanı'ndan Gerçekleştirilen İngiliz-İtalyan Esir Değişimleri.....	47
3. BÖLÜM.....	50
3. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE İZMİR LİMANI'NIN FİZİKSEL VE KURUMSAL YAPISI.....	50
3.1. İzmir Limanı'nın Geliştirilmesine Dönük Çalışmalar.....	50
3.2. İzmir Limanı'nın İyileştirilmesine Dönük Çalışmalar.....	52

3.3. İzmir Limanı'nın İdari Yapısı ve Yapılanması.....	54
3.4. İzmir Limanı'nda ve Limandaki Gemilerde Çıkan Yangınlar.....	56
3.5. İzmir Limanı'ndaki Gerçekleşen Gemi Kazaları.....	57
3.6. İzmir Limanı'ndaki Gerçekleşen İş Kazaları	58
3.7. İzmir Limanı'ndaki İşçilerin Durumu.....	60

4. BÖLÜM.....61

4. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE İZMİR LİMANI'NIN KENTE OLAN EKONOMİK ETKİSİ.....61

4.1. İzmir Limanı'nın Yarattığı Ticari Hareketliliği ve İstatistiği	61
4.2. İzmir Limanı'na Gelen ve Giden Ticari Gemilerin İstatistikleri.....	67
4.3. İzmir Limanı'nın Fuar'a Olan İktisadi Etkisi.....	70
4.4. İzmir Limanı'nın Körfez Vapur Taşımacılığı ve Şehirlerarası Vapurlarda Tespit Edilen Karaborsacılık-Usulsüzlük Faaliyetleri.....	72
4.5. İzmir Limanı'na Bağlı Vapur İskelelerinin Şehir Ekonomisine Olan Etkisi	74
4.6. İzmir Limanı'nın Şehirlerarası ve Uluslararası Deniz Ulaşımına Olan İktisadi Etkisi	76
4.7. İzmir Limanı'nın Şehir Ekonomisi ve Şehirdeki Ticari Örgütlenmelere Olan Etkisi.....	80
4.8. İzmir Limanı'nda Gerçekleşen Kaçakçılık ve Liman'ın Kent Ekonomisine Olan Etkisi.....	82
4.9. İzmir Limanı'nın Şehir Tüccarları Açısından Önemi.....	84

5. BÖLÜM.....87

5. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE İZMİR LİMANI'NIN KENTE OLAN SOSYO-KÜLTÜREL ETKİSİ.....87

5.1. İzmir Limanı'nın Kentte Yarattığı Deniz ve Denizcilik Kültürü.....	87
5.2. Körfez Vapur Seferlerinin Sosyal Yaşama Etkisi.....	89
5.3. Körfez Vapurlarında ve Şehirlerarası Deniz Ulaşımında Görülen Güvenlik ve Denetime Dair Sıkıntılar.....	91

5.4. İzmir Limanı'nın Fuar'a Olan Sosyo-Kültürel Etkisi.....	93
5.5. İzmir'de Vapur Kiralama Yoluyla Yapılan Organizasyonlar.....	94
5.6. İzmir Limanı'nın Ticari ve Ulaşımındaki Hareketliliğinin Şehir Kamuoyu Açısından Önemi.....	95
5.7. Kabotaj Bayramı'nın İzmir Limanı ve Kentteki Yaptığı Etki.....	97
6. BÖLÜM.....	99
6. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE COĞRAFİ ÖZELLİKLERİNİN İZMİR LİMANI'NA OLAN ETKİLERİ.....	99
6.1. İzmir Limanı'nın Jeopolitik Konumunun Kente Olan Etkisi.....	99
6.2. İzmir Limanı'nın Hinterlandı ile Olan İlişkisi.....	100
6.3. İklimsel Faktörlerin ve Ege Denizi'nin İzmir Limanı'ndaki Gemi Hareketliliğine Olan Etkisi	101
6.4. İklimsel Faktörlerin İzmir Limanı'na Olan Olumsuz Etkileri.....	104
6.5. İklimsel Faktörlerin Körfez Vapur Ulaşımına Olan Etkisi.....	105
7. BÖLÜM.....	106
7. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN SİYASİ KONJONKTÜRÜNÜN İZMİR LİMANI'NA OLAN ETKİSİ.....	106
7.1. Devletçilik Anlayışının İzmir Limanı'na Olan Etkisi	106
7.2. Milli Korunma Kanunu'nun İzmir Limanı'na Olan Etkisi	108
7.3. Varlık Vergisi'nin İzmir Limanındaki Ticari Hareketliliğe Etkisi.....	109
7.4. Türkiye Cumhuriyeti Yöneticilerinin Diplomatik Etkilerinin İzmir Limanı'na Olan Etkisi	110
SONUÇ.....	117
KAYNAKÇA.....	126
EKLER.....	129

KISALTMALAR

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

A.g.e.: Adı geçen eser

A.g.m.: Adı geçen makale

A.g.y.: Adı geçen yayın

BCA: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

İng.: İngiltere

İta.: İtalya

SOE: Special Operations Executive

SSCB: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

GİRİŞ

İzmir Limanı geçmişten günümüze köklü kültürlerin önemli bir merkezi olmuştur. Yer yer savaşlarla yakılıp yıkılmış ancak bölgedeki önemli konumunu korumayı başarmıştır. Böylesi köklü bir geçmişe sahip bir kenti detaylıca inceleyebilmek oldukça zor ama son derecede önemlidir. Zira İzmir'in iktisadi ilişkileri iyi kavranırsa, bölgenin günümüzde bile neden oldukça stratejik olduğu daha iyi anlaşılacaktır. Bu yüzden anlatılması gereken ilk konu tarihtir.

Limanın günümüze ulaşan yapısı pek çok kültürün tesiri ile oluşan bir sentezlenmeden gelse de, limanın idari ve sosyo-ekonomik yapısı Osmanlı zamanında şekillenmiştir. Antik Yunan, Roma, Bizans, Çaka ve Aydın Beylikleri, Timur, Osmanlı ve nihayet Türkiye Cumhuriyeti'nin 1 Eylül 1939 öncesi ilk bölümünde ele alınmıştır. Bu son derece karmaşık yapı, birçok farklı kaynaktan yararlanılarak oluşturulmuştur. Devletler İzmir Limanı'na hakim oldular ama limanda asıl dinamо güç tüccarlardı. Tüccarlar tabakalaşmışlardı ve bu tabakalaşma genelde Müslümanları dışlayan özelliklere sahiptiler. Kapitülasyonlardan ötürü Batılılar limanda altyapı çalışmaları yapmaktaydılar. Ancak Cumhuriyetle birlikte limanda gerçek anlamda gelişmeler görülmüştür. O yüzden bu bölüm Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi'nin ağırlığıyla konumuzda yer bulmuştur.

İkinci bölümde II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla beraber, işgal riskiyle karşı karşıya kalıp da, kendini bu süre zarfında tarafsızlıkla korumak isteyen bir devletin mücadelesi ele alınmıştır. Türkiye top-tüfekle savaşmadı ama kendini korumak ve tarafsızlığını sürdürebilmek için, adeta bir savaş verdi. Sadece ordusuyla değil, milletle de bu savaşta yer aldı. Aç kaldı, limana gemi gelişleri aksadı, gelen mallar karaborsaya düştü ve vurgunculuk rutin hal aldı. Bu da yetmedi, kıtlık kol gezerken, Yunanistan'a insani yardım yapılması gerekti. Yunan mülteciler dar bütçeye sahip bir hükümet tarafından insani haysiyete yakışır bir biçimde ağırlandı. Hatta burada iki düşman ülkenin esirleri takas edildi, onlara da ikmal sağlandı.

Üçüncü bölümde İzmir Limanı'nın doğrudan kendi yapısı ele alındı. Körfez Vapurlarının, Devlet Denizyolları Seferleri'nin ve İzmir'in dış ticaretinin belkemiği olan bir kurum incelenmiştir. Neler yapıldığı, ne gibi aksaklıklar yaşandığı ve bu aksaklıkların nasıl giderildiği ele alınmıştır. Limanda çalışanlar ne durumdaydılar, bunlara bakılmıştır. Çünkü İzmir Limanı rıhtımı, iskeleleri ve deniz vasıtaları ile bir bütündü. Bu faktörlerin her biri birbiriyle et ve tırnak gibi bağlıydı. Aralarındaki ilişki, kentte işleyen deniz ulaşımı ağını ve bunun kente yansımalarının da işaretlerini vermekteydi.

Dördüncü bölüm iktisadi ve ticari temeller üzerine ele alınmıştır. Fuarı, limanın dış satımları ve alımları, şehirde yarattığı iktisadi yapısı gibi durumlar incelenmiştir. İktisadi yapı limanın elbette temelidir. Ancak savaşın Yunanistan'a sıçramasıyla ticari hareketlilik sadece ülke-içi gemi hareketliliklerinden ibaret kalacaktır.

Beşinci bölümde İzmir Limanı'nın halkta yarattığı etki incelenmiştir. Limanın halkta yarattığı büyüye ek, Kabotaj Kanunu ile kazanılmış zaferin taçlandırılması ve dahi bu bayramın kutlanması çerçevesinde yapılan etkinlikler ele alınmıştır. Ayrıca halkın sık kullandığı toplu ulaşım araçları olan Körfez ve Şehirlerarası vapurlarda yaşadıkları sıkıntılar, bu vapurların trafiğiyle alakalı ortaya çıkan sorunlar kapsamlı bir şekilde ele alınmış yani İzmir Limanı aracılığıyla, şehir ahalisinin konumuza aktarılması sağlanmıştır. Bunun da İzmir halkının sosyolojik yapısının anlaşılmasında katkısı olacağı aşikardır.

Altıncı bölümde ise İzmir Limanı'nın coğrafyasının etkisi incelenmiştir. Coğrafyanın ağırlığının olduğu bu bölümde, iklimin ve Ege Denizi'nin jeolojik yapısının gemi hareketliliğine tesirleri incelenmiş ve kenti nasıl etkileyebildiği aktarılmıştır. Unutulmamalıdır ki coğrafyadan yoksun bir tarih, sadece öyküden ibaret kalır. Bugün bile pek çok tarihsel olayın ve olgunun anlaşılmasındaki temel neden coğrafyanın etkileridir.

Yedinci bölümde ise devletin İzmir Limanı ile olan ilişkisi incelenmiştir. Devletin ona tesiri, limanın devleti neler yapmaya zorladığı üzerine kurulu olan bu bölümde, limanın politik işlevleri de ele alınmaya çalışılmıştır.

Görüldüğü üzere liman pek çok yönüyle ele alınmaya çalışılmış ve kapsamlı veriler elde edilmeye çalışılmıştır. Çok yönlü bir kültüre sahip İzmir'i anlayabilmek için, böylesi bir çalışmada perspektiflerin her biri değerlendirilmiştir. Uzun ve yorucu çalışmalar neticesinde İzmir'in- genel literatürde - 'karanlıkta' kalmış 1939-1945 yıllarının etkili bir şekilde anlaşılmasında bu çalışmanın katkısı olacağı kanaatindeyim.

1. TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE BİR TİCARET KENTİ OLARAK İZMİR VE İZMİR LİMANI'NIN GENEL TARİHÇESİ

1.1 Tarihte İzmir

Anadolu'nun-günümüzde dahi-öne çıkan stratejik konumundan ötürü; Anadolu'ya bağlı olarak İzmir de antik çağlardan bu yana önemli bir merkezdi. İzmir'in mikro-lokal tesirini ilk olarak Antik Yunan site devletlerinden "İyonlar" öne çıkarttı. Bunun sebebi İzmir'in Hinterland bölgesine hakimiyetiydi. Bu bölgenin sadece ulaşım ağının kolay olması değil, tarım ürünlerinin de zengin olması bu gerekçenin temel sebebidir. Zira temel uğraşısı denizcilik olan bu devletin; İzmir Limanı sayesinde gemilerine mal sevkiyatı yapması fikri, özellikle tacirlerin en büyük arzusuymdu.

Bu tasarının bu kadar rağbet görmesi sadece İzmir Limanı'nın konumu ve Hinterlandı ile açıklanamaz. Ege, Akdeniz hatta Karadeniz'deki pek çok kente göre daha iyi bir liman kenti olan İzmir, Yunan adalarına ve Atina'ya yakındı. Bu İzmir'in değerini arttıran bir unsurdur. Ayrıca o dönemde gemilerde toplar yoktu ve kıyı güvenliğini sağlamak kolay değildi. Kölecilik olsa da, iskele-rıhtım yapmak, agoralar, depolar oluşturmak ve bu denli hareketli kentte askeri ve idari asayişini sağlamak için askeri altyapı oluşturmak antik dönemin şartlarında çok daha zordu. Ayrıca doğal etkenler de önemliydi. Rüzgar, fırtına ve deniz taşkınları gibi etkenler ticarete ağır darbe vurabilirdi.

İzmir Limanı'nın doğal korunaklı yapısı, pek çok dezavantajın giderilmesini kolaylaştırıyordu. İzmir coğrafyasının kente hediyesi olan “körfez” doğal oluşumdan ötürü-gemiler için-çok iyi bir izolasyona sahipti.

Antik Yunan'ın bu bölgeye verdiği önemi daha iyi anlamak için hiç kuşku yoktur ki, önce Yunanlıların, sonra Arapların ve daha sonra Batılıların geliştirip, ilerlettiği bir bilgi edinme ve aktarma metodolojisi olan “Seyyahlık” olgusu üzerinden açıklama yapmak mantıklıdır. Bu konuda ilk olarak Antik Yunan'ın ünlü coğrafyacısı Strabon'un gözlemleri kayda değerdir. Strabon hem kentin adına dair, hem de kentin tarihi geçmişine dair ilk ciddi gözlemlerde bulunmuştur. Ona göre Smyrna, Ephesos'u ele geçiren bir Amazon'dur; ve o zamandan beri kent hem de kentlilerin ismini almıştır.¹ Strabon pek çok gözlemiyle İzmir tarihine ışık tutan ilk sima olmuştur.

İzmir'in Doğu-Batı bağlantısını sağlaması ise önce Perslerin Lidyalıları yıkıp, bu bölgeyle etkileşime geçmesiyle gerçekleşti ve Doğu, İzmir Limanı ile ilk kez bu sayede etkileşim başlatabildi. Daha sonra ünlü Büyük İskender'in “Helenizm” politikasıyla Doğu ve Batı arasında tüm bağlar daha da güçlenmiş ve Doğu'nun zenginliklerini tanıma süreci böylece ilk olarak başlamış olacaktı. Sonradan İskender'in uzantısı olan Selevkos Devleti dönemi ise İzmir Limanı'na dair birtakım gelişmelere yol açmıştı. İskender'in meşhur komutanı Selevkos'un oğlu II. Antiokhos döneminde İzmir muhtariyet konumu kazanmıştır.² Bu demek oluyor ki İzmir'in idari altyapı organizasyonu bu dönemde filizlenmeye başlamıştır.

Fakat büyük çapta ticari organizasyon oluşturmak için sadece fetihler ve farklı bölgelerin insanların bir arada bulunması gibi durumlar yetersizdi. Bu bağlantıya sahip olacak devlet ya da devletler bu bağlantının akışını tehlike yaratabilecek her tür riskten arındırabilmeliydiler. Tüccar kervanlarının geçtiği yolların güvenliğinden, olası diğer devlet saldırılarına kadar ciddi bir güvenlik ağı kurmalıydılar.

¹ Strabon, **Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika: Kitap XII-XIII-XIV)**, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2000, s. 183.

² Neslihan Ünal, **Sorularla İzmir Tarihi**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, 2015, s. 29.

O dönemlerde devletler savaşçı bir diplomasiyi daha çok benimsediklerinden, tek bir devletin varlığı ancak kontrolü sağlayabilme imkanına sahip olabilirdi. İşte tam da bu ihtiyacı karşılayabilecek güç İtalya'dan geldi.

Savaş arabaları için yollar yapan ve yol yapım konusunda “Tüm yollar Roma'ya çıkar” deyimini insanlık literatürüne kazandıran Roma İmparatorluğu, bu gücünü Anadolu'ya da aktardı. Aktarırken de ciddi yatırımlarla bunu gerçekleştirdi. Çünkü ancak güçlü devletler atılım yapabiliyordu. İlave olarak o dönemde büyük kervan yolları yapmak çok zordu, üstelik yolları yaptıktan sonra asayiş sağlamak daha da zordu. Antik teknoloji hızlı ulaşım ve bilgi akışına hiç müsait değildi. Günümüzde teknolojik imkanlara rağmen bile büyük bir askeri güçle bile ticari yol güvenliğini sağlamak çok zordur.

Fakat Romalıların çok güçlü oluşu, askeri lejyon ağlarının mükemmel işleyişi ve savaş arabaları, bu sorunu büyük ölçüde çözmüştü. Ticaret ağı ve şehirlerde yapılan sosyo-ekonomik temelli kurumsallaşmalar sayesinde Roma İmparatorluğu döneminde Anadolu ve haliyle İzmir Limanı en önemli atılımlarından birini göstermiştir denebilir.

Henüz Selevkos Devleti sürecindeyken, Selevkos'un öldürülmesiyle tüm Anadolu'da olduğu gibi İzmir de bağımsız kent halini aldı. Çeşitli mücadeleler sonucunda Selevkoslardan sonra İzmir'de kurulan Bergama Krallığı, Roma'ya geçti ve İzmir'de uzun süren bir Roma dönemi başladı. Romalılar devrinde İzmir çok zenginleşti. İmparator Tiberius döneminde şehre önemli ayrıcalıklar verilmişti, bu ayrıcalıklar Hadrianus ve Caracalla devrinde de devam etti.³

M.Ö. 14 yılında Roma İmparatorluğu Augustus Devri'nde, İzmir çok zengin bir şehir oldu.⁴ İzmirli teknik bilgi, sanayi, ticaret ve inşaat gibi konularda muazzam ölçüde

³ Melih Gürsoy, **Tarihi, Ekonomisi ve İnsanları ile Bizim İzmirimiz**, MG Yayınları, İstanbul, 2013, s. 16.

⁴ A.g.e., s. 16.

ilerlemiş ve tanınmışlardı.⁵ İzmir'e dönemin ihtişamını veren eserler Akropol, Agora, Stadyum, Tiyatro, Altınyol, Akvadük Kemerleri, Hamamlar ve Jimnazyumlar oldu.⁶ İzmir şehri Roma'ya gemi yapmakta en üst sırayı almıştı.⁷

Bu yıllarda Doğu'nun malları Roma İmparatorluğu'na İzmir şehri yoluyla gönderiliyor ve İzmir bu transit ticaretten fazlasıyla karlı çıkıyordu.⁸ İzmir M.S. 41 yılında yaşadığı depremle yerle bir olmasına rağmen, geliştirdiği ticaret sistemiyle, şehrin onarımı uzun sürmedi. Çünkü para tedariki şehrin kendisinden sağlanıyordu.

Romalıların zamanla güç kaybetmeye başlaması, Hıristiyanlığın yeni bir güç olarak ortaya çıkışı ve Roma'nın komple Hıristiyanlaşması ile İzmir'de bazı ticari işlemlerde değişimler de görüldü. Hıristiyanlık faizciliği haram kıldığı için İzmir Limanı'nın finansal birtakım işlemlerinde eskisine nazaran az da olsa duraklamalar olduğu söylenebilir.

Fakat İzmir Limanı'nın sıkıntılar yaşamasının asıl sebebi Roma İmparatorluğu'nun mezhepsel kavgaya tutuşması, Hun tehdidi ve hatta olası bir Viking veya Vandal gibi Kuzey Avrupa kökenli denizci kavimlerin saldırısına uğrama riski gibi etmenlerdi. Fakat Hunların ve Vandalların kısa sürede çökmeleri ve Roma'nın yeni mirasçısı Bizans'ın Vikinglerle sıkı ittifak yapması, İzmir Limanı'nın bu tehditlerden arınmasını sağlamıştı. Çünkü işgal riski tüm ticari akışı felç edebilirdi.

Bizans'ın Sasanilerle yaptığı güç mücadelesi, Doğu-Batı kaynaşmasını zirveye ulaştırdı. İzmir Limanı'na doğudan mal gelişine dair işlemler iyice arttı. Savaşın tarihte gelişmelere ve değişmelere yol açabileceği gerçeği bu kez Bizans-Sasani sürtüşmesiyle görülmüştü.

⁵ A.g.e., s. 16.

⁶ Hakkı Gültekin, **İzmir Tarihi**, İzmir, 1952, s.s. 50-51.

⁷ Gürsoy, A.g.e., s. 16.

⁸ Gürsoy, A.g.e., s. 16.

Fakat denizcilik ve İzmir Limanı'nın bölgedeki rolü yine bir dinin doğuşuyla değişti. Hz. Muhammed'in peygamberliğini yaptığı İslam, tıpkı Hıristiyanlık gibi din, dil, ırk farkı gözetmeyip, tüm dünyaya yayılmayı istiyordu. Arap coğrafyasının fakir yapısı Arapları denizciliğe itmmişti.

Hz. Muhammed'in vefatından sonra da Bizans'la çatışan İslam medeniyeti, Sasanileri kolayca yaktıktan sonra deniz yoluyla Bizans'a saldırmaya başlamış ve bazı savaşlarda da yenmeyi başarmıştı. Denizci Araplar, Bizans'ı zorluyordu. Çünkü Hz. Muhammed'in İstanbul'u fetheden komutana dair övgü dolu sözleri, Müslüman devletlerin İstanbul fethine dair tutumlarını manevi açıdan da kamçılıyordu.

İşte bu gibi gerekçeler İzmir'i bir askeri liman haline getirdi. Başlarda Bizans'ın hem iç hem dış siyasi karmaşık yapısı, İzmir'in eski ticari önemini kısmen yitirmesine yol açmıştı. Arap akınlarıyla bu durum iyice ağırlığını arttırdı. Bir dönem askeri üs vazifesi gören İzmir'in deniz ticareti bakımından merkezi bir konuma gelişi, İznik İmparatorluğu döneminde(1204-1261) mümkün olacaktır.⁹

Bizans'ın Antik Yunan'dan gelen denizcilik tecrübesi Arapları Doğu Akdeniz'de pasifize etmişti. Arap akınlalarının İzmir Limanı açısından en önemli yanı, Bizans'ın Araplara karşı Ermenilerle ittifak yapması oldu. Ermeniler, siyasette popülerliklerini arttırırken, Doğu ticaretindeki hegemonyaları pekişmiş ve “kuyumculuk-mobilyacılık” ağırlıklı ticari ürünlerine ek, diğer doğu mallarının ticaretini-dolaylı da olsa-İzmir üzerinden yapmaya başlamışlardır.

⁹ Ünal, A.g.e, s. 33.

1.2. İzmir'in Türklerin Denetimine Geçmesi

1.1.2. Çaka Bey Dönemi'nde İzmir

Türklerin sahil İzmir'e ilk gelişleri Çaka Bey'le başlar.¹⁰Fakat Çaka Bey elbette bu süreçte pek çok tarihsel gelişmeyle bu ilki gerçekleştirebilmiştir.

Çin ve Moğol baskılarının artması ve iklimsel birtakım sebepler, Türklerin anayurt ihtiyacını ortaya çıkarmıştı. Hem iklimsel uygunluğu hem jeopolitik önemi açısından Anadolu göze çarpan bir mekandı. Ayrıca Bizans zayıflamış bir devletti. Anadolu'da halk Bizans'ın baskıcı ve ağır vergi koyan politikalarından bezmişti.

Selçuklu akınlarıyla Bizans toprakları birer birer paylaşılmıştı. İzmir ise Çaka Bey'e verilmişti. İzmir'in denizel konumu ile alakalı güçlü ilişkisini iyi gören Çaka Bey'in İzmir'de gerçekleştirdiği ilk iş, donanma oluşturmak oldu. Çünkü Çaka Bey İzmir'e gerçek anlamda hakim olabilmenin-hem ticari hem siyasi manada-güçlü bir donanmadan geçtiğini görmüştü. Çünkü güçlü bir donanma demek yalnızca askeri bir güç yaratmak veya İzmir çevresinde sahil savunmayı iyi yapabilmek değildi. Güçlü bir ticaret filosu oluşturabilmenin ve de deniz ticareti ile uğraşan tüccarları çekebilmenin yolu da güçlü donanmadan geçiyordu.

Çaka Bey İzmir merkezli güçlü bir denizci imparatorluk yaratmak istiyordu. İlk olarak Bizans'ın Ege adalarına göz dikmişti. Ege'yi Türk gölü haline getirmek isteyen Çaka Bey aynı zamanda yeni yeni filizlenen denizci İtalyan site devletlerinin ticari hareketlerini bu bölgeye kaydırmayı uzun vadede planlıyordu.

Fakat Bizans ile yaptığı savaşlar “deniz kolonisi bir imparatorluk” projesini suya düşürüyordu. Çoğu kez Bizans'ı yense de tam manada bir üstünlük sağlayamamıştı. Ayrıca Avrupa'da Skolastik Düşünce tarzının radikal olmasından dolayı, ticaretten anlayan ve din farkı gözetmeyen Hıristiyan bir denizci devlet bulmak imkansızdı.

¹⁰ Gürsoy, A.g.e, s. 17.

Akdeniz’de de denizcilik Güney Avrupa’da-özellikle İtalya’da-yaygın olduğundan ve bu devletlerin koyu Katolik olmasından ötürü de Çaka Bey dezavantajlı bir durumdaydı. Yani tarihsel şartlar da Çaka Bey’den yana değildi.

Çaka Bey Dönemi İzmir’de ki Türk tarihi için son derece önemlidir. Yıllar boyunca Antik Yunan kültürünün kalesi olarak görülen İzmir, ilk Türk amiralinin elinde bir anda ne denli mühim bir şehir olduğunu göstermiştir. İzmir’e hakim olmak demenin, Ege Denizi’ne ve Batı Anadolu’ya hakim olmanın ön koşulu demek olduğunu Çaka Bey’in fetihleri ile resmen görülmüştür. Ayrıca Araplar Anadolu’da sağlıklı fetihler yapmakta zorlanırken, Türklerin Bizans gibi köklü bir devleti bu denli zorlayabilecek güçte olduğunun görülmesi de Haçlı seferlerine hazırlanan Avrupa’da savaş hazırlıklarını hızlandırmaya yetmiştir.

Çaka Bey’in öldürülmesi ve beyliğin yıkılması İzmir’i uzun süren bir siyasi istikrarsızlığa itti. Fakat bu dönemden sonra İzmir kent yaşamına etki eden iki hadise gerçekleşti. Bu olaylardan ilki, 1231-1235 yılları arasında inşa edilen St.Pierre (Aziz Petrus)(Hisar Kalesi, Ok Kalesi ya da Liman Kalesi) Kalesi’nin inşasıdır.¹¹ Bu kalenin yapılmasından sonra kent, aşağı ve yukarı İzmir olarak bilinmeye başlandı.¹² Kenti ikiye bölen bu gelişmenin sonucunu güçlendiren ikinci olay ise Ceneviz ve Venedik’in İzmir’in avantajlı konumundan faydalanmak istemeleriydi.¹³

Aslında Çaka Bey sonrasında İzmir Aydınoğulları ve Mentешеoğulları döneminde durgun bir dönem geçirdi. Bu duruma hiç kuşkusuz Ceneviz, Venedik ve Malta Şövalyeleri gibi unsurların rekabetçi saldırganlığı da eklenmişti. Ayrıca kente gelen gemilerin kolayca girebilmelerini sağlayan iç liman dolduruldu. Ayrıca XVIII. Yüzyıl sonlarında bataklık haline gelen bu sahada arpa tarımı bile yapıyordu.¹⁴

¹¹ Ünal, **A.g.e**, s. 35.

¹² Çınar Atay, **Kapanan Kapılar, İzmir Hanları**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, 2003, s. 18.

¹³ Ünal, **A.g.e**, s. 35.

¹⁴ Cevat Korkut, **Belgelerle İzmir Rıhtım İmtiyazı**, Doğaşan Ofset, İzmir, 1992, s.s. 19-20.

Haçlı seferleri sonrası zenginleşen iki İtalyan site devleti Ceneviz ve Venedik, bu bölgeye göz dikmeye başlamıştı. Bölge Hıristiyanlığı kılıçla yaymak isteyen Malta Şövalyeleri için de çok cazip bir yerdi. Bu bölgede Hz. Meryem'in mezarının varlığı bu şövalyelerin fetih gerekçelerini kısmen de olsa güçlendiriyordu. Bölge her ne kadar Bizans'ta olsa da, Bizans İmparatorluğu'nun güçsüz durumu bu yukarıda belirtilen üç devletin iştahını arttırıyordu. Ayrıca o dönem Skolastik felsefe çok güçlü olduğu için, bu üç Katolik devlet, Ortodoks Bizans'ı burada görmek istemiyordu. Bu denklem bir yana; Çaka Beyliği yıkılmış olsa da, Türk gücü de tam kırılmamıştı. Selçuklu tehdidi her gün artmaya devam ediyordu. Ayrıca Uzakdoğu'da bir güç haline gelmeye başlayan Moğol baskısı da Anadolu'da ki Türk göçü baskısını arttırıyordu.

Ceneviz-Venedik mücadelesinin sertleşmesi, Aydınöğulları'nın bu bölgede bir süre sonra egemen olması da karmaşayı arttırmıştı. Fakat İzmir tarihinde en karmaşık dönemlerinden birini Timur'un Anadolu'yu istilası ile yaşadı. Osmanlı egemenliğine, geçici olarak, bölgede son veren Timur İzmir deniz şeridindeki Hıristiyan bölgelerine de saldırdı. Osmanlı'yı Ankara'da dize getiren Timur'un bu bölgeye saldırısı beklenmedik gelişmeye de yol açtı. İzmir'in iktisadi hayatının canlanması ancak Timur'un bölgeyi fethinden sonra mümkün olduğu görülmüştür.

Bu karmaşıklık da şu şekilde berraklaştırılabilir. Yıldırım Bayezid'in Aydınöğulları Beyliği'ne son vermesiyle, İzmir'in Yukarı Kale bölgesi Osmanlı Hakimiyeti'ne girdi.¹⁵ Ancak Timur'un Osmanlı'yı bozguna uğratması ve bu bölgede Hıristiyan nüfusa da katliamda bulunmasıyla bu ayrıklık kısmen giderilmiş ve Aydınöğulları şehre-Timur'un da onayıyla-daha rahat bir biçimde dönmüştür.

Kalıcı Osmanlı hakimiyetine kadar bölge bu denli ağır karmaşalar yaşayacak ve Osmanlı ile birlikte hızla gelişmeye başlayacaktı.

¹⁵ Ünal, A.g.e., s. 36.

1.1.3. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde İzmir

II. Murat zamanında Osmanlı'ya kalıcı biçimde katılan İzmir ve de İzmir Limanı bugünkü yapılanma ağına hemen hemen benzer bir sisteme kavuştu ve günümüze ulaştı. Bunun hiç kuşkusuz, Osmanlı'nın ticarete verdiği önemin dışında sebepleri vardı.

Ekonomisi ticaret üzerine kurulu şehirlerde-ister kara ister deniz ticareti olsun-en önemli unsur kalıcı ve güçlü bir istikrardır. Bu iki unsurun olmadığı bir yerde ticaret asla olamaz. Bu iki unsura paralel olarak, ticaret-siyasi bazda-güvenlik ve şeffaflık ister. Devletler ticarete herhangi bir olumsuz etkisi veyahut vurdumduymazlığı olur ve tüccarlar üzerinde iyi bir asayiş ortamı sağlayamazlarsa, iyi ticari gelirler elde edemezler.

Son olarak siyasi yapılanmanın ticaret üzerinde sağlayabileceği önemli bir etki de kozmopolit vizyondur. Yani ırk ve din gibi farklılıkları ticarete negatif ayrımcı veya dışlayıcı kanunlarla kısıtlayan devletler; geçimlerini ticaretle yapan şehirlere büyük zarar verirler. Örneğin Hollanda, İspanya'dan kaçan Yahudileri ve Avrupa'da Katolik-Protestan çatışmasında yenilen Protestanlara kapılarını ardına kadar açmıştı. Bu insanlar ticareti iyi biliyorlardı ve beyin gücüydüler. Hollanda bu geniş vizyonu sayesinde gelişmiş bankacılığın, borsacılığın ve ticaret şirketleri aracılığıyla kapitalizmin temellerini 17. yüzyıl başlarında atmıştı. Bu işi de deniz ticareti ile icra ettiği için, günümüzde dahi Avrupa'ya Atlantik üzerinden mallar önce Rotterdam Limanı'na gelir ve yine buradan mallar Atlantik ötesine ihraç edilirdi.

1492 Granada Fermanı ile İspanya'dan kaçan Yahudi ve Müslümanlara tıpkı Hollanda gibi kucak açan Osmanlı da, bu insanları İzmir'e ve Selanik'e yerleştirmişti. Yahudilerin ticaret konusundaki kabiliyetlerinin çok iyi olmasından ötürü, ticaretle geçim sağlayan kentlere aktarılmaları gayet normaldi. Ve elbette ki-ticaret önemli olduğu kadar siyasi nüfuz da mühim olduğundan, Yahudi popülasyonu öne çıkmasın diye Müslümanlar da buralara nakledildiler.

Bu süreçler devam edip, İzmir Limanı hızla önem kazanmaya başlamıştı. Fakat buradaki ticari hareketi çok rahatsız eden bir unsur vardı. Bunlar Rodos Şövalyeleri idi. Ceneviz ve Venedikliler bu şövalyeler gibi korsan değildiler. Bu yüzden Ege adalarında- özellikle Venedik'in-siyasi varlığı göze batmıyordu. Fakat şövalyelerin korsanlık işleri Osmanlı'dan çok Venediklileri ve Cenevizlileri rahatsız ediyordu. Çünkü bu iki devlet için İzmir, Doğu'nun en önemli limanıydı. Bu iki devlet de şövalyeler yüzünden İzmir ve diğer Türk yerleşimlerinde kötü bir gözle görünmek istemiyorlardı. Kanuni'nin 1521'de Rodos'u fethetmesi ile İzmir Limanı çevresinde korsanlık faaliyetleri çok ufak çapta-özellikle Ege adalarında-olmaya başlamış ve genel ticareti bloke etme imkanı kalmamıştı.

Ancak Coğrafi Keşiflerin Akdeniz limanlarının değerini düşürmesi kuşkusuz İzmir Limanı'na zarar vermişti. Artık Ceneviz ve Venedik-daha ucuza mal gelen-ilk olarak Portekiz'e sonra da İspanya'ya ticari olarak yönelmeye başlamıştı ki, Osmanlı duruma müdahale etti.

Bu müdahale “Kapitülasyonlar” idi. Pargalı İbrahim Paşa'nın taslağını hazırladığı bu dev ticaret anlaşma, aynı zamanda çok yönlü bir diplomatik hamleydi. Bu anlaşma Katolik Kutsal Roma İmparatorluğu ve İspanya arasında kendini güvensiz hisseden Fransa'yı hedefliyordu. Güçlü ticari bağlantıların, güçlü siyasi nüfuzu da beraberinde getireceğini iyi gören Osmanlı yöneticileri, hali hazırda mutsuz Fransa'yı yanlarına çekip, hem Katolik birliğine darbe indirecek, hem önem yitirmeye başlayan Osmanlı limanlarının kısmen de olsa rahatlamasını sağlayacaktı.

İleride Osmanlı'nın başını çok ağrıtabilecek olan bu anlaşma, meyvelerini vermeye başlamıştı. Ayrıca “Yeni Dünya” adı verilen sömürgelerde her mal üretilemiyordu. Buralarda korsanlık faaliyetleri de arttığı için, ticari zararlar ağır oluyordu. Okyanusların iç denizlere nazaran çok daha fırtınalı ve büyük zahmetlerle inşa edilmiş gemileri kolayca batırabilmesi de Akdeniz ticaretinin emniyetli yönünü öne çıkarmaya başlıyordu.

Fakat Kapitülasyonlar hiç beklenmedik bir gelişmeye sebep oldu. Fransa'nın bu bölgede ciddi bir ticari güç olmaya başlaması, Ceneviz ve Venedik'i dahi ekarte edebilecek konuma gelmesi, Avrupa'nın iki yeni devletini rahatsız ediyordu. Bunlar İngiltere ve Hollanda idi. Portekiz ve İspanya'nın silah yoluyla sömürgecilik anlayışları, Osmanlı'ya karşı haçlı ittifakı idealleri ve ekonomik açıdan devlet yönetimlerinde aşırı israf ve lüks tüketimleri bu 2 ülkenin ekonomilerini iflas ettirdi. Haliyle kolonilerinde de kontrol yitirmeye başlayan bu iki devletin yerleşimleri Hollanda, Fransa ve İngiltere tarafından paylaşılmış ve Fransa'ya ek bu iki devlet de çok güçlenmişti.

Bu dengelerin değişiminin Osmanlı'ya avantajı siyasi açıdan oldu. Osmanlı'yla yapılan ticaretten ziyade Osmanlı nüfuzuna yakın olabilme ve ayrıcalık alabilmenin etkisini gören İngiltere ve Hollanda da kapitülasyonlar istediler. Bu kapitülasyonların ilerleyen zamanda Batılı devletlerin pek çoğuna tanınması gibi gelişmeler, İzmir Limanı'nın ticari önemini olağanüstü biçimde arttırdı.

İzmir Limanı bu süreçleri yaşarken, kent ekonomisinden de bahsetmek gerekir. Tapu tahrir defterlerindeki verilere göre İzmir'in tarımsal bir ekonomiye dayandığı anlaşılıyor.¹⁶Bu veri de bu bölgenin hem bereketli olduğunu hem de ta o dönemlerde İzmir'in-teknolojik eksiklere rağmen- hinterlandının etkili bir biçimde kullanılabildiğini kanıtlıyordu.

Sadece Batı'dan değil Osmanlı'nın pek çok bölgesinden de mal talepleri yoğun oluyordu. Ortadoğu'nun Avrupa yönlü kumaşlarına, madenlere, saat, kristal, ayna gibi lüks eşyaya olan talebi, Osmanlı döneminde süregelmiş ve böylece Halep, İstanbul, Bursa, Selanik, Kahire, Şam, Trablusşam, Beyrut, Basra, Cidde, Bağdat ve İzmir (17.yüzyıldan sonra) büyük ticaretin uluslararası pazarları durumuna gelmiştir.¹⁷

¹⁶ Mümtaz Peker, **Sahil Kasabasından Büyükşehir Evrimleşme sürecinde İzmir'e Göç**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, s. 77.

¹⁷ Halil İnalçık, **Devlet-i Aliyye:Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 49.b, İstanbul, 2011, s. 298.

Bir yandan limanın doğu ile bağlantısı da gelişiyordu. Özellikle Halep'e giden İrani ipek tuccları Halep, İskenderun yolunu güvenli bulmaları nedeniyle, kervanlarını Tokat yoluyla İzmir'e getirmeyi tercih etmeye başlamışlardı.¹⁸

Dış ticaret iyiden iyiye geliştiriliyordu. İstanbul'un gereksinimi olan tahıl yanında meyve, sebze, kuruyemiş, kuru üzüm, badem, nar büyük ölçekte buradan karşılanıyordu ve bunların çoğu saray için hazırlanıyordu.¹⁹ Ancak bu gibi gelişmelere rağmen İzmir Limanı bazı lüks malların son durağı olamamıştı.²⁰ Yani asıl gelir getirebilecek ürünlerin çoğu İzmir'den ihraç edilmiyordu.

Yıllar ilerledikçe İzmir Limanı gelişmelerini sürdürüyordu. İzmir Limanı işte bu gelişmeler ışığında hızla gelişiyordu. Osmanlı'nın Batı'ya açılan kapısı olma misyonuna da sahip olacak bu şehir, Batı kamuoyunda da artık önemli bir yer almaya başlamıştı. Öyle ki bu durumu iyi sezmiş olan İngiltere, ticaretini koruyabilmek ve İzmir'deki ticaret vasıtasıyla İzmir'de ve Osmanlı ülkesinde etki fırsatı bulmak isteyecek Rusya, Fransa, İtalya ve Avusturya gibi olası tehdit oluşturabilecek ülkeleri de takip ediyordu.²¹ Bu durum dönemin en büyük süper gücü İngiltere'nin de ne denli etkin olduğunu da gösteriyordu.²²

”Levanten” adı verilen bu tucclar artık İzmir ticaretinde önemli bir rol oynamaya başlayacaklardı. Osmanlı'da ki yasalardan ötürü ticaret erbabı olmuş Gayrimüslim (Yani Ermeni-Rum ve Yahudiler) tebaa Levantenlerle önemli ticari işler yapacak ve kentin gelişmesine ivme katacaklardı. Bu süreçlerde Batılı gezgin ve önemli yöneticilerin gözlemleri ise kayda değerdi. Bunda öne çıkan en önemli simalardan birisi Fransız seyyah Tavernier'dir. Tavernier İzmir için şöyle demiştir: “*Kent çok kalabalık ve nüfusu asla doksan binin altına düşmüyor. Kentte üç aşağı beş yukarı altmış bin Türk, on beş*

¹⁸ Peker, A.g.e., s. 77.

¹⁹ Zeki Arıkan, ”XV-XVI yüzyıllarda İzmir”, **Üç İzmir içinde**, s. 66, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1992.

²⁰ Daniel Goffman, “17.Yüzyıl öncesi İzmir”, **Üç İzmir içinde**, s. 74, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1992.

²¹ **Detay için Bkz... İzmir Ticaret Odası, İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914), s.s. 310-311-312-313-314-315-316-317-318-319-320., İzmir, 1998.**

²² A.g.e., s. 321.

bin Rum, sekiz bin Ermeni ve altı, yedi bin Yahudi yaşıyor. Hepsi de ticaretle uğraşan Avrupalı Hıristiyanların (bunlardan hemen söz edeceğim) sayısı çok az. Türklerin İzmir'de on beş camisi var, Yahudilerin yedi sinagogu, Ermenilerin bir tek kilisesi, Rumların iki ve Latinlerin üç kilisesi bulunuyor. Fransız Kapusenlerin çok güzel bir manastırı var, kiliseleri, aynı zamanda ayin işlevlerini de yerine getiren bir ruhani çevre kilisesi. Ayrıca Fransız Cizvitleri ve İtalyan Observantenleri(Hıristiyanların ilk kurallarına uyulmasından yana olan din adamı) de bulunuyor.Türkler, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler tepede yaşıyor, aşağıda, deniz kıyısı boyunca uzanan kesimde Fransız, İngiliz, Hollandalı ve İtalyan Avrupalı Hıristiyanlar oturuyor. Aynı semtte Rumların eski bir kilisesi, tayfaların gidip yemek yedikleri birkaç küçük evleri var.”²³

Osmanlı geriledikçe pek çok devlete kapitülasyonlar veriyordu. Devletin ekonomisinde ki gerileme gün ve gün artarken aynı şey İzmir Limanı için tam tersiydi. Kentteki ticari hareketlilik 18. yüzyılda iyi biçimde ilerliyordu. Bu süre zarfında İzmir Limanı, Kuşadası ve Sakız gibi önemli limanları geride bırakmayı başarabilmiştir.²⁴ Ancak ne yazık ki ülke ticaretinin zararı çok daha büyüktü.

Öte yandan 1770’te Rusların Çeşme açıklarında Osmanlı donanmasını yakması, İzmir Limanı için de önemli bir hadiseydi. Karesioğulları’ndan beri denizcilik kültürü geliştiren ve Avrupalı devletlere denizlerde kök söktüren Berberi korsanları donanmasının ana unsurlarından biri yapan Osmanlı, denizciliği I. Petro döneminde modernize olabilmiş, kara geleneğiyle bilinen ve denizcilik faaliyetlerinden genel olarak uzak olan Rusya’ya kolayca yenilmişti. Bu durum Osmanlı’nın ne denli geri kaldığını açıkça gösterdiği gibi, Osmanlı’nın liman kentlerini korumada ne denli güçsüz olduğunu da ortaya çıkarmıştı. Yabancı tüccarlar için elbet bu hadise ticari hareketliliği etkilemedikçe sıkıntı değildi ancak Osmanlı tebaasından tüccar kesimde ve Osmanlı yöneticilerinde bu durum endişeleri bir nebze daha arttırmıştı.

²³ Jean Baptiste Tavernier, **Tavernier Seyahatnamesi**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006, s.s. 113-116.

²⁴ **Detaylı bilgi için bkz. Umut Karabulut, Ticari Açından İzmir Limanı(1923-1929), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2003.**

İzmir Limanı için en kapsamlı dönüşüm Sanayi Devrimi ile başladı. Sanayi Devrimi kuşkusuz dünyayı baştan aşağıya değiştirmişti. Sanayi Devrimi'nin gemiciliğe yaptığı katkı 1831 Çin-İngiltere arasında gerçekleşen Afyon Savaşı'nda görülmüştü. Demirden yapılmış ve yarı yelkenli yarı buharlı “Nemesis” adlı gemi, Çin donanmasının kolayca yenilmesinde büyük rol oynamıştı.

İzmir Limanı'nın ticari hareketliliği açısından son derece önemli olan Sanayi Devrimi'nin gemi niteliklerinde yarattığı değişimi iyi analiz etmek gerekir. Çünkü İzmir Limanı'nda, özellikle de körfez vapurculuğunda, buharlı gemiler sayesinde sadece askeri ve ticari anlamda denizcilikte değil, ulaşım açısından da yenilikler oluşacaktı. Bunu anlayabilmek için öncelikle yelkenli ve buharlı gemi farklılıklarını ve yarattıkları etkiyi iyi incelemek, sadece İzmir Limanı'nın değil, tüm İzmir'in denizcilikle ilişkisini baştan aşağıya değiştirmiştir. Sanayi Devrimi'nin yukarıda belirttiğimiz bu etkisinin Osmanlı Dönemi'nde görülmesinden ötürü de, bu konuya burada değinmek gerekir.

Gemi niteliklerinin kentlere hatta devletlere olan etkilerini detaylı bir şekilde ele alındığında şunlar söylenebilir. Eski gemiler ahşap olduğundan hem toplara hem de fırtınalara karşı çok dayanıksızdılar. Ayrıca ahşap çok kolay alev alabiliyordu. Söndürülmesi de pek kolay olmayabiliyordu ve söndürülse dahi ahşabın gördüğü hasarı eskisi gibi onarmak imkansızdı. Ve ahşap hasar aldıktan sonra onarılmazsa, hava olaylarından kolayca etkilenebiliyordu. Yağmurda su geçirebiliyor, sıcakta kolayca çürüyordu. Demirden yapılan gemilerde de yangın riski yine vardı ancak demir ateşe dayanıklı olduğundan kolayca alev alıp çürümüyordu. Kaldı ki demirin ahşaba göre de çürüme veya eskime süresi uzundu. Zarar almasa dahi ahşabın doğa olaylarından etkilenmesi fazlaydı ve kolayca çürüyordu, fakat demirde bunlar görülüyordu.

Demirden yapılmış yeni gemiler ise hem fırtınalara hem de saldırılara karşı çok dayanıklıydılar. Hem de geniş güverte ve kapasite imkanına ek, yelkene gerek duyulmayacağı için, yelkenlerde çalışan denizci sayısını da önemli ölçüde azaltıyordu ki bu da, ticari gemiler için ekonomik tasarruf, askeri gemiler içinse gemideki asker sayısının artırılmasında kolaylık ve gemi erzakı yönetiminde etkililik gibi avantajlar

sağlıyordu. Çünkü yelken yerine kömür olacağı için, sadece kömür kazanlarında çalışacak az sayıda iş gücüne göre, yelkende çalışan personel hem ciddi maliyet hem de erzak yönetiminde zayıflıktı. Çünkü bu kesim her daim beden gücüyle çalıştığı için, erzak da çok miktarda tüketiyor ve gemilerin erzak yönetimlerini kırılganlaştırıyorlardı. Özellikle de yelkenli ticari gemiler, erzak yükü için ticari yüklerinden fedakarlık etmek zorunda kaldıklarından kar marjları düşük oluyordu. Askeri yelkenli gemiler içinse de askeri personel bulundurma ve başka bölgelere askeri çıkarmalar yapmadaki asker sayısı azlığı gibi zorluklara ek, gemi savaşlarında veya sahil kentlerine saldırılarda çok ciddi sıkıntılar oluşabiliyordu. Çünkü yelkenlerde çalışanlar kolayca yaralanabiliyor ve tıbbi müdahale ihtiyacı ortaya çıkıyordu. Bu yaralanmalar ağır olduğunda tıbbi müdahale için hem çok malzeme gerekiyor, hem de yaralanmaya bağlı bulaşıcı ve ölümcül hastalıklar gemide salgına neden olabiliyordu. Yelkenli gemilerin ağırlık konusunda çok ciddi fedakarlık yapmaları gerektiği için, hijyen konusunda da eksikleri oluyordu. Halı koymak bile ağırlık yaratabileceğinden, tam anlamıyla bir hijyen sağlamak-normal şartlarda bile-neredeyse mümkün değildi. Ayrıca bu gemiler ahşap olduğundan; bakır ve hatta kalayla dahi dış kaplamalarla korunsalar da, top atışları karşısında demir kadar dayanıklı olamadıkları gibi, bu bakır ve kalay kaplamalar yelkenli geminin hız ve manevra kabiliyetini dolayısıyla yük kapasitesini de düşürüyordu. Bu korunma yöntemleri tüccarlar için haşere önlemek, askeri gemiler içinse hem haşere önlemek hem de gemi dayanıklılığı kaygılarını gidermek amacıyla yapıldıysa da etkili olmadı.

Demir ve hatta çelikten yelkenli gemiler yapıldıysa da, buharlı gemi cazibesini kaybetmediği gibi, önemi daha da arttı. Çünkü yelken ahşaptan dahi daha dayanıksızdı ve yelkenin alacağı yara gemi personelinin hayatıyla eş değerdı. Yelken onarımı-denizde bulunan gemi için eğer yelken bezi varsa-mümkündü fakat her daim yelken bezi taşıma zorunluluğu da gemi yükü açısından önemli bir sorundu. Aynı husus ahşabın onarımı için de geçerliydi. Ahşap gemi de, malzemesi gemide varsa onarılabılırdı. Ancak ahşap da istisnai durumlar dışında dayanıksız ve çürüme riski çok fazla olan bir maddeydi. Demir gemiler onarım açısından daha iyidiler çünkü demir dayanıklı olduğundan demirden gemiler aşırı bir doğal afet haricinde ancak savaşta ciddi zarar görebilirdi. Demir geminin alacağı yara çok ağırsa sorun olurdu ki, demir geminin alacağı bu tip

yarayı ahşap yelkenli bir gemi alsa zaten paramparça olacağı için, demir gemi avantajını korumuştur.

Yelken hususunda belirtilmesi gereken en önemli şeylerden biri de korsanlık ve gemi hızına dair olan etkisidir. Ahşaplı yelken gemiler rüzgara ihtiyaç duyan gemilerdir fakat rüzgar her daim gemi kaptanının istediği yönden esmediği gibi tam tersi de esebiliyor ve ticari aksamalara yol açabiliyordu. Ayrıca deniz akıntıları ile rüzgarın geliş yönünün birbirlerine doğru olduğu fırtınalar yelkenli gemilerde korkunç kazalara ve hasarlara yol açabiliyordu. Bu gibi durumlar yukarıda da belirtilmişti.

Yelkenli gemilerle ilgili en önemli husus ise korsanlıktır. Bu neredeyse tüm dünyadaki denizcilik faaliyetlerini etkileyen en önemli durumdur. Uzakdoğu'da Japonya'da ortaya çıkan Wokou adlı korsanlardan, Karayip korsanlarına, Cezayir Berberilerinden, Malta Şövalyeleri'ne pek çok coğrafyada tarihe etki etmiş korsanlık faaliyetleri görülüyordu. Ve bunlar yelkenli-ahşap gemilerle büyük korsanlık faaliyetleri yapabiliyordu. Kısacası yelkenli gemiler, devletlerin-denizlerde-egemenlik kurmaları için hiç uygun değildi. Kaldı ki bu gemiler sahil savunmada çok zayıftılar. Rüzgarın yönü savaşın kazananı belirleyebilecek kadar önemliydi. Ahşap gemiler yüksek düzey denizcilik bilgisi istemiyordu. Güçlü toplar ve güçlü gemi kimdeyse güç onundu. Bu da korsanların işini çok kolaylaştırıyordu. Korsan takibi de haliyle imkansız derecesinde zordu. Çok sık olarak korsanlar kolayca izlerini kaybettirebiliyordu.

Korsanların bu denli üstünlük kurabilmesi ve kontrol edilememeleri öyle bir hale geldi ki, korsanlar politik işlerde özellikle Avrupa Tarihi'ne yön verir hale bile gelmişlerdi. İlk önce İngiltere-Fransa-Hollanda koalisyonundan İspanya'nın coğrafi keşiflerini baltalaması için kiralanıp, el altından desteklenen korsanlar, sonra bu devletlerin politik kozları haline gelmeye başlayacaktı. Osmanlı'nın denizci sınıfı ve tüm Kaptan-ı Deryaları dahi Cezayir merkezli Berberi korsanlarıydı. Osmanlı, İspanya'nın yaşadığı "devlet destekli korsan" sorununu Rodos Şövalyeleri ile kısmen yaşamıştı. Avrupalı devletler onlara arka çıkıyorlardı. Ancak Avrupa bu işi artık apaçık ve çok sık bir biçimde yapıyordu.

Ancak bu korsanlık işlerinin İzmir’de etkisi çok görülmüyordu. İzmir ticaretinin pek çok devleti yakından ilgilendirmesi korsanların bu bölgede faaliyet göstermesini zorlaştırıyordu. Bu yüzden gemi üzerinden yapılan yasadışı işlemler genelde, adalara doğru yapılan gemi yoluyla insan kaçırma, gemilerle yapılan mal kaçakçılığı veya suçluların gemiler aracılığıyla kolayca kaçması şeklinde oluyordu. Bu işlemler özellikle de mal kaçakçılığı konusunda ister istemez İzmir Limanı’nı da etkiliyordu. Bu işlemleri takip edecek olan güvenlik gemileri de rüzgara bağımlıydılar, dolayısıyla asayiş de takip etmek zordu.

İşte bu noktada Sanayi Devrimi’nin ortaya çıkışı ve gemilerdeki bu köklü değişiklik korsanlığın sonunu getirdi. Çünkü demir gemiler yüksek teknik donanıma ve bilgi düzeyi yüksek personele ihtiyaç duyuyordu. Ayrıca bu gemilere yakıt ikmali yapılması gerektiğinden korsanların yasadışı yolla bunu sağlaması epey zordu. Ayrıca demir gemi ile ahşap gemi çatışmasında da ahşap geminin şansı olmadığı için, hem korsanlık bitti hem de İzmir gibi doğal körfezi olan alanlar için körfez vapurculuğunun temeli oluştu. Vapurculuk konusu daha sonra daha detaylı biçimde ele alınacaktır.

İzmir 1911’e kadar genel anlamda yükselişini sürdürüyordu. Tanzimat ve Islahat Fermanları ile yabancıların kazandığı ayrıcalıklar yabancıların İzmir üzerindeki ticari hegemonyasını zirveye ulaştırmıştı. Toprak sahibi olabilme hakkı elde eden yabancılar özellikle İzmir’de epey mülk edinmişlerdi. Başta İngilizler olmak üzere, İtalyanlar ve diğer Batı Avrupalı ülkelerin tüccarlarından hatta Ruslardan bile mülk edinenler olmuştu. Bu denli yükselen değerinden ötürü İzmir’de yeni kurumsallaşmalar baş gösterdi. Osmanlı zamanında İzmir Limanı ile alakalı ilk atılımlar rıhtımlarla ve vapur şirketleri aracılığıyla başladı. İlk olarak 1867 yılında-İzmir Rıhtım Şirketi’nin temellerini atacak olan-rıhtım yapımı ve işletilmesine dair imtiyaz İngiliz tüccarların kuracakları kumpanyaya verilmiştir.²⁵Rıhtımda Raylı taşımacılık ve toplu ulaşım hizmetleri vermeyi planlayan bu kumpanya, 2 yıl içinde mali bunalımlar yaşamaya başladı. Alınan borçların ödenememesinden ötürü inşaat bir türlü başlayamıyordu.

²⁵ Sadık Kurt, **İzmir’de Kamusal Hizmetler 1850-1950**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, s. 105.

Fransız Dussaud'ların destekleri de yeterli olamamış, Dussaud kardeşler ve Rıhtım Kumpanyası arasındaki mukavele sonucunda Dussaud'lar şirketi satın aldılar ve 1869 yılında hemen faaliyete geçtiler.²⁶ İzmir Rıhtım Şirketi'nden sonra 1883 yılında kurulan İzmir Hamidiye Vapur Şirketi ise Türk, Ermeni ve Rum ortaklardan oluşuyordu ancak şirket Belçikalılara satıldığında adı da İzmir Körfez Vapurları olarak değiştirilmiştir.²⁷ Şirket 1918 yılında imtiyazı sona ermesine rağmen, özel koşullardan ötürü, mütareke dönemine kadar faaldi ve devamı olan, Levanten ortaklığıyla oluşturulmuş, "Gifre Şirketi" 1923 yılına kadar İzmir Körfezi'nde vapur işletti.²⁸

İzmir Limanı ile alakalı bu gibi altyapı alanındaki ilerlemeler, İzmir Limanı'nı tehditlere karşı daha kırılğan hale getiriyordu. Önemli bir liman kenti olarak İzmir'in ne denli kritik bir kent olduğu gerçeği Trablusgarp Savaşı'nda görüldü. İtalya, Trablusgarp için Osmanlı'ya saldırdığında Enver Paşa ve Mustafa Kemal gibi halkı iyi örgütleyen komutanların direnişinden ötürü ciddi bir ilerleme kaydedemiyordu. İtalya uçağı ilk kez savaş amaçlı kullanılmasına rağmen istediğı sonuçları alamıyordu. Bu nedenle 1912 baharında İtalyanlar bazı Türk adalarını işgal edip, Beyrut, İzmir gibi limanları bombardıman ederek ve hatta Boğazlara saldırarak savaşın temposunu biraz olsun hızlandırmaya çalıştılar.²⁹

İşte bu tablo İzmir Limanı'nın ne denli mühim olduğunu gözler önüne seriyordu. Batılı ülkelerin İtalya'ya karşı olan bu çıkışı, artık İzmir'in bölgesi için büyük değerler taşınması açısından da önemliydi. Osmanlı yıkıldıktan sonra, Yeni kurulan Cumhuriyet rejimi için İzmir'in bu ticari gücü, Genç Cumhuriyet'in zorlu zamanında ona kolaylıklar sağlayacaktı.

1.3. Cumhuriyet Dönemi'nde İzmir Limanı

²⁶ Mübahat Kütükoğlu, "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", **Tarih Dergisi**, S. 32 (1979), s. 511.

²⁷ Gül Karacaer, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir'in Ticari İşletmeleri", **Körfezde Zaman: İzmir Araştırmaları Kongresi**, İzmir, 2009, s. 636.

²⁸ Kurt, **A.g.e**, s. 201.

²⁹ Feroz Ahmad, **İttihat ve Terakki(1908-1914)**, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2013, s. 127.

Yunanlıların bu bölgeden çekilirken şehre büyük zarar vermeleri ve İzmir Limanı'nın antrepolarını dahil pek çok altyapıyı tahrip etmesi, şehrin uzun vadede zararını arttırmıştı. Ayrıca Yunan ordusunun aşırı taşkınlarından sonra ticaret erbabı Rumlar da şehri terk etmişlerdi. Ayrıca Yunanlıların bugünkü Fuar'ın olduğu yerleşim yerini de yakıp, oradaki Ermeni tebaayı da katletmesi şehir ticaret sistemine zararı arttırmıştı. Osmanlı'nın yönetim sisteminden ötürü gayrimüslimlerin ticaret erbabı oluşu ve bu grubun İzmir'de azalması, doğrudan ticareti etkileyecek bir hadiseydi. Çünkü ticarete güven, süreklilik ve itibar gerekiyordu. İzmir ile ticaret yapan dış ülkelerdeki kimseler, zaten savaş geçirmiş harabe kentten uzaklaşırken, iş ortaklarını da yitirince; gördüğü zarar iyice arttı.

Ticareti çok iyi bilen bir tek azınlık Yahudiler kalmıştı. Az sayıda Rum kalmış olsa da, İzmir'in tüccar nüfusu artık azalmıştı. Bu elbette ki bir zorunluluktu, Genç Cumhuriyet ülkesinin çıkarlarını ticaret için salt bir şekilde harcayamazdı. Uzun vadede mutlaka milli bir burjuva oluşturulmalıydı. Çünkü İzmir'den ihraç edilen mallar, Batı'nın önemli gereksinimlerindendi. İncir her ne kadar en çok satılıyor olsa da, askerleri ve insanları-özellikle savaş zamanları veya hazırlığı-gibi zamanlarda sigarayı çok miktarda tüketiyordu ki bu da tütün talebi anlamına geliyordu. Bugün bile dünyanın en kaliteli tütünü Ege Tütünü olduğuna göre, o zamanın şartları için bu bir zaruri ihtiyaçtı. Ayrıca Batı mutfağının önemli bir kültürü olan şarap için üzüm gereksinimi vardı. İzmir'in hinterlandı da üzüm cennetlerinden biriydi, üstelik tütün gibi o da çok kaliteliydi. Yani bu ürünleri milli burjuva da Batı'ya pazarlayabilirdi. Bu ürünler ustalık veya özel bir nitelikle üretilmiyordu.

İzmir Limanı'nın her ne kadar tüccar nüfus kaybı ve savaş yaraları gibi sorunları olsa da, Avrupa'ya bu kaliteli ve önemli malların sevkiyatı için çok uygundu. Çünkü Avrupa'ya en yakın ve bu ürünlerin üretildiği tek yerdi. İspanya, İtalya ve Yunanistan'da iyi üretici olsalar da, ülke nüfuslarının talebi de ürettikleri rekolteye göre yüksekti ve Türkiye kadar zengin tarımsal sahaları yoktu. O zamanlar intansif tarım da gelişmediği için, geniş tarım sahaları önemliydi. Türkiye'nin hem geniş tarım sahaları,

hem tüketici nüfusunun yüzölçümüne göre çok az olması, Türkiye'nin ihracatçı kimliğini tarımda öne çıkarıyordu.

Bu bilgilere rağmen yine de o dönemki İzmir'in ekonomik yapısına göz atılması gerekir. İlk olarak İzmir'de ki tarımsal kimlik bu istatistiğe dayalı yorumlanabilir.³⁰

Tablo 1.

Ürün	Dönüm	Mahsul(Kilo)
Tütün	22.218	1.225,97
Buğday	20,818	768,724
Arpa	17,971	736,157
Yulaf	2,443	98,147
Burçak	833	23,473
Bakla	787	63,161
Bezelye	154	7,815
Soğan	75	46,815
Darı	64	3,837
Nohut	63	5,29
Börülce	36	1,59
Fasulye	31	1,77
Patates	27	5,4
Susam	22	215
Fik	21	1,7
Sarımsak	13	8,35
Pamuk	5	10
Mercimek	1	40

³⁰ İzmir Vilayet Salnamesi, 1927-1928, Bilgi Matbaası, İzmir, 1929, s. 20.

Bu tablodan genel hatlarıyla Şu sonuçlar çıkarılabilir. Öncelikle İzmir tarıma dayalı bir ticarete sahiptir. Burada adı geçen “Fık” ise İngilizce “Fig” yani incirdir.

Bir diğer grafikte sanayi faaliyetleri dağılım tablosudur.³¹

Tablo 2.

Sektör	İŞletme Sayısı	İŞçi Sayısı	İstihdam edilen
Ziraat, Hayvancılık ve Balıkçılık	781	14,285	-
Dokumacılık	459	3,488	-
Bitkisel maddeler ve kereste	263	1,148	-
Yapı inşa sanayi	28	-	143
Maden ve makine imalat	249	-	691
Kağıt ve karton	31	314	-
Kimyevi	39	-	327
Karma Sanayi	1	-	233
Belli başlı çeşitli sanayiler	44	288	-

İzmir tarımsal sanayiye dayalı olan sektörlerinde endüstrisi geliŐtiđi grlmektedir. Bu durumun böyle olmasında Kapitülasyonların İzmir’de Őekillendirdiđi bir iktisat anlayışının da rolü büyüktür.

³¹ A.g.y., s. 22.

Bu da 1927 yılına ait İzmir'in ticaret dengelerine ait grafikdir.³²

Tablo 3.

Ülke	İhracat Değeri(Lira)
İtalya	25.606.626 lira 19 kuruş
Amerika	18.222.802 lira 85 kuruş
İngiltere	13.760.825 lira 89 kuruş
Almanya	9,748,556 lira 23 kuruş
Felemenk	7.546.209 lira 61 kuruş
Fransa	4.885.413 lira 80 kuruş
Yunanistan	4.228.768 lira 16 kuruş
Rusya	2.767.035 lira 76 kuruş
Belçika	2.247.686 lira 94 kuruş
Mısır	1.108.707 lira 10 kuruş
Romanya	497.717 lira 22 kuruş
Avusturya	450.190 lira 92 kuruş
Bulgaristan	385.068 lira 50 kuruş
İsveç	365.140 lira 37 kuruş
Suriye	92.942 lira 45 kuruş
Danimarka	81.693 lira 65 kuruş
Hindistan	33.042 lira 96 kuruş
Brezilya	28.925 lira 45 kuruş
İspanya	19.269 lira 20 kuruş
Kap Hükümeti	12.235 lira 25 kuruş
Japonya	10.370 lira 97 kuruş

³² A.g.y., s.s. 28-29.

Diğer	11.324 lira 93 kuruş
TOPLAM	92.170.557 lira 41 kuruş

Bu tabloda ise İzmir Limanı'nın uluslararası piyasalarla ilişkisinin ne denli etkili olduğu görülmektedir. En çok ticareti de İtalya'yla yapmasının sebebi İtalya'nın hammadde ihtiyacının fazla olması ve bu ülkenin insanların gereksinimlerinin Akdeniz iklimine uygun olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca, İtalya'ya ulaşım maliyeti açısından en az maliyet yaratabilecek büyük hammadde deposu ülke de Türkiye olduğu için, İzmir en çok İtalya'ya ihracat yapmıştır. ABD'nin İzmir üzerinden Türk pazarına hem siyasal hem iktisadi açısından girmek istemesi, İngiltere ve Almanya'yla geçmişe dayalı olan ilişkilerimizde onları İzmir ticaretinde üst sıralara taşımıştır. Burada Felemenk yani bugünkü Hollanda yüksek paya sahip olması da, yine hem ucuz hammadde temini hem de ticareti daha itibarlı, Batı'ya yakınlaşma talebi olan bir ülkeyle işbirliği yapmak istemesidir.

İşte bütün bunlar İzmir'in ticaretini canlandırıyor. Ayrıca Mustafa Kemal'in Batı'ya yakınlaşmak istemesi, SSCB tipi iktisadi anlayışı reddetmesi ve Batı kamuoyunda itibar sahibi bir lider olması da, Türkiye ile ticaret yapmak isteyen tüccarlara cesaret veriyordu. İşte bu sayede İzmir Limanı zorlu günleri atlatmanın reçetelerini bulacağı ve eski günlerindeki önemini kazanmaya başlayacağı beklentisi hakimdi. Nitekim İzmir Limanı ile alakalı planları uygulamak içinde harekete geçildi. İzmir Limanı'nda İlk el atılan yerlerde Osmanlı zamanında kurulan Rıhtım Şirketi ve Körfez Vapur İdaresi oldu. Rıhtım Şirketi'nin faaliyetlerine 1932'ye kadar dokunulmadı ancak Körfez Vapur İdaresi 1923'te Uşakızade Muammer Bey'e %5 hisse ile ortakları tarafından devir ettirilmiştir.³³ İsmi de "İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi" olarak değiştirilmiştir.³⁴

³³ Çınar Atay, **Tarih İçinde İzmir**, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını: 3, Tiltset Basım ve Yayın Sanayi A.Ş., İzmir, 1978, s. 94.

³⁴ Kurt, **A.g.e.**, s. 209.

İzmir Limanı bu gibi yapısal değişikliklerinde etkisiyle tam kendini toparlamaya başlamıştı ki, Hoover Moratoryumu yani 1929 Ekonomik Krizi tüm dünyayı vurdu.

Hali hazırda özel sektörü çok zayıf olan Genç Cumhuriyet bu krizde çok ağır darbe yedi. Devletçilik ilkesi artık Genç Cumhuriyet'in temel iktisadi felsefesi olacağı anlaşılmıştı. Bundan İzmir'de nasibini aldı. 1932-1933 arası yıllarda Rıhtım Şirketi'nde mali bunalımında etkisiyle-ortaya çıkan yolsuzluklar, Hükümeti bu şirkete el koymaya mecbur bırakmış ve kurum 1934'te Liman ve Körfez Şirketi'ne devredilmiştir.³⁵ İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi ise beklenen etkiyi sağlayamadı. 1929 Krizi'nin tesirini iyice üstünde hissededen bu kurum, 1934'te Maliye Bakanlığı'na devredilmiş ve 1938'te Denizcilik Bankası'na bağlı hale getirilmiştir.³⁶

İktisadi ve idari temelde bu gelişmeler olurken, İzmir Limanı üzerindeki ticari ve siyasi hareketliliği yakından ilgilendiren gelişme ise İtalya'da oldu. 1922'de Faşistler iktidara gelince Mussolini, ünlü "Mare Nostrum" yani bizim deniz adlı politikasını uygulamak için harekete geçti. Bu politika Roma İmparatorluğu'nu kurmayı yeniden kurmayı amaçlıyor ve Roma'nın topraklarındaki devletleri hedefine alıyordu. Rodos ve çevresini de elinde tutan İtalyanlar, daha yeni toparlanmaya çalışan ve 1929 krizi ile karşı karşıya kalmış Türkiye'ye gözlerini dikmeye başlamıştı. İzmir Limanı içinse İtalyan işgali riski oluşmaya başlamıştı.

Ancak İngiltere ve Fransa'nın İtalya'ya nazaran güçlü oluşu, kimseyi korkutmuyordu. 1933'te Hitler'in iktidara gelmesi ve Mussolini'ye sempatiyle bakması her şeyi değiştirdi. Almanlar kara ordusu çok güçlü bir devletti. Ayrıca I. Dünya Savaşı'nda binlerce ABD ticari ve yolcu gemisini denizaltılarıyla batırmışlardı. Ayrıca Almanya'nın Mussolini ile yakınlaşması, korkuyu biraz daha arttırmıştı.

³⁵ Kurt, **A.g.e.**, s. 124.

³⁶ Orhan Berent; Murat Koraltürk, **İskeleyle Yanaşan...Denizler, Gemiler, Denizciler**, İletişim Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 143.

İzmir Limanı 1939'a işte bu ilişkiler karmaşasında giriyordu. Türkiye Cumhuriyeti'nin tarafsızlık politikası İzmir Limanı için hem büyük fırsatlara hem de büyük bunalımların ortasında kalmasına yol açacaktı.

2. II. DÜNYA SAVAŞI'NIN İZMİR LİMANI'NA ETKİSİ

2.1 II. Dünya Savaşı'nda İzmir'de Ticari Faaliyetler

II. Dünya Savaşı'na girildiğinde Türkiye tarafsızdır ve Atatürk'ün ölümüyle yerine geçen İsmet İnönü aynı barış politikalarını devam ettirmiştir. Bu politikaların meyvesi İzmir Limanı'nın kayda değer ticari işleyişi olacaktır.

İzmir Limanı'nın ihraç kalemleri arasında tütün, incir, pamuk, ceviz, palamut, zeytin, zeytinyağı, manifatura ve hatta bazı zamanlar köpekbalığı eti gibi ürünler yer almıştır. İthalat kalemleri arasında ise mazot, kömür, çay, kahve, gaz, potas, manifatura, francola ve bazı zamanlar buğday gibi ürünler yer almıştır. Bu örnekleri İzmir Limanı'nı şehir ticaretinin kalbi olarak düşünen yerel basın sıkça gündeme taşımıştır. Bu hususta iki örnek vermek yeterli olacaktır, çünkü bu gibi çok sayıda haber basında sıkça yer aldığı için hepsini vermeye gerek yoktur. İlk örnek İngilizlere yapılan üzüm ve incir ihracatıdır. Haberde "Demir" şilebinin üzüm ve inciri İngilizlere sevk ettiği, Ödemiş vapurunun da sevkiyatı bitince İngiltere'ye yine üzüm ve incir götüreceği yazılmıştır.³⁷ Başka bir yerel gazete ise; İzmir Limanı'na gelen bir ABD vapurunun tütün alıp Amerikan limanlarına gittiğine, öğleden sonra İngiliz "Pantcha" vapurunun

³⁷ Yeni Asır, 1 Mart 1944.

geldiğine ve İngilizlere ihraç edilen üç bin ton üzümü İngiltere'ye götüreceğine, ayrıca limanda Yunan, Hollanda ve ABD vapurlarının da beklendiğine yer vermiştir.³⁸

Ticaret en çok batılı ülkelerle yapılmıştır. Bu durum, batı ülkelerin hem ulaşım bakımından yakın olmasından hem de bu toprakların ticaret ağının onlarca iyi bilinmesinden kaynaklanmaktadır. Ayrıca o dönemin politik konjonktüründe en güçlü ve sistemli devletler batılı devletlerdi. Bu yüzden Osmanlı'dan beri bu bölgeye ticaret yapan batılı tüccarlar, İzmir gibi bir pazardan vazgeçmek istemiyorlardı. Ayrıca İzmir geçmişten bu yana tarımsal ürün ticareti merkezi olduğundan, bu piyasada pek de fazla değişiklik olmamıştı. Yani Sanayi Devrimi olsa da, İzmir tarih boyunca tarımsal ürünlerin ihracat kapısıydı.

İzmir Limanı dış ticaret açısından ayrıca transit özelliğe de sahipti. Örneğin Pire ve Port Sait'den İstanbul aktarma mal transferi yapıldığı gibi, başka ülkenin malları İzmir'e yine bu gibi limanlar aracılığıyla İzmirli tüccarlara transfer ediliyordu.

İzmir Limanı sadece dış değil, ülke içi ticaret için de transit bir noktaydı. Örneğin Mersin'den yola çıkan mallar, İstanbul'a İzmir üzerinden de aktarılabilirdi, ya da tam tersi de olabiliyordu.

Sonuç olarak İzmir Limanı geniş bir ticaret ağına sahipti. Borsa üzerindeki mal çeşitliliği ve sınıflamaları da bunun en önemli ögesidir. Ticaretin bu denli düzenli olmasında hiç kuşkusuz İzmir Ticaret Odası ve İzmir'in borsacılık geçmişinin kuvvetli olması da önemli bir etkidir. Hatta bu durum öylesine gelişmiştir ki, İzmir'de bu adla gazete dahi çıkmıştır. Ticaret gazetesi bunun en önemli göstergesidir. Bu gazetede her malın türü, detayları ayrı ayrı okuyucularına aktarılıyor ve özellikle ticaret erbapları bu gazete yoluyla ekonomik işlemleri takip etme fırsatı yakalayabiliyordu. Bu detaya ileride değinilecektir.

³⁸ Anadolu, 20 Nisan 1945.

İzmir Limanı bu dönemde ticaret gemilerinin yaşadığı sıkıntılara tanık olacaktır. Bu tanıklık basında son derece net bir şekilde ortaya konmuştur.

2.2. Gemilere Yapılan Harp Sigortasının İzmir Limanı'na ve Kente Etkisi

Savaşın başlaması ve denizlere de sıçraması, gemilerin harp sigortalarının fiyatını çok yükseltmiş ve İzmir Limanı'nın gemi hareketliliğine zorlayıcı etkiler yapmıştır. Bu duruma en iyi örnek 5 Mayıs 1940 Yeni Asır haberi'dir. Haberde Akdeniz'de %1 olan harp sigortasının %3'e, İngiltere'ye gidecek gemilerle nakledilecek eşyadan alınacak primin %4 ten %5 e çıkarıldığı; Atlantik okyanusunda sefer yapan müttefik gemilerin primlerinin %2,5'dan %4 e, yine Atlantik'e sefer yapacak olan bitaraf (tarafsız) gemilerin primlerinin %1,5 ten %4 e çıkarıldığı belirtilmiştir.³⁹

Çünkü savaş riskinden korkan gemi sahipleri, ya gemilerini kaldırmama ya da gemilerini satma yollarına gidince, bu kez kent tüccar sınıfı gemi olmadığından veya kapasitelerinin az olduğundan yakınmışlardır. İzmir Limanı için kabaşa dönüşen bu soruna devlet yöneticileri gemi kiralama yöntemi ile çare bulmuşlardır. Özellikle İngiltere'den şilep kiralama işlemleri gibi atılımlar yapılmış ve deniz ticaret filosu devlet eliyle güçlendirilmeye çalışılmıştır. Bu konuya ilerleyen süreçte değinilecektir.

İlaveten gemilere de saldırılar olmuştur. İzmir Limanı'na uğrayan Krom şilebinin batırılması, İstanbul Limanı ile daha sık işlemler yapan Refah Vapuru faciası bunun en önemli örnekleridir. Bu gibi hadiseler İzmir Limanı'nı ve hatta tüm İzmir ekonomisini etkiliyordu. Türkiye'nin herhangi bir yerinde gemiye saldırı, Türkiye'den ithalat yapmış olan herhangi bir gemiye saldırı veya ihracat yapan Türk gemilerine yapılan saldırılar, İzmir ekonomisine etki edebiliyordu. Harp sigortası bu noktada sorunlara da çare olamıyordu.

Ancak 1944 yılına gelindiğinde, savaşın kazananlarının artık belirginleşmesiyle Harp Sigortasının kaldırılmasına dair haberler olmuştur. Yeni Asır' da kara, deniz ve hava

³⁹ Yeni Asır, 5 Mayıs 1940.

yoluyla yapılacak nakli işlemler için harp sigortasının kabul edilmemesine dair bir emir şehir sigortacılarına bildirilmiştir.⁴⁰

Harp sigortasının kaldırılması elbette Alman gerileyişi ile mümkün olmuştur, çünkü denizaltı bakımından en tehlikeli ulus o süreçte Almanlardı. Sadece Yunan işgaliyle Ege’de değil, müttefikleri Romanya ve Bulgaristan gibi ülkeler aracılığıyla Karadeniz’de de tehdit yaratıyorlardı.

SSCB’nin Nazilere ilerleyişi Doğu Avrupa endeksli olduğundan Türk sularının ilk emniyetli duruma geçeni Karadeniz olmuştu. Bunun da en önemli ispatı ilk Harp Sigortası kaldırılan yerin Karadeniz olmasıdır. Basına yansıyanlara göre Ulaştırma Bakanı Ali Fuat Cebesoy ilk olarak Karadeniz’de sonra da Akdeniz’de Harp sigortasının kaldırılacağını belirtmiştir.⁴¹

SSCB’nin etkili ilerleyişi ve Ege’deki İngiliz destekli Yunan direnişi, Ege Denizi’ndeki Alman tesirini kırmış ve dolaylı bir biçimde Ege Denizi’nin harp sigortasına da etki yapmış ve İzmir ile Çanakkale arasında Harp Sigortası’nın kaldırılacağı gündeme gelmiştir.⁴²

Burada İzmir-Çanakkale arası seçilmesi de bir taktiktir. Çünkü 1947’ye kadar Rodos ve on iki adanın İtalyan ve hatta Alman denetiminde olması, yöneticilerin gözünden kaçmamıştır. Fakat İzmir’in kuzeyine yönelik endişelerin azalması da Yunan direnişinin ve İngiliz baskısının artık Ege sularında güçlenmeye başladığını göstermektedir.

Sonuç olarak Harp Sigortası uygulaması savaşın Ege’de şiddetlenmesiyle birlikte uygulandı ve ticareti bir ölçüde olumsuz etkiledi. Çünkü gemi sahibi armatörler ya da tüccarlar bu işten uzaklaşmaya başladılar. Fakat devletin müdahalesi sayesinde bu durum ciddi bir sıkıntıya yol açmadı.

⁴⁰ **Yeni Asır**, 8 İkincikanun 1944.

⁴¹ **Anadolu**, 23 Eylül 1944.

⁴² **Anadolu**, 30 Eylül 1944.

2.3. Pasif Korunma Kanunu'nun İzmir Limanı'na ve Kente Olan Etkisi

İzmir Limanı'nın ticari hareketliliğini ve İzmir deniz trafiğini-savaş sırasında-etkileyen gelişmelerden birisi pasif korunma kanunudur. Bu etkilenme ister istemez şehrin sosyo ekonomik yaşamını da etkilemiştir.

Gemi ve vapur seferlerinde önlemler alma dönemi başlıyordu. Karartma ve kamuflaj maksatlı boyama işlemleri de bunun kanıtıydı. Sonuçta İzmir Limanı'nın ticari hayatının belkemiği olan gemilerin güvenliği son derece önemliydi.

Pasif Korunma Kanunu ile özellikle gemiler üstünde bu denli tedbire başvurulmasının sebebi; İtalya ve özellikle Almanya'nın denizaltı korsanlığı denilen bir saldırı yöntemiyle gemi batırma faaliyetleriydi ki Almanlar I. Dünya Savaşı'nda batırdıkları İngiliz-Amerikan gemi tonaj miktarıyla dünya çapında meşhurdular. Fakat elbette ki asıl korkulan şey hava saldırısı ile bombardımandır. Sadece gemiler değil liman da bu iki bakımdan tehdit altındaydı.

Çünkü hava saldırısı limanı hedef alabilirdi ve liman inşa etmek kolay bir iş değildi. Kaldı ki İzmir'de zaten gıda temini bir tek limandan sağlanabiliyordu ve liman bu zor zamanda tahrip olursa ne olacağını kimse bilemezdi. İzmir büyük bir şehir olduğundan ve Ege limanlarının ticari hareketliliğini birinci derece etkilediğinden, İzmir'in göreceği zarar, Ege Bölgesi'ni ciddi biçimde etkileyebilirdi.

İşte bu kaygı dolu zamanlarda Pasif Korunma Kanunu çıkarılmış ve kanun doğrultusunda önlemler alınmıştı. Basına yansıyan anekdotlara göre, üç adet vapur kanun çerçevesinde deniz rengine boyanmış ve hatta Sur vapuruna da kamuflaj yapılmıştır.⁴³

Önlemler savaş süresince olmuştur. Savaşın artık son raddeleri olan 1944 yılında Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de vapur seferleri yasaklanmıştır. Ege ve Akdeniz limanlarında

⁴³ Yeni Asır, 22 Mayıs 1941.

yolculara bilet verilmemiş, sadece İzmir-İstanbul hattı için Bandırma aktarmalı vapur seferleri gerçekleştirilmesi kararı alınmıştır.⁴⁴

Bunda hiç kuşkusuz savaşı kaybedeceğini düşünen Almanya'nın bir "hınç" saldırıları ihtimali etkili oldu. Ayrıca I. Dünya Savaşı'nda Almanların çokça yolcu gemisini batırıp, ciddi ölümlere yol açtığı bilindiğinden, saldırı ihtimali de bir diğer etkendi.

Bununla da kalınmamış, şehirde alınan hava korunma tedbirleri dahilinde vapurlara dair de planlar hazırlanmıştır. Bunun en önemli sebebi de şüphesiz Alman Hava Kuvvetleri'nin Kıta Avrupa'sı başta olmak üzere; İngiltere ve SSCB'de yarattığı inanılmaz yıkımdır. Plana göre İzmir ve Bornova'da mart ayında yapılacak tatbikatta alarm anında vapurlar, yolcularını en yakın iskeleye çıkaracaklar ve iskelede bekleyecekler. Yolcu almayan vapurlar da yolcu almaksızın bekleyeceklerdir. Geceleri de her nakil vasıtası ışıklarını söndürecek, zorunda kalmadıkça, kamufle edilmek şartıyla ışık yakabileceklerdir.⁴⁵

Bu kanun haliyle şehirlerarası seferleri azaltıyordu ve az sayıda yapılan seferlerde vapurlara bir yığılma gerçekleşiyordu. Örneğin Ege vapuru, Ege ve Akdeniz'i kapsayan Pasif Korunma Kanunu'ndan ötürü son İzmir-İstanbul son seferini yaptığında, vapurda hem yolcu hem de yük fazlalığı yaşanmıştır.⁴⁶

Bugün o dönemleri yaşamış insanlarımızın sık anlattıkları meşhur karatma süreçlerinde de, vapurlar etkilenmiş ve vapurlar sefer yaparken ışıklarını maskeleymişlerdir.⁴⁷

Zaman zaman bu uygulamalar tekrarlanmıştır. Yine bu kanun çerçevesinde vapurlar ve diğer deniz araçları deniz fenerlerini maskeleyecekler ve vapurlar projektörlerini kullanmayacaklardır. Ayrıca iskeleler de ışıklarını maskeleyeceklerdir.⁴⁸

⁴⁴ **Yeni Asır**, 1 Ağustos 1944.

⁴⁵ **Yeni Asır**, 4 Mart 1940.

⁴⁶ **Anadolu**, 1 Ağustos 1944.

⁴⁷ **Anadolu**, 8 Ağustos 1944.

⁴⁸ **Anadolu**, 22 İkinciteşrin 1940.

Bu kanunun yol açacağı ticari zararı devlet yöneticileri öngörebilmişlerdir ve denizlerde ve de limanlarda geniş bir pasif korunma uygulamak isteyen hükümet, buradan yaşanacak aksaklıkları demiryolu seferlerini arttırma suretiyle gidermeyi planlamış ve tedbirler almıştır.⁴⁹

Görülmektedir ki, İzmir Limanı'na dair pek çok uygulama bu kanuna göre yapılmıştır. İstanbul'un dünyaca ünlü jeopolitik konumu, İstanbul dışındaki diğer limanların İzmir Limanı kadar gelişmemiş olması ve Yunanistan'ın da işgal edilmesiyle birlikte İzmir için de sık koruma tedbirleri alınmak durumunda kalınmıştır.

2.4. Seyrü Sefer Yasakları'nın İzmir Limanı ve Kente Olan Etkisi

II. Dünya Savaşı'nın İzmir Limanı üzerinde belki de en hayati etkisi Seyrü Sefer Yasakları olmuştur denilebilir. Çünkü İzmir Limanı'nın gıda sıkıntısı ve karaborsa problemini en üst düzeyde yaşadığı süreçte gemilerin Alman ve İtalyan denizaltılara veya olası bir hava saldırısına hedef olmaması için bu yol izlenmişti. Çünkü 1942-1943 sürecinde savaş iyice alevlenmiş ve Yunanistan'ın işgaliyle Ege suları tehlikeli bir sahaya dönüşmüştü.

Gemilerin güneye inişleri hakkında çıkan yasak, İzmir Limanı'na mal getiren az sayıda gemiyi de pasifleştirmek demektir. Dış ticaretin durma noktasına geldiği süreçte, böyle bir karar kenti iyice buhrana soktu. Ancak elbette ki bu tedbir bir zorunluluktan ve o dönem için yapılması gerekiyordu. Alman ve İtalyan hatta kısmen İngiliz saldırısı ihtimali bile vardı.

Seyrü Sefer Yasakları basında sık sık haber oluyordu ve gemi hareketliliğini oldukça etkiliyordu. Basında yer alan bir haberde Aydın vapurunun Seyrü Sefer yasakları yüzünden limanda kaldığı ve bu yasağın kalkmasıyla yük alabildiği belirtilmiş hatta o

⁴⁹ Anadolu, 31 Temmuz 1944.

dönem İngiliz mandasında olan Mısır'daki Port Sait Limanı'na pamuk sevk edeceği yerel basında kaleme alınmıştır.⁵⁰

Ticari boyutun yanı sıra bazı motor sahiplerinin bu yasakları ihlal ettiği ve bu durumun şehirdeki yönetici ve emniyetin dikkatini çektiği belirtilmiş, ihlallerin artması üzerine belirtilen yasalara herkesin uyması gerektiğine dair habere yerel basında verilmiştir.⁵¹

İzmir Limanı, Seyrü Sefer Yasakları'ndan en çok mal ve yolcu sevkiyle alakalı gecikmelerle etkileniyordu. Savaş dolayısıyla alınan tedbirlere elbette halk ses çıkarmıyordu ve ekonomik darlıktan ötürü alternatif bir ulaşım yolu da geliştirilemiyordu. Yani bütün bu gemi hareketliliği aslında hem iktisadi hem de yolcu güvenliği bakımından büyük riskler göze alınarak gerçekleştiriliyor, üstelik olası bir denizaltı saldırısını ciddi manada önleyebilecek bir tedbir de aslında alınamıyordu. Saldırıların asıl önüne geçen faktörlerse tarafsız Türk dış politikası ve Türkiye'nin konumunun, Ribbentrop-Molotov Paktı ile kağıt üzerinde müttefik olan ama aslında birbirlerini sürekli kollayan, SSCB ve Almanya arasında paylaşılmasına bağlı oluşan bir çekimselikti. İngilizler de bu durumu çıkarları için sabit tutuyorlar ve Türkiye'nin özellikle Almanya'nın safına geçmesini asla istemiyorlardı.

Seyrü Sefer Yasağı ile sefer planları da değişiyordu. Bu duruma örnek olarak basından örnekler vermek mümkündür. Buna göre İçişleri Bakanlığı'nın telgrafında, İstanbul-Finike (Antalya) arası bölgelerde yolcu alınmayacağı, İstanbul-İskenderun arası seferlere aynen devam edileceği, Karadeniz havzasından kömür naklinin İzmir ve Mersin'e devam edeceği ve bu şileplerin bu limanlardan yük almaya devam edeceği belirtilmiştir.⁵²

Seyrü Sefer Yasağı Ege Denizi'ni çok etkiliyordu. Sürece Yunanistan'ın işgali de eklenince, İzmir Limanı bu süreçten daha çok etkilenmişti.

⁵⁰ **Yeni Asır**, 2 Eylül 1944.

⁵¹ **Yeni Asır**, 16 Mart 1944.

⁵² **Yeni Asır**, 12 Eylül 1944.

Seyrü Sefer Yasakları İzmir’i çok etkilediğinden, bu yasakların hafifletilmesi ya da kalkması da bir anda olumlu etki yapıyordu. Basına yansıyanlara göre Karadeniz, İstanbul, İzmir ile güney limanlarına hareketlerine müsaade edilmiş olan motorlar- İstanbul’da olanlar- İzmir için mal yüklemeye başlamışlar, haliyle bu da piyasada ve limanda canlılık görülmesini sağlamıştır.⁵³

Seyrü Sefer yasakları bazen sadece gece için geçerli olabiliyordu. Bu duruma örnek olarak bu tip bir gece yasağının kaldırılması ile İstanbul-İzmir seferlerinde eski tip saat uygulamasına dönülmüş, İstanbul-İzmir arası 22-26 saate inmiş olduğu verilebilir.⁵⁴

Savaşın her türlü gidişatı dikkatlice hesaplanıyor ve tedbirler de ona göre alınıyordu. Savaşın ‘fiilen’ bittiği sürede dahi bunu görmek mümkündü. Böylesi mühim haberler özellikle ilk sayfadan basına da yansıyor. 1945 yılında basına yansıyan haberde Ege, Akdeniz ve Karadeniz’de -Çeşme-Kaş arası hariç- gece seferlerine izin verilmiştir.⁵⁵

Bu izinler hiçbir zaman savaş boyunca kalıcı olmadı. Çünkü savaş resmen bitmeden devlet risk alamazdı. Son verilen haberde Çeşme-Kaş arasının istisna tutulmaları da on iki adaların kağıt üstünde İtalya’nın, fiilen Almanların elinde olmasından kaynaklanmaktaydı. Bir intikam saldırısı her zaman olabilirdi. Ülke içinde kıtlıktan dolayı topa tutulan hükümet, can kayıplarının önüne kati suretle geçmek zorundaydı.

Hükümet bazen de sadece hususi nakil vasıtalarını Seyrü Sefer Yasağına tabi tutup seferden men ediyordu. Basına yansıyanlara göre hususi deniz vasıtaları da seferden men edilmişler ve hatta bu araçlara geçici olarak el konulmuştur. Bu işlemlerden sadece konsolosluklara ve çalışanlarına ait deniz vasıtaları hariç tutulmuşlar ve eğer ülkeye giriş yapan turistler deniz vasıtasıyla giriş yapmışlarsa on beş gün süresince sefer yapma hakkı tanınmıştır.⁵⁶

⁵³ **Yeni Asır**, 25 Ağustos 1944.

⁵⁴ **Anadolu**, 10 Birinciteşrin 1944.

⁵⁵ **Anadolu**, 26 Haziran 1945.

⁵⁶ **Anadolu**, 28 İkinciteşrin 1940.

Seyrü Sefer Yasakları Türkiye'yi önemli ölçüde etkilemiş, savaş zamanlarında elzem olan mal ve insan sevkiyatını sekteye uğratmış, ticaretle uğraşan özellikle ara mal yolu ile üretim yapabilen tüccarlar oldukça zorlanmışlardır. Ayrıca devlet hem insan hem de maddi gücü olan deniz taşıtlarını kaybetmemek için riskler almış ve zorlu savaş süresince de başarı sağlayabilmiştir.

2.5. Almanya ve İtalya'nın Yunanistan'ı İşgalinin İzmir Limanı'na Olan Etkisi

İzmir Limanı üzerinde hem ticari hem sosyal hem de siyasi açıdan en önemli olay hiç kuşkusuz Yunanistan'ın işgalidir. Bu işgal, İzmir Limanı'nın tarihinde ve özellikle Türk-Yunan ilişkilerinde bir kırılma noktasıdır. Aynı zamanda İzmir Limanı'nın uluslararası arenada tanınmasını da sağlamış, limanın uzun vadedeki ticaret bağlantıları için olumlu bir katkı sağlamıştır. Ayrıca Genç Cumhuriyet'in yöneticileri de işgal altındaki Yunanlılara, barışçıl ve insani katkılarından ötürü Türkiye'ye artı puan kazandırabilmişlerdir.

1919-1922 arasındaki Kurtuluş Savaşı'nda iki taraf karşı karşıya gelmiş, özellikle Yunan işgali Anadolu'da ve hatta dünyada sert tepkilere yol açmıştı. Nüfus mübadelesi gibi hareketli siyasi süreçlere rağmen 1934 Balkan Antantı iki tarafı öyle yakınlaştırmıştı ki, sanki on küsur sene önce bu iki devlet bu kadar kanlı bir çarpışma yapmamışlardı.

Fakat 1940'lı yılların başında bu sefer Yunanistan işgal için gün sayıyordu. İtalya Balkanları kasıp kavuruyordu. Bir 'Roma İmparatorluğu' ideali Mussolini'yi adeta çılgına çevirmişti. Ve sıradaki adres Avrupa'yı felsefe, mitoloji ve tarih gibi alanlarla baştan aşağı etkilemiş Yunanistan'dı.

O sırada Yunanistan'da hükümetin başında ünlü cuntacı General İoannis Metaksas vardı ve kendisi koyu bir milliyetçiydi. İtalyan işgalini başarıyla püskürttü. Fakat

1941’de ölümü ve işgale Almanların karışması, süreci değiştirdi. Almanların müdahalesi ile birlikte Yunanistan düşünce, Türkiye için de her şey değişti.

Yunanistan’ın işgalinin İzmir’de ki tesirlerini iyi bir şekilde fark eden Alman seyyah Martin Barthke, Almanların adalardaki işgallerden ötürü Ege’ye İngiliz gemisi sokmadıklarını ve Almanların bu adalar sayesinde ticari gemilere tacizlerde bulduklarından söz etmiştir.⁵⁷ Barthke İzmir’de iktisadi açıdan durumun kötü olduğunu, İzmir ahalisinin savaşın ne olursa olsun bitmesini istediğini ve bir arabacının kendisine “Führer yensin artık!” dediğini, kentte ki tüccarların çoğunun da böyle düşündüğünü belirtmiştir.⁵⁸ Savaşın aşama aşama limanı etkisiz kıldığını belirten Barthke, önce Alman sonra Fransız; Almanların Balkan ilerleyişiyle nihayetinde İngiliz ve Yunan gemilerinin de limandan çekildiğini ve İzmir Limanının sadece kıyı ticareti ile yetinmek zorunda kaldığını belirtmiştir.⁵⁹

Yunanistan’ın işgaliyle birlikte İzmir Limanı’nın ticari faaliyetleri darbe aldı. Çünkü bu işgal İzmir’in dibindeki Sakız, Sisam gibi adalara da sıçramıştı ve mihver devletleri artık İzmir’in ve Ege kıyılarının da dibindeydiler.

Ayrıca Yunanistan’ın ülke ulaşım sisteminin denizciliğe dayanması, kara ve demiryolu sistemlerinin çok zayıf olması, işgal süresi de uzayınca ve işgalcilerin Yunan deniz araçlarına el koyması (balıkçı tekneleri dahil), büyük sorunlara ve Yunanistan tarihinde “Büyük Açlık” adı verilen döneme yol açmıştı. Yunanistan’a insani yardım söz konusu olacak ve önce İstanbul sonra İzmir Limanı yardım gemileri ile bu ülkeye gıda sevkiyatlarına başlayacaklardı.

Açlıktan ölenlerin sayısının trajik rakamlara ulaşmasıyla, insani yardımları içeren ve limanla alakalı olan ilk anlaşma İngiltere ve Almanya arasında 1941’de imzalanmıştı. Anlaşmaya göre Kıta Yunanistan ile Orta Ege’de bulunan Nikarya, Sisam, Sakız ve Midilli adalarına küçük teknelerle gıda ve sağlık malzemesi gönderilmesine karar

⁵⁷ İlhan Pınar, **Gezginlerin Gözüyle İzmir XX.Yüzyıl**, Akademi Kitabevi, İzmir, 1997, s. 119.

⁵⁸ **A.g.e.**, s. 120.

⁵⁹ **A.g.e.**, s. 122.

verilmiştir. Yardımlar İzmir’den küçük tonajlı Türk ve Yunan gemilerine yüklenip, adalara ulaştırılacaktı.⁶⁰

İzmir Limanı’nın Atina ve adalara yakın olması, Türkiye’nin tarafsız politikası ve bu bölgede yaşayan Rumların ailelerine, yakınlarına yardım etme isteği, Kızılhaç aracılığıyla yapılan yardımların İstanbul ve İzmir üzerinden yoğunlaşmasını sağladı. Bu yardımların tedariki şu şekilde planlandı. Nüfusu kalabalık ve Türkiye’nin en büyük limanına sahip İstanbul, İzmir’e kıyasla Yunanistan’a uzak olduğu için, büyük vapurlarla-Kurtuluş ve Dumlupınar gibi- nakliyat yapılacak, İzmir’den ise küçük motor sahipleri adalara öncelik verip, sonra Kara Yunanistan’ına yardım sevk edecektir.

Yapılan yardımlar Yunanistan’da olumlu bir Türk imajı yaratmıştır. Bu olumlu imaja ilk örnek Çeşme’den çok net görülebilen Sakız Adası halkının İzmir’den yardım getiren Türk motorlarına “Hakiki dost var ol” diye teşekkür etmeleridir.⁶¹ Yani İzmir Limanı önemli bir “yardım üssü” haline de gelmiştir.

Ancak asıl olumlu imaj “Kurtuluş” gemisiyle gelen insani yardımlarla gerçekleşmiştir. Çünkü Kurtuluş gibi büyük tonajlı gemiler nüfusun yoğun yaşadığı Atina’nın Pire Limanı’na gitmekteydiler. Bazen İzmir Limanı’na da gelip yük alan bu geminin insani yardımları, bu süreçte Yunan halkına pek yararlı olamamış, yardımlar Almanların işgal bölgelerindeki yerlere dağıtılabilmiş, direnişçilerin bölgelerindeki halk aç kalmıştır.⁶²

Bu yardımlar Yunan edebiyatçılarında bile yer bulmuştur. Açlık dönemini ele alan özellikle sol görüşlü Yunan yazarlarda yavaştan iyileşmeye başlamış bir Türk algısı da şekillenmekteydi. Yunan komünist yazarlardan olan Lilika Naku “Çocukların Cehennemi” adlı romanında olumsuz “Türk” figürünün yerini “Alman” almaya başlamış, ancak Kurtuluş gemisiyle gelen yardımlara yönelik “Tanrı onu (Kurtuluş

⁶⁰ Mustafa Hergüner, **İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği**, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 293.

⁶¹ **A.g.e.**, s. 304.

⁶² Damla Demirözü, **İşgal, Direniş, İç Savaş / Yunan Edebiyatında II. Dünya Savaşı Yılları**, İstos Yayın, İstanbul, 2015, s. 48.

gemisini) korusun, lakin getirdiği gıdalar hastanelere ve tayına zor yetiyordu.” gibi olumlu ifadeler gözlemlenmeye başlamıştır.

Bu hususta bir diğer olumlu bakış sergileyen sol görüşlü Yunan yazar Sotiris Patacis’tir. Lilika Naku kadar olamasa da o da bu olumlu Türk imajını nispeten eserlerine aktarmıştır. Sotiris Patacis’de Kurtuluş gemisine değinmiş ve bin bir güçlkle aç insanlara gönderilen bu gemideki yardımların, Yunan milletinin büyüklerince yağmalandığını eserlerinde yansıtmıştır.⁶³

İzmir Limanı artık yardım maksatlı da kullanılmaya başlandıktan sonra kentte bir homurdanma görülmedi. Bu konuda dikkate değer olan şey, kendi geçimini karaborsanın ağına düşürmüş olan bir kentin Yunanistan’a yardımlar konusunda gösterdiği tutumdur. İzmir’de “Biz açken neden Yunan’a yardım ediliyor?” gibi kanaatler görülmemiştir. Oysaki 1919-1922 yıllarında Yunanlıların Anadolu’yu işgalinden en çok zararı gören İzmir’de, halkta yaşanabilecek olası bir homurdanma veya bir intikam duygusu, hükümeti dış politikada çok zorlayabilirdi. Belki medyanın o dönemlerde günümüzdeki kadar yaygınlaşmadığından, belki de Türk halkının kültürel yapısından ötürü böylesi bir olumsuzluk kayda geçmemiştir.

Açlık döneminin devam ettiği süreçte Türkiye’de bulunan Yunanlıların yardım toplama işlemlerinde önceliklerini haklı olarak askerlerine vermişlerdir. Zira Yunan ordusu ve gerillaları dağlara dahi çıksa gıda temini sağlamaları güçtü. İtalyanların Balkanlarda etkisi çok fazlaydı ve Balkanlardaki engebeli arazilerden ötürü tahıl temini de imkansızdı. Yunan coğrafyası hem çok izole hem de engebeliydi. Tarıma dayalı bir üretim sağlayacak yüksek düzlükleri yani platoları yoktu. Mevcut verimli araziler de Almanya-İtalya-Bulgaristan üçlüsü tarafından paylaşılmıştı. İşte bu coğrafi olumsuzluklardan dolayı, zaman da aleyhlerine işliyordu.

Bu yardım meselesindeki ilk diplomatik girişimi Yunanistan Ankara büyükelçisinin eşi Rafaela gerçekleştirdi. Aracılığı sayesinde İstanbul ve İzmir’de “Yunan Askerlerine

⁶³ A.g.e., s. 128.

Yardımlar Komitesi” kuruldu.⁶⁴ Ancak komite devlet yardımından bağımsız hareket edecekti ve tabii ki bu kimseler de İzmir’den yapılacak yardımlarda limanı kullanacaklardı. Burada çok sayıda motor denilen küçük vasıta deniz taşıtları vardı. Kamufle olmak son derece kolaydı ve adaların çoğu Türkiye’ye çok yakındı. Yani İzmir Limanı artık siyasi işlerin eyleme döküldüğü bir liman haline gelmeye başlayacaktı.

Ağır sıkıntılara rağmen, İzmir üzerinden yapılan bu yardımlar, Türkiye’nin ekonomik potansiyelinin tanınmasına da büyük bir katkı kazandırmıştı. İzmir Limanı Yunanistan’ın işgalden arındırılacağı süreçte bile adalara yardımlarını sürdürecekti ve işgal kırılmaya başladığında da Yunan tüccarlar İzmir Limanı üzerinden ticari ihtiyaçlarını gidermek için de faaliyetlere girişeceklerdi. Sadece siyasi değil, ticari bir manada da ilerlemeler başlayacaktı.

Savaş zamanında Yunanistan bir hususta daha Türkiye’nin Batı yakasını yani İzmir’i meşgul etmiştir. O da Alman-İtalyan koalisyonu işgaliyle ülkelerinden kaçan Yunan mültecinin İzmir Limanı’na özellikle Çeşme’de ki limana gelmeleriyle ortaya çıkan hadisedir. Artık İzmir halkı kıtlık zamanında bir de Yunan mültecilere bakmak, mültecileri barındırmak zorundaydı. Özellikle Türkiye’ye yakın adalardan akın akın insan İzmir’e geliyordu.⁶⁵ Kıtlık dönemi yaşayan bir devlet için bu durum çok daha kötüydü. Hükümet, kendi insanları gıda bulamazken, hali hazırda insani yardım yapılan Yunanistan’a ek olarak, şimdi de Yunanistan’dan gelen mültecileri barındırmak ve beslemek zorundaydı. Üstelik bu insanların bazısı daha yirmi üç sene önce buraları işgal etmiş kimselerin de çocuklarıydı.

Hükümet bu mülteci akınına karşı -ülkenin pek çok yerinde olduğu gibi- İzmir’de bir toplama kampı oluşturmuştur.⁶⁶

⁶⁴ İlhan Tekeli; Selim İlkin, **Dış siyaseti ve Askeri Stratejileriyle İkinci Dünya Savaşı Türkiye’si I.Cilt**, 1.b., İletişim Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 608.

⁶⁵ Ulvi Keser, “Büyük Açlık Sürecinde Yunanistan ve Yunanistan’a Yardım Bağlamında İzmir Şehrinin Fonksiyonu; Katkıları ve Desteği; 1939-1946”, **Körfezde Zaman: İzmir Araştırmaları Kongresi**, İzmir, 2009, s. 191.

⁶⁶ Hergüner, **A.g.e.**, s.285.

Böylesi hazin bir duruma rağmen Türkiye Cumhuriyeti, ciddi bürokrasiye sahip devletler gibi davranmış ve mültecilere sahip çıkmıştır. 15 Haziran 1942 yılında Çeşme'ye gelen bu mülteciler Suriye ve Kıbrıs'a sevk edilmişlerdi. Bu süreç 1 Mart 1943 yılına kadar sürmüştü, bu süre zarfında Yunan Adaları'ndan Ege sahillerine 22.909 Yunanlı mülteci gelmiş, bunların pek çoğu Ege vilayetlerine de dağıtılmıştır.⁶⁷ Bu denli büyük nüfus hareketliliğinin idare edilmesinde, İzmir Limanı'nın kurumsallaşmış yapısı da etkili olmuştur.

Ancak savaş bitmedikçe sığınma talepleri de bitmiyordu. Ege kıyılarına sığınma talepleri mevcuttu. Ancak İzmir'e kitleler halinde sığınmak daha güvenliydi zira Alman-İngiliz çekişmesi mültecilerin durumlarını ister istemez etkileyebilirdi. Çünkü bu mülteciler içerisinde her iki istihbarat servisinin aradığı kişiler de mevcuttu ve kimliklerini kalabalıklar içerisinde rahatça gizleyebiliyorlardı. Fakat bir gün İzmir Limanı inanılması güç bir sığınma talebi ile karşı karşıya kaldı.

Alman işgalinin Yunanistan'da gerilemeye başlaması buradaki Alman kuvvetlerinden kimseleri de tedirgin etmeye başlamıştı. İtalya 1943'te savaştan çekilmiş, Almanya Doğu'da SSCB, Batı'da ABD destekli bir koalisyon tarafından kuşatılmıştı. Bu durum başka işgal bölgelerindeki Alman askerlerini de etkiliyor ve özellikle Hitler'e karşı olan veya sadece can güvenliğinin olmadığını düşünen askerlerde "fırar" fikrini doğuruyordu.

Bu sebeptendir ki 7 Eylül 1944 tarihinde İzmir Limanı'na Atina'dan gelen üç motorlu bir Alman deniz uçağı gelmiş ve Alman personel Türkiye'ye iltica etmiştir.⁶⁸ Fırarlardan bir diğeri de yine aynı gün, İzmir Körfezi'ne inen bir deniz uçağı ile olmuştur. Bir Teğmen ve bir rütbesiz askerinin içinde bulunduğu beyaz bayraklı bir Alman deniz uçağı, İzmir Körfezi'ne zorunlu iniş yapmıştır.⁶⁹

Bu hususta son olarak denilebilir ki, Türkiye ve Yunanistan yaşadıkları yakın dönemdeki ağır sürtüşmelere ve çatışmalara rağmen, gösterdikleri bu dostane tutumla,

⁶⁷ İlhan Tekeli; Selim İlkin, **A.g.e.**, s. 607.

⁶⁸ **BCA**, 0.30.10.55.368.20

⁶⁹ **Cumhuriyet**, 8 Eylül 1944.

iyi müttefik olabileceklerini de kanıtlamış oldular. Bu durum 1954 Kıbrıs Krizi'ne kadar sürmüştür.

Yunanistan'ın işgalinin İzmir Limanı için yarattığı yeni bir boyut da İzmir'de limanın "merkez" olduğu bir istihbarat savaşıydı. Çünkü İzmir'in kalbi orasıydı.

İzmir'de istihbaratın savaşı hızını arttırırken, Türkiye hali hazırda II. Dünya Savaşı'nda tarafsız kaldığından mihver ve müttefik devletlerinin istihbarat savaşının yoğun yaşandığı yerlerden birisiydi. Çünkü Türkiye hem petrol sahalarına yakındı hem de SSCB gibi bir süper güç ile komşuydu. Ancak bu istihbarat savaşı işinin en önemli iki gücü İngiltere ve Almanya'ydı. Türkiye'de Fransa, İtalya ve SSCB'nin de gizli servisleri sürekli istihbarat savaşı yapıyorlardı, fakat İngilizlerle Almanlar bu istihbarat savaşının iki büyük gücüydü.

Alman işgalleri Balkanlar ve Adalar üzerine olmaya başlayınca, casusluk için İzmir ve çevresi de önem kazandı. İngilizler işte Alman işgal bölgelerine sabotaj yapabilmek için İzmir çevresini kullanmayı düşündüler ve burada da teşkilatlanmaya başladılar.⁷⁰ Bahsedilen kullanım sahası ise elbette limandı.

İş sadece bununla da sınırlı kalmadı, İngilizler SOE (Special Operation Executive) yani İngiliz Özel Harekat Birimi'ni de harekete geçirmeye karar verdiler. Ege ve On İki Ada'yı gözüne kestiren bu örgüt, bu yerlere yakın Türk şehirlerindeki elemanlarının diplomatik görevler almasını sağladı. Buradan Alman işgalindeki adalara ajanlar gönderilerek sabotajlar gerçekleştirildi ve istihbarat toplandı.⁷¹ İzmir Limanı'nın tesiri endeksli bu istihbarat ve yardım ağı öylesine gelişecektir ki, İngilizler faşistlere karşı Yunan gerillalara ikmal sağlayacaktı.⁷² Ayrıca "Odysseus" adlı gemiyle savaş zarfında

⁷⁰ İngiliz Milli Arşivi, **PRO/KV3, SIME Report, 18 October 1941**. Aktaran Süleyman Seydi, **1939-1945 Zor Yıllar! 2. Dünya Savaşı'nda Türkiye'de İngiliz-Alman Propaganda ve İstihbarat Savaşı**, Asil Yayın Dağıtım, Ankara, 2006, s. 4.

⁷¹ **A.g.e.**, s. 90.

⁷² Esra Danacıoğlu Tamur, "Mülteciler, İstihbaratçılar ve Motorlar: II.Dünya Savaşı'nda İzmir", **Körfezde Zaman: İzmir Araştırmaları Kongresi**, İzmir, 2009, s. 161.

İzmir ile Adalar ve Yunan anakarasına gidip geldi, para, yönerge, insan ve malzeme taşıdı.⁷³

Türkiye üç önemli denize kıyısı olduğundan ve bir denizi de tamamen içinde barındırdığından, konumu bugün dahi önemlidir. Bu jeopolitik konuma Almanya ile yapılan Krom ticareti de eklenince, İzmir ve bölgesi İngilizler için daha da önem kazanmıştı. İzmir'e SOE teşkilatı Peterson'u "Ticari Konsolos" olarak atadı. Ancak Peterson'un asıl görevi, İzmir'den yapılan krom sevkiyatını takip etmek ve Türkiye üzerinden Yunanistan ile İtalya'ya ait On İki Ada'ya kurye göndermekti.⁷⁴

Fakat bunlar da etkili değildi. İzmir Limanı Ege'nin ve hatta Batı Türkiye'nin kalbi olduğu için, Alman işgaline uğrama riskine sahipti. 1941'de gerçekleşen işgal ve Almanların Kara Avrupa'da tek güç olmaları, İngilizleri telaşlandırmıştı. İzmir'in stratejik konumundan ötürü SOE, İzmir'de faaliyet gösterebilecek işgale karşı bir sabotaj ekibi kurmaya karar vermişti.⁷⁵

Başta belirttiğimiz İzmir'den sorumlu SOE ajanı Peterson ise bu işle alakadardı. Peterson'un Türkiye harici Ege'de bulunan yerlere sabotaj eylemleri yapması yeterli olmamıştı. İzmir için de ayrı bir savunma yöntemi geliştirmek zorunda kalmıştı. Bu yöntem Almanların İzmir ve Ege sahillerini işgal etmeleri durumunda, stratejik noktaları imha ederek Almanların bu yerleri kullanmalarına engel olmak ve Alman işgallerini güçleştirip, Ege dağlarında bir gerilla savaşı başlatma gibi planları içermekteydi.⁷⁶ Sabotajın genel ağırlığı da tabii ki İzmir Limanı ve limana bağlı olan ticaret hatları idi. Yani bu istihbarat savaşının bu denli mühim olması, İzmir'in gözbebeği olan limanı ve limanın ticari önemi idi.

Böylesi detaylı bir taslağı SOE sadece İngiliz uyruklu kimselerle oluşturamazdı. Çünkü böylesi bir hamle hem Almanların ve Türk polisinin dikkatini çeker hem de

⁷³ **A.g.m.**, s. 161.

⁷⁴ Seydi, **A.g.e.**, s. 100.

⁷⁵ **A.g.e.**, s. 126.

⁷⁶ **A.g.e.**, s. 126.

SOE'nin halkın içinden kimselerle işbirliği yapması ya çok zor ya da imkansız olurdu. Bu yüzden İngilizler planları için Adnan-Emine Çağaoğlu çiftini kullanmaya karar verdiler ve onları şehre bir fabrikada çalışan personel olarak sokmayı başardılar. Adnan Çağaoğlu kağıt üstünde fabrikada çalışıyordu, eşi Emine Çağaoğlu'nun ise asıl amacı fabrikada çalışıyor görünüp, plan kapsamındaki ki gizli görevlerini sürdürebilmektir. Bu hazırlık bitince de Adnan Çağaoğlu SOE ajanı-aynı zamanda amiri-Harrop adlı bir ajan tarafından eğitilmiş ve Adnan Çağaoğlu'na bölgede çete kurması için destek vermişti. Ayrıca Adnan Çağaoğlu sahillerde ve gemilerdeki hareketlilikleri haber alabilmek için, Türk gemisinde radyo operatörü olarak çalışan birisiyle anlaşmayı başardı.⁷⁷

Bu ajanın da istihbarat için ilk ilgilendiği yerin sahil ve gemiler olması, İzmir Limanı'nın önemini göstermektedir. Büyük gemiler, vapurlar gibi araçlardan ziyade motor ve tekne gibi daha küçük çaplı vasıtaların da çok olması, istihbarat savaşının bir nevi "denize" taşınmasını sağlamıştır. Çünkü limanın ticari işlemleri, çok sayıda küçük çaplı vasıta ihtiyacını da gerekli kılmaktadır.

Hazırlıklar bu denli tertip edilirken Ankara'da Von Papen'e yapılan bombalı suikast tertibi, SOE'nin ülke çapında faaliyetlerine zarar verdi. Yetkililer derhal SOE ajanlarına karşı harekete geçtiler ve Adnan Çağaoğlu'nun çalışmaları boşa çıktığı gibi, kendisi de şehri terk edip, dağlarında gerilla savaşı yapılabilinecek olan ve deniz yoluyla da kaçması kolay olan Bolu'ya yerleşmek durumunda kalmıştır.⁷⁸

Bu çabaların boşa çıkması SOE'nin İzmir'deki çalışmalarının sonu olmadı. Adnan Çağaoğlu'nun önerisiyle Harrop, Karaburun'da bulunan üç kişilik gruptan Naim adlı grup liderini İzmir Limanı'nda balıkçı olarak çalıştırtmaya karar verdi. Çünkü Harrop, olası işgalin en başlıca hedefinin İzmir'deki denizcilik faaliyetleri olduğunu biliyordu. Diğer iki kişinin de maden fabrikasında kalmasını sağladı. Çünkü SOE'nin İzmir faaliyetleri için patlayıcıya ihtiyacı vardı ve bu fabrikadan sağlanabilecek patlayıcı malzemesi değerli bir mükemmattir.⁷⁹

⁷⁷ A.g.e., s. 127.

⁷⁸ A.g.e., s. 128.

⁷⁹ A.g.e., s. 128.

İngilizler bu sayede patlayıcı deposu oluşturabileceklerdi. Ajanlık işlemleri için balıkçı süsü verilmesi ve Harrop'un İzmir denizciliği üzerine kurduğu hesaplar da yine limanın tesiri idi.

SOE yetkilileri daha rahat haberleşmek için İstanbul'daki bir merkezi W/T yani kablolu verici telsiz istasyonunu İzmir'e taşıdılar. Bu istasyon yoluyla Ege adalarındaki gelişmeler daha rahat sağlanabilecekti. Bu istasyona özel askeri personeller görevlendiren İngilizler, özellikle 1943 sürecindeki eylemlerinde bu istasyonu kullanmışlardır.⁸⁰

Bu durum dahi İzmir'in önemini gözler önüne sermektedir. Çünkü İngilizler İzmir'de gerçekleşecek olası bir Alman işgalinin Ege Bölgesi'nin ve adaların tamamen düşmesi demek olduğunu biliyorlardı. Ve İzmir'in düşmesiyle Ankara ve İstanbul'un düşmesi de kaçınılmaz olurdu. Ayrıca İzmir Limanı'nın geniş hinterlandı, işgalle birlikte fiilen devre dışı kalırdı. Bu İzmir Limanı sayesinde mal satan iç kesim tüccarlarının da sonu olurdu. Kısacası bu istihbarat savaşı sadece basit bir İngiliz-Alman çekişmesi değildi, İzmir Limanı ve denizcilik faaliyetlerinin de kaderi, bu çekişmenin yarattığı durumla her daim bağlantılı olmuştur.

Ancak iş istihbarat savaşıyla bitmiyordu. Bu olası işgale karşı eğer gerçek anlamda direniş yaratılması isteniyorsa, halk harekete geçirilebilmeliydi. Bu da medya ve iletişim araçlarının etkili kullanımıyla olabilirdi.

SOE bu sebeple propaganda birimi oluşturdu. Bu makamı Hamson adlı bir ajandan devralan Gedye, Nazilere karşı kendine has propagandaları ile ünlüydü. Gülünç karikatürler ve Nazilerin Türkiye'ye dair amaçlarını içeren bu gibi broşürler Gedye'nin esas silahlarıydı.⁸¹

⁸⁰ A.g.e., s. 137.

⁸¹ A.g.e., s. 158.

Gedye, limanları da bu emelleri için daha etkili bir şekilde kullanmayı planladı. İstanbul'un yanı sıra İzmir Limanı'nda Gedye'nin planlarına uygun bir yerdi. İzmir'de ki SOE elemanı Barwell, Gedye'nin talimatıyla, Avusturya'ya incir ihracatı yapan firmalardaki paketleme servisi çalışanları sayesinde, pasif direnişi anlatan filmleri ve propaganda malzemelerini gizlice incir paketlerine yerleştirdi. Bu şekilde yüzer tane propaganda içerikli film gönderilmiş oldu.⁸²

İzmir Limanı artık bir 'kuryelik' merkezine bile dönüşmüştü. Çünkü o kadar çok gemi ve liman çalışanı vardı ki, bu gibi sızmalar -hele o dönemki şartlarda- çok daha kolaydı.

SOE sayılan bunca faaliyetleri gerçekleştirirken Almanlar da boş durmamıştı. İngilizlerin daha önce belirtilen amaçlarına karşı olarak Almanlar, Türk şehirlerinden ziyade Ortadoğu'da faaliyet gösteriyorlardı. Türkiye üzerinden Irak ve Suriye'ye sızıyorlardı.⁸³ Ancak Almanlar Türk şehirlerinde de faaliyetlerini aksatmıyorlardı.

Alman propaganda teşkilatı Ankara, İstanbul ve İzmir'de üç teşkilat oluşturmuşlardı ve bu teşkilatların amacı Nazi sempatzanı bulmak ve Nazi yanlısı yayınların ne kadar okunduğu ve kimlerce okunduğunu araştırmaktı.⁸⁴

İtalyanlar da İstanbul'a ek, İzmir'de de örgütlenmekteydiler. I. Dünya Savaşı sonrasında İzmir'in Yunanlılara verilmesinden dolayı İtilaf Devletleri'ni zorda bırakmak için Milli Mücadele yanlılarını her daim desteklemiş ve işgal bölgesindeki halka-çıkarları için-iyi davranmışlardı. Lakin şimdi durum değişmişti ve İtalya İzmir'e ek eski işgal bölgelerini de Türkiye'den istiyordu. Bu sebeple İtalya'nın, namının iyi olduğu Ege halkına da iyi ulaşabilmek için hinterlandı çok geniş bir şehir olan İzmir'de örgütlenmesi "Hariçteki Faşist Ocakları Genel Sekreterliği" tarafından sağlanıyordu. İzmir bölgesine Enrico Mainetti getirilmişti.⁸⁵

⁸² **A.g.e.**, s. 159.

⁸³ **A.g.e.**, s. 4.

⁸⁴ İlhan Tekeli; Selim İlkin, **A.g.e.**, s. 543.

⁸⁵ **A.g.e.**, s. 549.

Tabi ki İngilizler bu örgütlenmelerden haberdardı. Bugün de varlığını sürdüren İngiliz gizli servisi MI6, bu iki güçlü devlete karşı istihbarat savaşını, yalnızca yerel kimselerle sürdüremezdi. Zira bu kişiler kolayca saf değiştirebilirlerdi. Çok güvendikleri bir isme ihtiyaç duymadan önce İzmir içinde-hükümetin de onayıyla-bir istasyon kurdular, başına da İzmir’de ticaretle uğraşan Deniz Binbaşısı Noel’i getirdiler.⁸⁶

Neticede İzmir Limanı üzerindeki bu mücadele İtalya’nın 1943’te savaştan çekilmesiyle ve Almanların Yunan gerillalara ve İngilizlere; Yunanistan’daki savaşlarda kaybetmesiyle önemini yitirecek ve İzmir Limanı istihbarat kuryeliği sürecinden ve bir müddet sonra da Alman saldırısı riski ihtimalinden tamamen kurtulacaktır.

2.6. İzmir Limanı’na Gelen Yahudi Mülteciler

İzmir Limanı bu sorunla aslında 1939 yılında karşılaştı. Hitler’in antisemitist politikaları çerçevesinde işgal ettiği yerlerde Yahudileri öldürmesi, kovması ve hatta bazı ülkeleri “Düşmanla birlikte Yahudileri de kovuyoruz” diye işgal etmesi, tarafsız bir ülke olan ve SSCB tipi ekonomiyi benimsememiş Türkiye’yi Yahudiler için bir sığınma yeri yapıyordu. Ayrıca 1933’ten beri Yahudilerin bazıları Türkiye’ye göç etmişti.

Aslında Yahudilerin pek çoğu İstanbul’a özellikle Köstence’ye naklediliyordu. Ardından Tekirdağ Limanı’ndan hareket eden, Musevi göçmenleri taşıyan, Herzion Vapuru bir emirle İzmir Limanı’na giriş yaptıysa da zabıta bu yolcuların gemiden ayrılmalarına izin vermemiştir.⁸⁷

İzmir Limanı bu süreçte ticari işlemlerinde iyi durumdaydı. Yahudi mültecilerin gelmesi de sıkıntı yaratmamıştı fakat Yahudi mülteci meselesi, II. Dünya Savaşı’nın İzmir Limanı’na yarattığı ilk etkiydi. Bu etki kent üzerinde herhangi ciddi bir gelişmeye yol açmamıştı, sadece şehir gündemi bir süreliğine değişmişti. Kentin Osmanlı

⁸⁶ A.g.e., s. 552.

⁸⁷ Anadolu, 4 Eylül 1939.

sürecinden bu yana yerleşik bir Yahudi tebaası zaten vardı. Fakat Alman tehdidinin ne boyutta olduğu İzmir kamuoyunda ilk kez bu şekilde görülmüş oldu.

2.7. İzmir Limanı'ndan Gerçekleştirilen İngiliz - İtalyan Esir Değişimleri

Savaş yılları genel itibariyle İzmir Limanı'nın ticari hareketliliğinin oldukça ağırlaştığı ve kriz döneminin yaşandığı süreçti. Limanın hareketliliği ve şehrin gündemi ise karşı bloklarda savaşıyan iki devletin esir değişim planıyla değişti.

Plana göre İngiltere ve İtalya arasında bir esir değişimi yapılacaktı. Bu iş için Lizbon ve İzmir kullanılacaktı. İzmir'e esir nakli de genellikle Mısır'ın ünlü İskenderiye kentinden olacaktı. Çünkü İngilizler İtalyanlarla en çok Kuzey Afrika'da çarpışmışlardı.

Bu iki devletin belirtilen iki yeri özellikle seçmesinin iki sebebi vardı. Birincisi Portekiz ve Türkiye tarafsızdı. Tabii bu tarafsızlık tam bir tarafsızlık değildi. Batı Liberalizmine yakın Türkiye İngiltere'nin, Faşizme yakın Salazar yönetimindeki Portekiz ise İtalya'nın güvenebileceği ülkelerdi. Ayrıca bu iki ülke esirlerin kolayca naklinin sağlanabileceği ülkelerdi. Türkiye coğrafi olarak İtalya'ya, Portekiz ise İngiltere'ye yakındı. İngiltere bu süreçte aslında coğrafi olarak kendisine daha yakın olan İspanya'yı seçmedi çünkü İspanya, mihver devletlerine askeri ve lojistik yardımlar yapıyordu ve İspanya'nın falanjist diktatörü Franco, Salazar'a göre, müttefiklere daha soğuk bakan bir liderdi.

İzmir'den gerçekleştirilen esir değişimleri Türkiye'nin güvenilir ülke olduğu ve İzmir'in denizcilik yönetimi ve Liman kullanımı gibi alanlarda ne denli başarılı olduğunu, 1922'de savaştan çıkmış, kentleri topluca yakılmış bir ülke olduğu halde kanıtladı. Hastane gemileri şehre geliyordu ve bu haberler bazen ilk sayfada bile yer alıyordu. Örneğin bununla alakalı bir haberde Kızılay cemiyeti ve İzmir komutanlığı idaresinde İngiliz ve İtalyan hastane gemilerinin şehre geleceği ve değişimin gerçekleşeceğine dair bilgi verilmiştir.⁸⁸

⁸⁸ Yeni Asır, 1 Haziran 1943.

Bu hadiseler vasıtasıyla şehirde gündem dahi değişmişti. Öyle ki artık sıradan olabilecek hadiseler dahi, ilk sayfadan verilir olmuştu. Haberde esirlere Türkiye adına hoş geldiniz denildiği ve esirlerin de Türkiye'ye minnetlerini bildirdikleri basında yer almıştır.⁸⁹ Bu haberin devamında da burada ki esirlere vermiş ikram edildiği; Türk heyetinin İngiliz ve İtalyan subaylarla hatıra fotoğrafı çektiirdikleri ve bunun insanlık idealinin üstün gelişi olduğu da belirtilmiştir.⁹⁰

Esirlerle röportajlar yapıldığı olmuş, bu röportajlar yapılırken bu esirlerin psikolojik ve tıbbi durumları da yansıtılmıştır, ayrıca röportajlarda esirlerin Türkiye'deki tanınmış kişilere ve ülkemiz tarihine ilişkin söyledikleri olumlu ifadeler de yer almıştır.⁹¹

Fotoğraflar bu süreçte çok sıkça kullanılmıştır. Olayları somutlaştırmak için gösterilen çaba ve ilgiye dikkat çeken bu tip argümanlar, yine ilk sayfadan yayınlanmaktaydı.

Esir değişimleri haberleri, dönemin tek partisine övgülerin de yer aldığı bir şekilde basına yansyordu. Basına birinci sayfa manşetinden yansıyanlara göre, askeri sıhhiye işlemlerin hızlıca gerçekleşmesini sağlamış, esirler de hükümete ve Kızılay'a şükranlarını bildirmişlerdir.⁹²

Bu olaylara halk da ilgi gösteriyordu. Bir defasında halkın, Konak Saat Kulesi'nden bu hastane gemilerini izledikleri an, yerel basına yansımıştır.

Halk sadece pasif bir izleyici değildi. Halkın bazı zamanlarda işlemleri gerçekleştiren görevlilere manevi destek için-işlemler sırasında-kordonda alkış tuttıkları görülmüştür.⁹³

⁸⁹ **Yeni Asır**, 2 Haziran 1943.

⁹⁰ **Yeni Asır**, 2 Haziran 1943.

⁹¹ **Yeni Asır**, 3 Haziran 1943.

⁹² **Yeni Asır**, 10 Mayıs 1943.

⁹³ Hergüner, **A.g.e.**, s. 288.

Esir değişimi elbette devletin sıkı kontrolündeydi. Bunu o süreçte yapılan yazışmalardan da görmekteyiz. Devletin sıkı tedbirler aldığı Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı ile Başbakanlık arasındaki yazışmalarda da görülmektedir. Bakanlık, Başbakanlığa gönderdiği yazıda, İzmir Limanı'nda yapmış oldukları esir değişiminin başlangıç ve bitiş saatlerini dahil tüm diğer ayrıntılarını belirttiği görülmüştür.⁹⁴ Bu hususla alakalı İzmir Valiliği de Bakanlığın direktifleriyle hareket etmiştir.

Sonuç olarak İzmir Limanı, savaş koşullarına rağmen, başarılı bir esir değişimi gerçekleştirdi. Çünkü hassas savaş ortamında liman bölgesinde esirler arasında sürtüşmeler olabilirdi, üstelik bu sürtüşmelere halk katılabilir ya da kendileri esirlere karşı bir saldırı, darp veya gasp gibi eylemlerde bulunabilirdi. Fakat hem merkezi hem bölgesel yöneticilerin başarılı yönetimiyle hiçbir sıkıntı yaşanmadı ve İzmir Limanı'nın da başarılı geçen bu süreç, hem İzmir'in popülaritesine hem de Türkiye'nin dış dünyadaki imajına bir artı kazandırmış oldu.

3. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE İZMİR LİMANI'NIN FİZİKSEL VE KURUMSAL YAPISI

3.1. İzmir Limanı'nın Geliştirilmesine Dönük Çalışmalar

İzmir Limanı tarihsel öneme sahip köklü bir geçmişi olan bir limandı. Tarihsel süreçte pek çok devletin elinde bulunduğu bu yapı, çağa her daim ayak uydurabiliyor ve gelişıyordu. Fakat Genç Cumhuriyet bir enkaz devralmıştı. Çünkü Kurtuluş Savaşı sırasında liman Yunanlılarca yakılmıştı ve tahrip, tüm İzmir'de olduğu gibi limanda da çok büyüktü. Ayrıca kapitülasyonlarla burayı adeta yarı-sömürge haline getiren Levanten Burjuvazi, savaşla birlikte kaçmıştı.

İşgalci Yunanlılara destek veren Rum ahalinin büyük bir kısmı da mağlup Yunan ordusuyla birlikte kaçınca şehrin ticari yapısı ağır darbe almıştı. Yani Osmanlı'nın uyguladığı sistem sayesinde sivrilen Gayrimüslim tebaa, şehirde çok azalmıştı. Ciddi

⁹⁴ BCA, 030.10.124.881.11

anlamda bir tek Yahudiler şehirde kalmıştı. İzmir’de Rum ve Ermeni nüfus oldukça azalmıştı.

Cumhuriyet bunca sorun yetmezmiş gibi 1929 buhranı ile da karşılaşınca bunalım iyice arttı. Bunun yaraları sarılmaya yeni başlanmışken patlayan savaş da, gelişmeleri aksatmayı sürdürdü.

II. Dünya Savaşı yıllarında İzmir Limanı’nın kapasitesinin artırılması isteği ve hatta “Yeni Bir Liman” inşa edilmesi fikri kamuoyunda hep dillendirilmişti. Bunun en önemli örneği gazetelerdir. Örneğin Yeni Asır’da Kordon’da bir liman dairesi yapılacağı haberi yer almıştır.⁹⁵Savaşın yoğunlaştığı 1941 yılında basına yansıyan İzmir Limanı haberini gördüğünü belirten Münakalat Vekili Cevdet Kerim İncedayı’nın, gazeteye beyanatında “İzmir Limanı’nın yeniden inşasının lüzumlu fakat hemen inşasına gerek olmadığını” belirtmesi, İzmir Limanı’nın etkisini göstermektedir⁹⁶. Yine 1941 yılı içerisinde İzmir Limanı’nın tarak makineleriyle temizletilmesine ve limanın modern tesisatla takviye edilmesine, limanın geliştirilmesi için –ülkenin tüm limanları da dahil- üç milyon lira ayrılmıştır.⁹⁷ İlâveten bu süreçte limanın tevsili için proje dahi hazırlanması kararlaştırılmıştır.⁹⁸ Gazetenin başka bir haberinde de 24.540 liraya Dikili’de yapılacak olan liman dairesinden bahsedilmiştir.⁹⁹ Liman hususunda yabancı uzmanlara tetkikat da yaptırılmıştır. Bu süreçte üç İngiliz denizcilik mütehasssınının İzmir denizyolları ve liman müdürlüklerinde tetkikat yaptıkları ve bu raporu Türk hükümetine sunacakları basına yansımıştır.¹⁰⁰

Savaş sürecinin bitimine yakın 1944 yılında ise artık İzmir Limanı’na dair daha somut ve ciddi planlara geçilmiştir. Bu süreçte ilk kez yeni bir liman yapılması lüzumu hem kamuoyunda hem hükümette yer bulmuştur. Konuyla ilgili basına yansıyanlara göre Alsancak’ta Yeni liman için 342 milyon harcanacak, Alsancak ve Basmane garları

⁹⁵ **Yeni Asır**, 2 Mayıs 1940.

⁹⁶ **Yeni Asır**, 29 İlkteşrin 1941.

⁹⁷ **Yeni Asır**, 31 Temmuz 1941.

⁹⁸ **Yeni Asır**, 29 Sonkanun 1941.

⁹⁹ **Yeni Asır**, 17 Eylül 1942.

¹⁰⁰ **Yeni Asır**, 25 Temmuz 1943.

birleşecek, demiryoluyla gelen malların liman üzerinden sevki hem vapurlardan hem vagonlardan sağlanabilecek ve de elektrikle çalışan otomatik vinçler bulundurulacaktır. Habere göre bu işler için her tür yeni malzeme ve tesisat sevki kararlaştırılmış ve hatta bu yeni limanın işçi ihtiyacı için iş ilanı dahi verilmiştir. Buna ek olarak, vapur yanaştırma usulleri ve nakliye yöntemleri dahi belirlenmiştir. İlâveten çok sayıda demir iskele, antrepo ve her türlü modern liman tesisleriyle; büyük vapurların daha çok sayıda giriş yapabileceği bir liman projesi uygulamaya geçirilmesi planlanmıştır.¹⁰¹

Sonuç olarak birtakım girişimler yapılmış ancak bunlar sınırlı düzeyde kalmış bir tek Alsancak Liman projesi ciddi atılıma zemin oluşturmuştur. İzmir Limanı'nın gelişmesi ve çehresini değiştirmesi, savaş döneminden beş yıl sonra iktidara gelecek olan Demokrat Parti dönemi ile şekillenecektir.

3.2. İzmir Limanı'nın İyileştirilmesine Dönük Çalışmalar

İkinci Dünya Savaşı yıllarında limanın iyileştirilmesi de şehirde gündem yaratmıştır. Bu iyileştirmeler, hem fiziki açıdan hem de limanın işlevi açısından düşünülmüş ve zaman zaman girişimlerde bulunulmuştur. Bunlardan ilk göze çarpanı liman temizliği olmuştur. Basında Münakalat Vekilinin mütehasssının tetkikatta bulunduğuna ve limanın mendirek kısmının temizleneceğine dair haber yer almıştır.¹⁰² Kordonda gece nakil işlemleri yapan vasıtaları kazalardan korumak için deniz kenarına her elli metrede bir beyaz işaretler konulduğu da yine basında yer almıştır.¹⁰³

İzmir Limanı gıda ürünlerinin ticaretini yapan bir limandı. Bu yüzden hijyeniyle alakalı hem limanın rıhtımı ve fiziki yapısı hem de depoları çok önemli bir rol oynuyordu. Olası bir salgın hastalık limanın ticari vasfını tamamen yıpratılabilir, şehri yeni bir bunalıma sokabilirdi. Bunu gören yöneticiler özellikle ithal malların denetiminde uygulamalar yapıyordu. Basında yer alan habere göre mahsul ithalatı, hastalıklara engel olmak için sıkı bir denetime alınmış ve İzmir'in de dahil olduğu pek

¹⁰¹ **Yeni Asır**, 1 Temmuz 1944.

¹⁰² **Yeni Asır**, 24 Mayıs 1940.

¹⁰³ **Yeni Asır**, 21 İkteşrin 1940.

çok önemli liman muayeneden geçirilmiştir, ayrıca mahsurlu görünen veya şüphelenilen malların ithalatına mani olunacaktır denilmiştir.¹⁰⁴

Limanda aksayan bir işlemin yol açtığı sorunların dikkate alınmaması, önemli sıkıntılara yol açmıştır. Basına yansıyanlara göre İzmir gümrüklerindeki yirmi sekiz bin çuval kahve iyi havalandırma olmadığı için rutubetten çürümeye başlamış, gümrük başmüdürlüğünün bu konuyla alakalı bakanlığa bilgi vermesine ek olarak, İzmir liman idaresi de bu işe müdahale etmiştir.¹⁰⁵

İşte bu gibi gerekçelerden ötürü İzmir Limanı ve hatta hakim olduğu il içi limanlar da bu tip çalışmalar açısından ilgi odağı olmuştur.

Fakat bu konuya dair en ciddi hadise kent kamuoyunun İzmir Limanı'nın önemini yitirdiğine dair endişeleri üzerinde olmuştur. İzmir Limanı'nın savaştan ötürü kapanmasının ardından İstanbul ve Mersin gibi limanların öne çıkmaya başlamasıyla beraber, İzmir'in eski ihtişamı gölgelenince, buna çareler aranmaya başlanmıştır. Münakalat Vekaleti'ne gelen raporda limandaki vasıtaların boşaltma ve yükleme için eski ve işlevsiz olduğu, bu raporun da tüccarlar nezdinde ilgi uyandırdığı ve bu konunun ticaret odası üyelerince dahi konuşulmasının gündeme geldiği belirtilmiştir. Tüccarlar bu hususta limanın eski önemini dahi kazanamayacağını düşünüp, merkezlerini İstanbul'a taşımışlardır. Öyle ki Akdeniz'deki alt düzey limanlar eğer İzmir'in konumunu kazanırlarsa, bu durumun İzmir ve hatta Ege Bölgesi kentleri için dahi bir sorun oluşturacağı ve buraları geri planda bırakacağı, tepeden tırnağa olumsuz bir etki yaratacağı yönünde kanaat oluşmuştur. Bu duruma müteakip Ulaştırma Bakanlığı'ndan bir heyetin İzmir'e gelerek inceleme yapacağı belirtilmiştir. Tacirlere göre İzmir'in ithalatta eski yerini kazanabilmesi için boşaltma ve yükleme vasıtalarının ikmaline, sonra daha basit ve pratik esaslara dayalı bir gümrük kontrol odasına ihtiyaç vardır. Yeni liman tesislerinin yapılacağı yerin tayiniyle inşaat gecikmemeli, bundan sonra İzmir'de faaliyet göstermek isteyen vapur şirketlerine de kolaylık gösterilmelidir. Her şeyden

¹⁰⁴ **Yeni Asır**, 11 İkteşrin 1939.

¹⁰⁵ **Ticaret**, 14 Mayıs 1942.

mühimi İzmir ile Avrupa limanları arasında çalışacak bir şilepçilik şirketi kurulmasının ya da 20-25 adet şilep satın almanın gerekliliği vurgulanmıştır.¹⁰⁶

Basında uzunca yer alan yazıda da görüldüğü üzere, liman koşullarının iyi yönde geliştirilmesi şehrin ve hükümetin gündemini etkilemiştir. Süreç, İzmir Limanı'nın tesirini anlamak adına da son derece önemlidir.

3.3. İzmir Limanı'nın İdari Yapısı ve Yapılanması

İzmir Limanı diğer tüm limanlar gibi bir idari yapılanmaya sahipti. Fakat İzmir'in hinterlandının öneminin büyük olması İzmir'in idari bağlamda hakim olduğu alanları da geliştirmiştir. İzmir Limanı önceden Liman İşletme Müdürlüğü'ne sonra da Devlet Deniz Yolları'na bağlıydı. Körfez Vapurları dahi buradan işletiliyordu. Fakat en üst yönetim birimi Münakalat Vekaleti yani Ulaştırma Bakanlığı idi. Zaman zaman limana dair kararlar da bu kurumlardan çıkıyor ve idari yapıya yön veriyordu.

Bu hiyerarşi dahilinde, limanın iyi ve hızlı bir şekilde yönetilmesi içinde birtakım idari gelişmeler de savaş öncesinde gerçekleşmiştir. Hükümet, kararnameyle İzmir Limanı Nizamnamesinin 50 inci maddesini değiştiren Nizamnamenin yürürlüğe girmesini, İcra Vekilleri Heyetince 24/ 2/ 1939 tarihinde onaylamıştır.¹⁰⁷

Bu kararlar hükümetin bu süreçte ülke genelinde aldığı asayiş kararlarından ziyade, limanın işleyişi ile alakalı kararlardır. Ülke çapındaki kararlara daha sonraki başlıklarda değinilecektir.

Bahsedilen bu durumları şu şekilde somutlaştırabiliriz. Öncelikle Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü, İzmir Limanı ile alakalı ihaleleri yerel basına vermiştir. Basında yer alan bir ihalede Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü İzmir şubesi, mendirek tamiri için ihale vermiştir.¹⁰⁸Bu işlemler körfez vapurlarını da kapsamıştır.

¹⁰⁶ **Yeni Asır**, 12 Haziran 1945.

¹⁰⁷ **BCA**, 030.18.01.02.86.15.11

¹⁰⁸ **Yeni Asır**, 2 İlkteşrin 1941.

Ayrıca o dönem körfez vapurculuğunda da büfecilik uygulaması vardı ve Devlet Denizyolları bunları da ihaleye sunmaktaydı.¹⁰⁹

İzmir Limanı'nın idari yapısıyla alakalı en kritik gelişmelerden bir tanesi, liman idaresinin bütün işlerinin Devlet Denizyolları İdaresi tarafından, İşletme Müdürlüklerinden devralınmasıdır. 12 Temmuz 1943 sayılı yasa ile tüm limanların idaresi Devlet Deniz Yolları'na geçmiş, yani liman işletmeciliği daha merkezileştirilmiştir.¹¹⁰Bunda savaş koşullarının da etkisi şüphesiz vardır. Hem savaş zamanı idarenin daha hızlı yapılması gerekliliği, hem de böylesi zor ve kritik koşullarda işletme müdürlüğü yönetiminin yerine görevleri daha ehli olan bir üst idare kurumun yapmasının uygun olacağı kaygısı bu kararın alınmasında etkindir denebilir.

İzmir mühim bir ticaret limanı olduğundan devletçe tedbir konan mallar da bu limanın işleyişini etkiliyordu. Devletin denetimini arttırdığı “yapağı” ticareti ile alakalı kanun İzmir Limanı'nın bu malın ticareti ile olan ilişkisine de tesir etmiştir.¹¹¹Haliyle liman yönetimi de buna dair hareket etmek ve denetimleri arttırmak mecburiyetinde kalmıştır.

İzmir Limanı'nın idari yapısıyla alakalı bir önemli gelişme de mıntıka reisliğiyle alakalıdır. İzmir'in geniş hinterlandının kente bir armağanı olan bu gelişme, kentin yöneticilerinin hiç şüphesiz isabetli bir kararıdır. Basında yansıyanlara göre İzmir Liman reisliği mıntıkası genişletilmiş, Marmaris ve Fethiye şehirleri de İzmir mıntıkasına dahil edilmiştir. Bu suretle İzmir'e bağlanan limanların sayısı on biri bulmuştur. Bunlar Edremit, Burhaniye, Ayvalık, Dikili, Urla, Çeşme, Kuşadası, Küllük, Bodrum, Marmaris ve Fethiye'dir.¹¹²

Liman idaresi zaman zaman otonom davranabiliyordu. Ki bunun nedeni de o dönem idari işlemleri tek elden yönetmek daha zor olduğundan kaynaklanmaktaydı. Zaman kazandırıcı olmak savaş koşullarında olduğundan mühimdi. Liman idaresinin otonom

¹⁰⁹ **Yeni Asır**, 8 İlkkanun 1939.

¹¹⁰ **Yeni Asır**, 13 Temmuz 1943.

¹¹¹ **Yeni Asır**, 6 Şubat 1940.

¹¹² **Anadolu**, 9 Eylül 1944.

davranabildiğini gösteren hususlardan biri Panama bandıralı bir petrol gemisinin satın alınması hususudur. Sonraki başlıklarda detaylıca yer verilecek olan Panama bandıralı bu vapur hadisesinde; bu petrol gemisi Devlet Denizyolları idaresince satın alınmış ve deniz ticaret filosuna dahil edilmiştir.¹¹³

Görüldüğü üzere İzmir Limanı için idari yapısının işlevini gösteren örnekler mevcuttur. Savaş yıllarında daha mühim olan limandaki idari işlemlerin, İzmir’de başarılı bir şekilde uygulandığı görülmüştür.

3.4. İzmir Limanı’nda ve Liman’daki Gemilerde Çıkan Yangınlar

İzmir Limanı savaş sırasında dahi büyük ticari faaliyetler yapabiliyordu. Elbette bu durum, limanda birtakım sorunların oluşmasına da sebebiyet veriyordu. Bunun en önemlilerinden biri de yangınlardı. Gemi yangınları basına da yansımıştır ve hatta limanda da yangın gerçekleşmiştir. Fakat bu durumla alakalı yaygın bir veri bulunmamakla birlikte sadece yerel basına yansıyan limanda gerçekleşen bir ambar yangını mevcuttur. Duruma göre Saat 14.00’da üç numaralı ambarda yangın çıkmış ve bir saat içerisinde yangın söndürülmüştür.¹¹⁴

Limandaki gemilerde de yangınlar çıkabiliyordu. Bu süreçte özellikle Platin Şilebi’nin iki kez sebebi belirsiz bir şekilde yanması basına yansımıştır. İlk yangın gemide bulunan kükürtün nakli esnasında kükürt torbalarında görülürken, aynı seferde bu kez geminin üç numaralı ambarı yanmıştır. Bu yangın sırasında kükürt torbası denize atılıp yangın söndürülürken ikincisinde normal yangın söndürme işlemi uygulanmıştır.¹¹⁵ Ancak Platin Şilebi’nde ertesi gün, saat 19.45’de, ikinci kez yangın çıkmıştır. Bu yangın da kükürt ve süt kostik varillerinin nakli sırasında gerçekleşmiş ve yangın söndürülmüştür.¹¹⁶

¹¹³ **Yeni Asır**, 7 Ağustos 1942.

¹¹⁴ **Anadolu**, 6 Birincikanun 1941.

¹¹⁵ **Yeni Asır**, 6 İlkkanun 1941.

¹¹⁶ **Yeni Asır**, 7 İlkkanun 1941.

Sadece büyük ticari vapurlarda değil motorlarda da yangınlara rastlanılabiliyordu. Yine basında görülen hadisede Çeşme Limanı'ndan kalkan yirmi sekiz tonluk bir motor denize açıldığı esnada yanmış, tayfa yangına müdahale de bulunduysa da başarısız olmuş, yük yanmış ve motor da karaya oturmuştur.¹¹⁷

Deniz taşıtları yangınlarıyla bağlantılı olarak, vapur ve gemi gibi taşıtların ne denli mühim olabileceği, bu vasıtalarda gerçekleşecek yangının nasıl bir aksamaya yol açabileceğinin en önemli ispatlarından birisi de yine basına yansımış olan haberde mevcuttur. Petrol, motorin gibi sıvı yakıt getiren “Başarı” adlı vapurun geçirdiği yangından dolayı, expert incelemesi gerektiğinden ötürü, şehre altı yüz doksan bir ton motorin ve beş yüz ton petrol sevki yapılamamış, ancak aybaşından itibaren sevkiyat yapılacağı ve mevcut ay için öncelikle elektriksiz evlere ikişer kilo petrol verileceği belirtilmiştir.¹¹⁸

Bu durumla alakalı şu noktaya değinmek gerekir. Doğal afet ve o dönemki için harp koşulları göz önünde bulundurulursa, ister gemilerde ister limanda bu iki durum haricinde gerçekleşmiş yangınlar, İzmir Limanı'nın idaresinden sorumlu kimseler için olumsuz bir durumdur. Çünkü ciddi bağlamda ticaret işlemleri yapan ve Türkiye'nin dış ticaretinde önemli paya sahip olan İzmir Limanı'na mal sevkinde yaşanan bu gibi hadiselerin yaygın olması, özellikle hassas savaş zamanında, bu bölgedeki ticarete zarar verebilir. Zarar verebilmesi için elbette bu sıkıntıların sık sık gerçekleşmesi ve itibar kaybının çok fazla olması lazımsa da, bu problemler ufak çaplı olarak ticareti aksatabilir ve özellikle kent tüccarları bu durumdan etkilenebilirdi. Limanın bu gibi olumsuz durumları sık yaşaması ayrıca tüccarları da buradan soğutabilirdi. Fakat savaş koşullarının ağırlığı vesilesiyle böylesi olumsuz bir algı oluşmamış, süreç nispeten olumlu atlatılmıştır.

3.5. İzmir Limanı'nda Gerçekleşen Gemi Kazaları

¹¹⁷ Yeni Asır, 29 Eylül 1942.

¹¹⁸ Yeni Asır, 30 İlkkanun 1942.

İzmir Limanı'nın hareketli yapısı ve o dönemde gemilerin karma nitelikleri, kazalara sebebiyet veriyordu. Örneğin buharlı ve yelkenli gemiler hala mevcuttu. Ayrıca "motor" adı verilen deniz taşıtları da mevcuttu ve bu gemileri kullanan tayfa eğitsel donanımı olmayan bir tayfaydı. Bu yüzden kazaların yaşanmamasını beklemek imkansız olurdu.

Gemi ile alakalı gerçekleşebilecek kaza tiplerinden en yaygın görülebilecek olan kuşkusuz doğal etkenlerle alakalı olmalıdır. Bir habere göre Çeşme Limanı'na kayıtlı olan bir yelkenli kayığı, İzmir'den odun yükleyerek Çeşme'ye dönerken rüzgar etkisiyle batmış, kaptan ve tayfa da güçlükle sahile çıkmıştır.¹¹⁹

Bazen gemilerin çarpıştığı da oluyordu. Basına yansıyanlara göre Konak iskelesinden Pasaporta gelmekte olan Güzel İzmir vapuru, Kaş kazasından kömür ve limon yükleyerek şehre gelen ve dalgakıran içinde demirlenmiş bulunan Necati Bahri motoruna çarpmış ve yüklü motoru batırmıştır.¹²⁰

Gemi değil de bir deniz vasıtası kazası da limanda gerçekleşmiştir. İzmir Limanı'nda bulunan İtalyan bandıralı Roma vapuruna mal yüklenirken vapura yanaşmış halde bulunan ve üzerinde üç yüz çuval bakla bulunan bir şat ansızın batmıştır. Baklaların Alyoti adlı bir ticarethaneye ait olduğu belirtilmiş ve şatın batış sebebi incelenmektedir denilmiştir.¹²¹

Tayfaların eğitimsiz oluşu, eski teknolojinin ortaya çıkardığı zorluklar, deniz vasıtalarındaki kontrolü zorlaştırmış ve çok sayıda kazalara da yol açmış diyebiliriz.

3.6. İzmir Limanı'nda Gerçekleşen İş Kazaları

İzmir Limanı'nda bu konuda genel istatistiki veri olmamakla birlikte iş kazalarına dönük haberler basına yansıyor.

¹¹⁹ **Yeni Asır**, 9 İlkkanun 1942.

¹²⁰ **Anadolu**, 27 İkincikanun 1943.

¹²¹ **Anadolu**, 11 Kanunvevvel 1939.

Daha önce sayılan; personelin niteliksiz oluşu, o dönemde iş güvenliği kavramının gelişmemiş olması ve savaş koşullarının iş koşullarını iyileştirmede yetersizlikler çıkarması gibi hususlar nedeniyle bu tip kazalar olmuştur.

Bunlardan ilk akla geleni işçi kazalarıdır. Bir haberde Yunan bandıralı “Orion” vapurunda bir amele ambara düşüp yaralanmış, sonra da hastaneye kaldırılmıştır.¹²²

Bir diğer işçi kazasında da bu sefer Amerikan bandıralı “Eksporter” adlı vapurda yük yüklendiği sırada vinçten düşen bir tütün balyası bir amelenin yüzüne çarpmış ve amele yaralanmıştır. Ardından da hastaneye kaldırılmıştır.¹²³

Bir örnekte de İzmir Limanı’ndaki Hüdaverdi adlı motorda tayfa olarak çalışan işçi, motorun makine dairesinde çark ve piston yataklarına yağ vermekte iken, ayağı kaymış ve makine arasında kalarak ağır surette yaralanmıştır. Yaralanan bu işçi derhal hastaneye kaldırılmıştır.¹²⁴

Bazı kazalarda ölen işçiler de olmuştur. Basında yer alan habere göre Devlet Denizyollarının Bakır Şilebi’nde feci bir kaza olmuş, bir işçi kömür boşaltmak üzere çıktığı güvertede dengesini kaybederek ambara düşmüştür. Ağır yaralanan bu işçi bir müddet sonra da ölmüştür.¹²⁵

Bazı kazalarda ise maddi zarar ağır olmuştur. İthal edilen üç tonluk bir dokuma tezgahı, beş tonluk ağırlık kaldırabilecek bir vinç tarafından 345 numaralı bir kamyonla yüklendiği sırada vincin ayağı burkulmuş ve üç tonluk tezgah kamyonu harap etmiştir.¹²⁶

Görüldüğü üzere pek çok sayıda kaza gerçekleşmiştir ve İzmir Limanı’nda belki de o dönemin şartlarından dolayı bu gibi hususlara pek ehemmiyet verilmediği

¹²² **Yeni Asır**, 6 Mayıs 1945.

¹²³ **Yeni Asır**, 12 Senteşrin 1939.

¹²⁴ **Anadolu**, 10 Şubat 1944.

¹²⁵ **Anadolu**, 15 Şubat 1945.

¹²⁶ **Yeni Asır**, 31 İlkteşrin 1939.

düşünölmektedir. Ayrıca gemilerde işçilere dair de kazalar kayda geçmiştir. Anlaşılmaktadır ki bu durumla alakalı işçileri koruyacak tedbirler ya hiç alınmamış, ya da işçilere bu hususta esaslı eğitim verilmemiş veya verilememiştir.

3.7. İzmir Limanı'ndaki İşçilerin Durumu

İzmir Limanı'nın önemli ticari trafiğı ve gemi hareketliliğı bu sahada ciddi bir işgücü ihtiyacını doğuruyordu. Bu da işçilerin önemini arttırıyordu. Bu gibi yollarla önem kazanan liman şehirleri genellikle sol ideoloji mensubu işçilerin kalesi konumuna gelirdi. İngiltere'de Liverpool ve İtalya'da Livorno gibi liman kentleri, bugün dahi, işçi sınıfı geçmişleriyle ünlüdür.

Fakat Türkiye'de genel anlamda bir proleter işçi sınıfı algısı SSCB'ye rağmen taban bulamamıştı. Ayrıca savaşın getirdiğı yokluklar düşünölrse, bu süreçte işçilerin ideolojik eylemde veya sendikalaşma girişiminde bulduklarını söylenemez. Kağıt üstünde bakıldığı zaman Türkiye'de güçlü bir işçi ve hatta proleter-köylü bir sınıf oluşmasına müsait ortam vardı. Lakin Türk kültürünün tabiatının sosyalizmin bazı esasları üzerine çelişmesi hatta din konusunda çatışmasından ötürü, genelde dinsel anlayışa kendisini mensup hisseden Türk işçi sınıfında "Sosyalizm" algısının yaygınlaşmasını-hemen her Türk işçi kesiminde olduğu gibi-önledi. Bu yüzden liman işçileri genel olarak bir "Evine ekmek götürmekle yükümlü" olarak kendi varlığını devam ettirmiş veya devam ettirmek zorunda kalmıştır.

Limandaki işçi haklarına veya işçilerle alakalı hukuki bir işleme dair tek gelişmeye basında bir haberde rastlanmıştır. O da kabotaj vesilesiyle yapılmış zam haberidir. Habere göre bir yemek sofrasında işçileri toplayan deniz işletme müdürü Niyazi Gülen, yaptığı konuşmada-deniz yolları idaresi tarafından-tersanede çalışan işçilerin her birinin saat ücretlerine ikişer kuruş zam yapıldığını açıklamış ve işçiler de bu kararı sevinçle karşılamıştır.¹²⁷

¹²⁷ Yeni Asır, 2 Temmuz 1942.

Görüldüğü üzere İzmir Limanı'nda da Türkiye'nin pek çok yerinde olduğu gibi sosyalist manada bir 'Proleter' sınıf hareketlenmesi dahi görülmemiştir. Bunda Türk kültürünün tesiri de büyüktür. Zira savaş süreci yaşanırken, pek çok insan açlık çekerken, işsizlik kol gezerken böylesi haklar talep etmek, zaten sosyalizmi umacı gibi gören o dönemki bir toplulukta, ciddi kargaşalara yol açabilirdi.

4. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE İZMİR LİMANI'NIN KENTE OLAN EKONOMİK ETKİSİ

4.1. İzmir Limanı'nın Kentte Yarattığı Ticari Hareketliliği ve İstatistiği

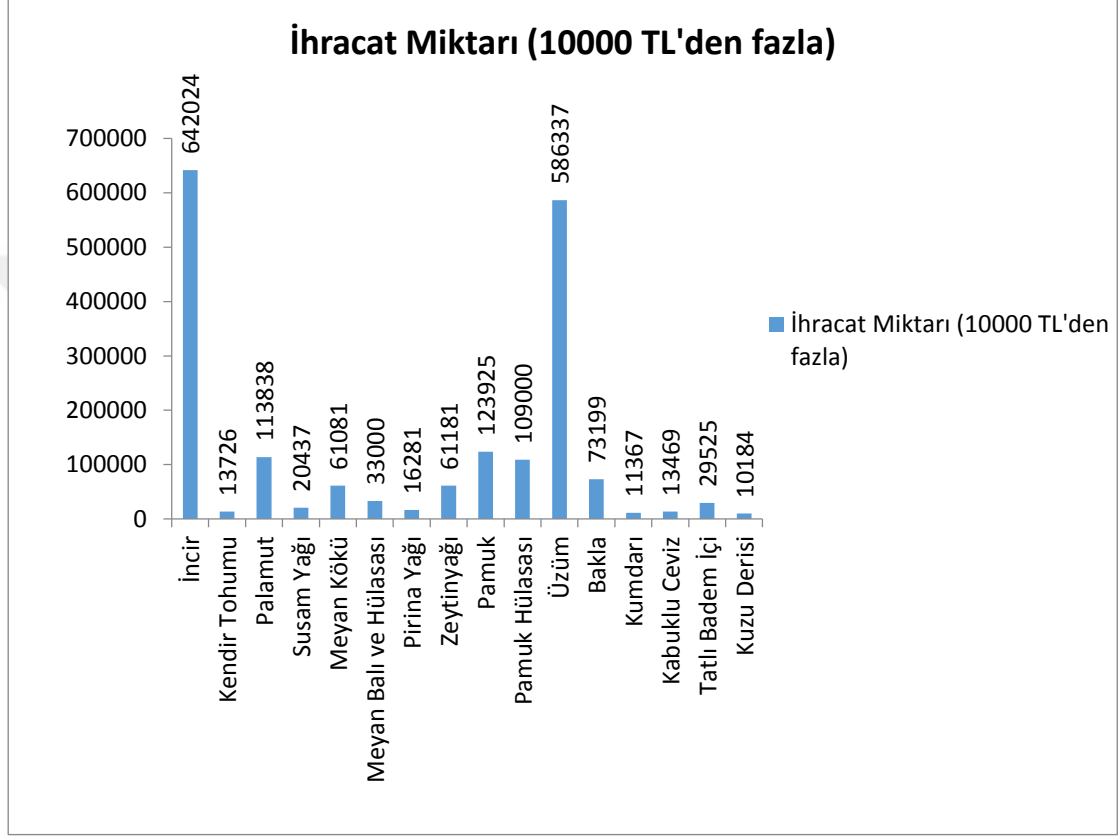
İzmir Limanı'nın ticari rolüne ve önemine daha önce de değinilmiştir. Bahsedilen bu durum II. Dünya Savaşı yıllarında da sürmüştür. Savaşın başlamasıyla birlikte gerileme yaşanmış olsa da, sürecin başında gerçekleşen etkin ticaret bu durumun kanıtıdır ve bahsedilen sürece en açık örnek gazetelerdir.

O dönemde İzmir'in en prestijli gazetelerinden olan Yeni Asır'dan derlediğimiz grafikleri İzmir Limanı'nın dış ticarete-gerçek anlamda-açık olduğu 3 yıl üzerinden(1939-1940-1941) değerlendireceğiz.

Buradan anlaşıldığı üzere İzmir'den çok farklı çeşitte tarımsal ürün ihraç edildiği gibi, ciddi miktarda küçükbaş hayvan ihracatı da söz konusudur. 1939 yılında ihracatın aslan payı Ege'nin bugün dahi dünyaca ünlü ihraç mahsulü olan incir almış, ardından üzüm ve pamuk onu takip etmiştir. Burada adı geçen palamut ise deri sanayii hammaddesi olup, eskiden beri İzmir'de ihracatında önemli yer tutmuştur.¹²⁸ Ancak palamut Ege'nin ünlü balık cinsi olarak da bilindiği için, buradaki ayrımı bilmek önemlidir. Bu tablo ile alakalı eklenmesi gereken son husus ise, bu tablonun tüm verilerinin 1 Eylül 1939 tarihinden itibaren-basında ele alınmış-istatistikleri kapsadığıdır. Yani tablo II. Dünya Savaşı'nın geçtiği yılların verilerini içermektedir

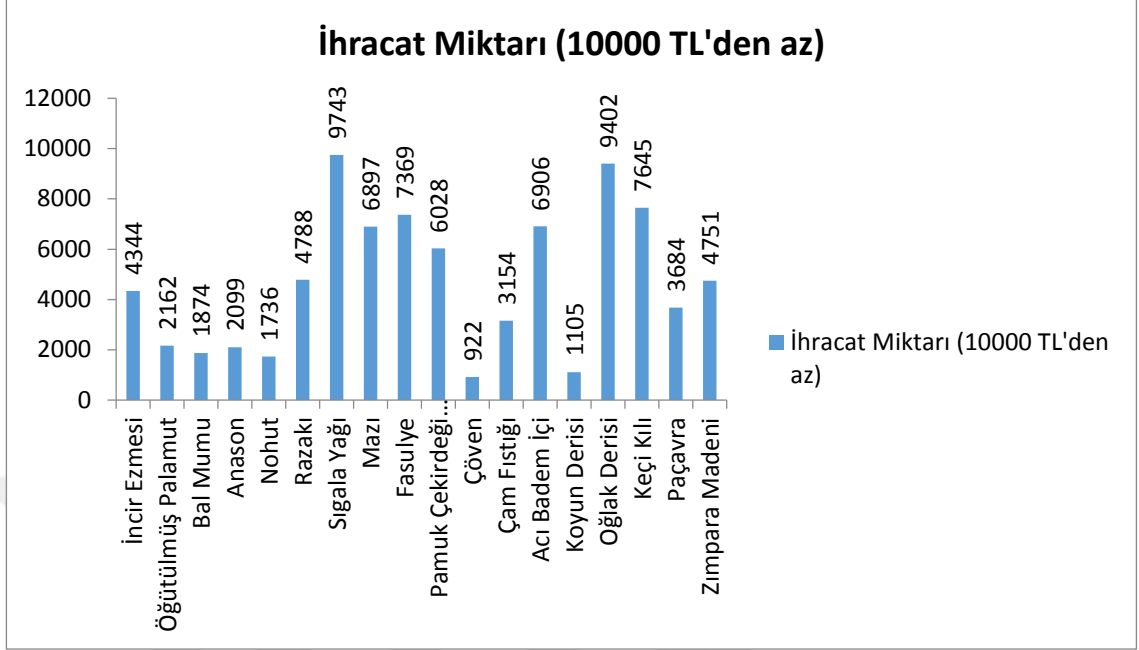
¹²⁸ Tuncer Baykara, **İzmir Şehri ve Tarihi**, Akademi Kitabevi, İzmir, 2001, s. 105.

lakin asıl önemli olan limandan ihraç edilen malların dağılımını ve hangi ürünlerin en çok talep edildiğini görebilmektir.



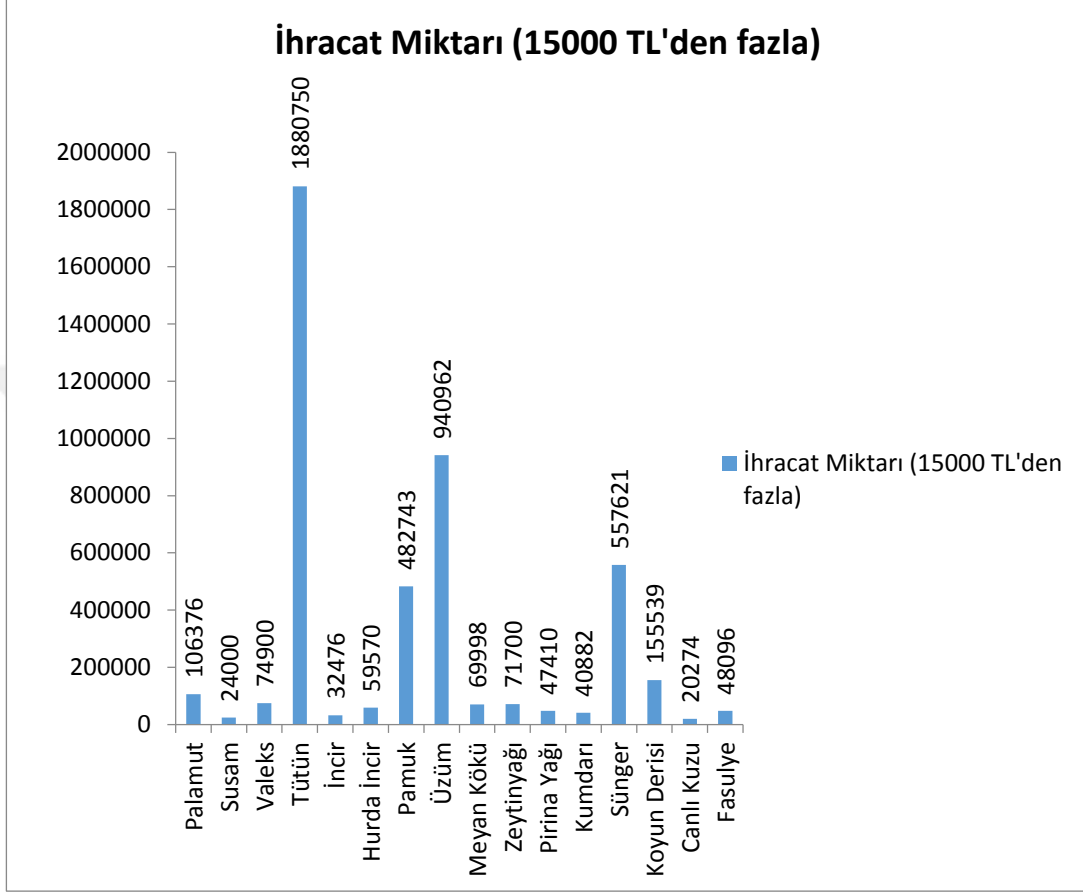
Şekil 1. 1939 Yılı İzmir Limanı İhracat verileri şu şekildedir.¹²⁹

¹²⁹ Yeni Asır, 1939 Eylül-Aralık ayları içindeki İzmir Limanı'nın ticari faaliyeti.



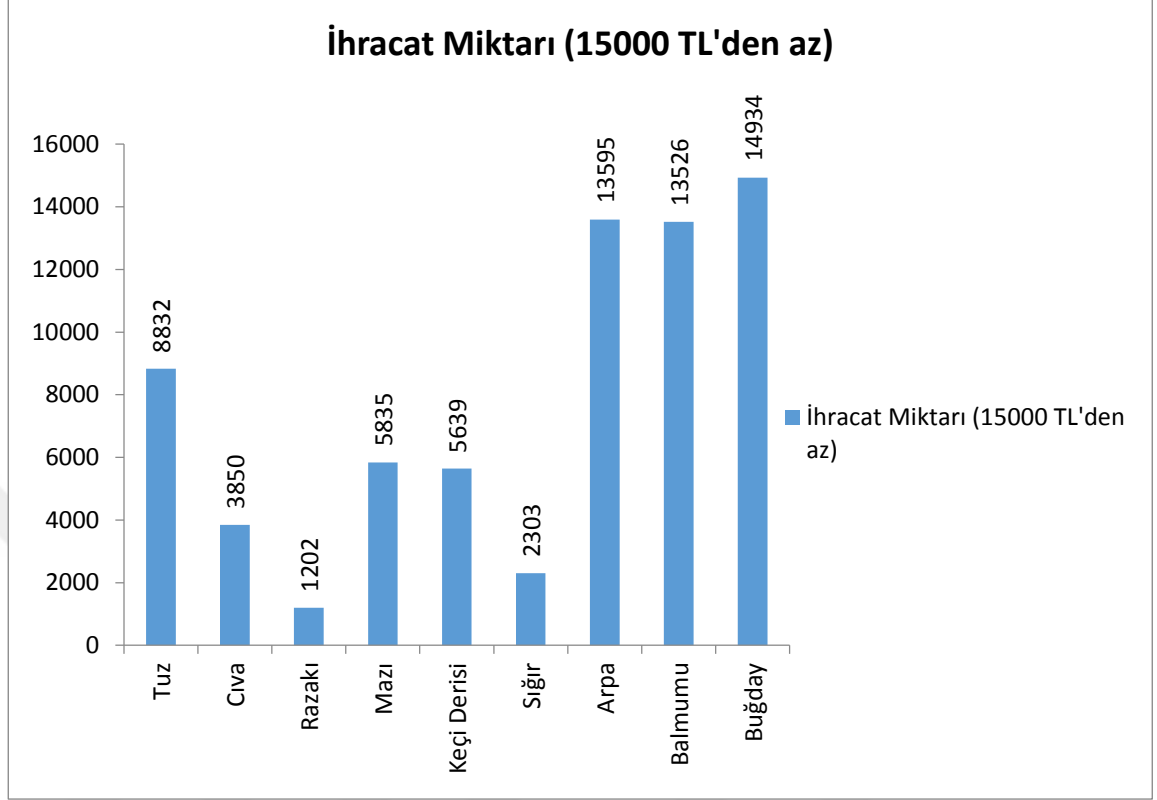
Şekil 2. 1939 Yılı İzmir Limanı İhracat Verileri 2.kısım

Tarım ve hayvancılık endeksli ticaret anlayışı 1940 yılında da devam etmiştir. Şekil-3 ve Şekil-4'te ki tabloda bu net bir şekilde görülebilmektedir.¹³⁰



Şekil 3. 1940 Yılı İzmir Limanı İhracat Verileri

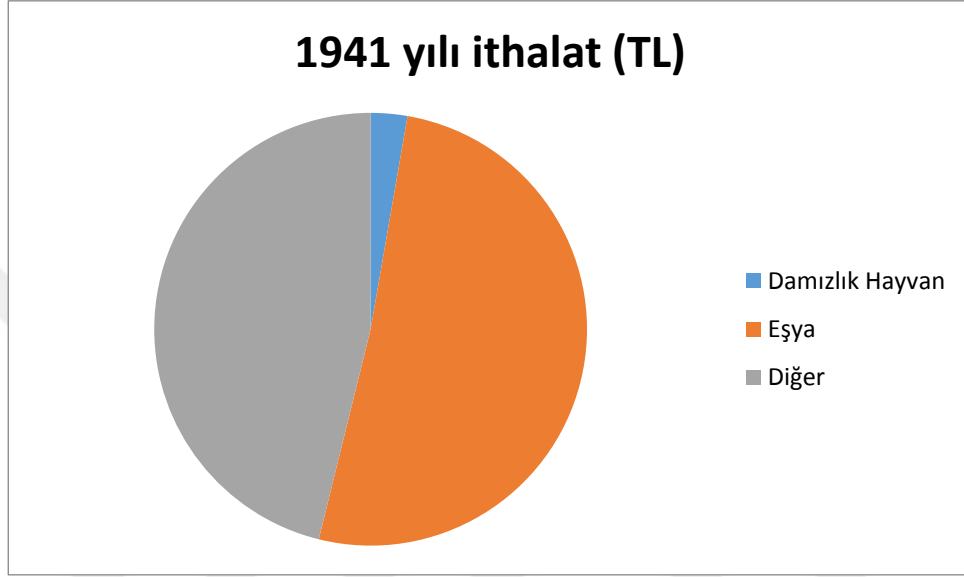
¹³⁰ Yeni Asır, 1940 Ocak-Aralık ayları arasındaki ticari istatistik.



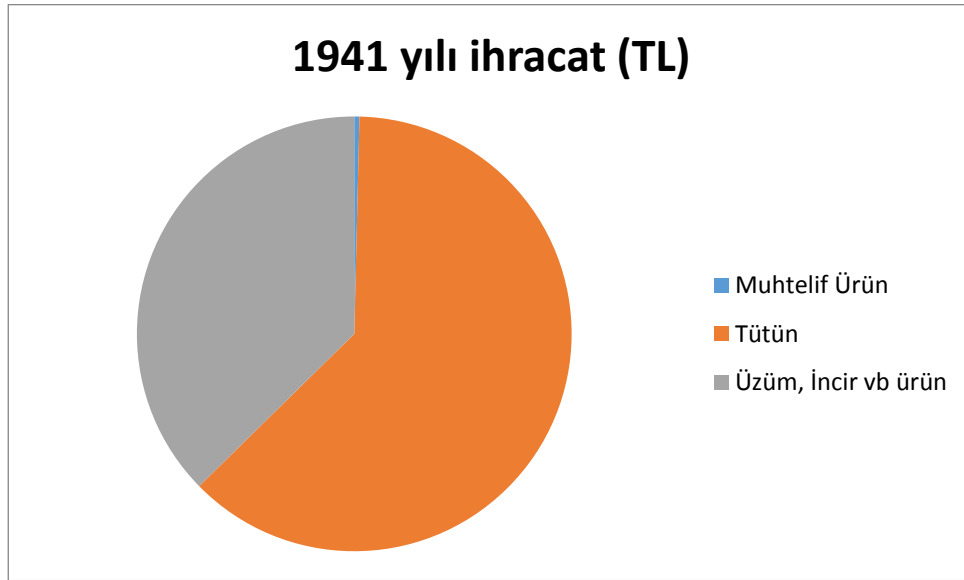
Şekil 4.1940 Yılı İzmir Limanı İhracat Verileri-2

1939'dan farklı olarak büyükbaş hayvan ihracatı da kayda geçmiştir. 1939'da ki pek çok ürün yerini belli başlı ürünler aldığı görülmüştür. Ancak asıl sürprizi sünger ve tütün yapmıştır. Süngerin bu denli yüksek fiyatla satılmış olması normaldir zira Osmanlı zamanında da önemli bir ihracat ürünüdür. Ayrıca sünger kayalık Ege Denizi'nde bolca bulunabilmekteydi ve çok değerliydi. Fakat tütünün bir yılda bu denli artış yaşamasının, nadas vb., gibi tarımsal yöntemlerin rekolteye etkisi haricinde başka nedenlere de dayandığı açıktır. Zira II. Dünya Savaşı bu süre zarfında şiddetlenmiştir. Yani savaşan ülkeler, ordularındaki askerlerin ve subayların savaşlarda ihtiyaç duyabilecekleri sigarayı temin etmek için tütün talebinde bulunmuş olabilirler. Netice her ne olursa olsun, İzmir Limanı'ndan 1940'ta en çok tütün satılmıştır. Ayrıca Şekil-3 te sığmadığı için tam çıkmamış olan ürün pamuk çekirdeği küspesidir.

1941 ise İzmir'in sancılı yıllarının başlangıcıdır. Yunanistan'ın işgaliyle Adalarında işgal edilmesi, İzmir Limanı'nı çok etkilemiştir. Bu durum istatistiklere de yansımıştır.¹³¹



Şekil 5. 1941 yılı İzmir Limanı'ndan yapılan ithalatın dağılımı.



Şekil 6. 1941 yılı İzmir Limanı'ndan ihracatın dağılımı.

¹³¹ Yeni Asır, 1941 Nisan-Haziran ayları arasındaki ticari hareketlilik.

Grafikte de görüldüğü gibi ihracatçı kimliği olan İzmir'in, ithalatı ciddi bir boyuta ulaşmıştır. İlâveten ihraç malı çeşidi ve miktarı ciddi biçimde değişmiştir. Alman ve İtalyan baskısı yetmezmiş gibi, bu 2 devletin varlığını bu sahada içine sindiremeyen İngiltere'nin bu bölgeye yönelmesi de İzmir Limanı'nı zora sokmuştur. Basına yansıyan haberler ne yazık ki özensiz olduğu için ve bu dönemi ele alan bir istatistiki veri bulunmadığı için, oluşturabildiğimiz grafik bu şekildedir.

Görüldüğü üzere pek çok zaman gazetelerde ve bazı diğer araştırmalarda liman önemli bir rol oynamış, ayrıca Ege Bölgesi dâhil olmak üzere İzmir Limanı'nın hinterlant sahasına etkisi olmuştur.

4.2. İzmir Limanı'na Gelen ve Giden Ticari Gemilerin İstatistikleri

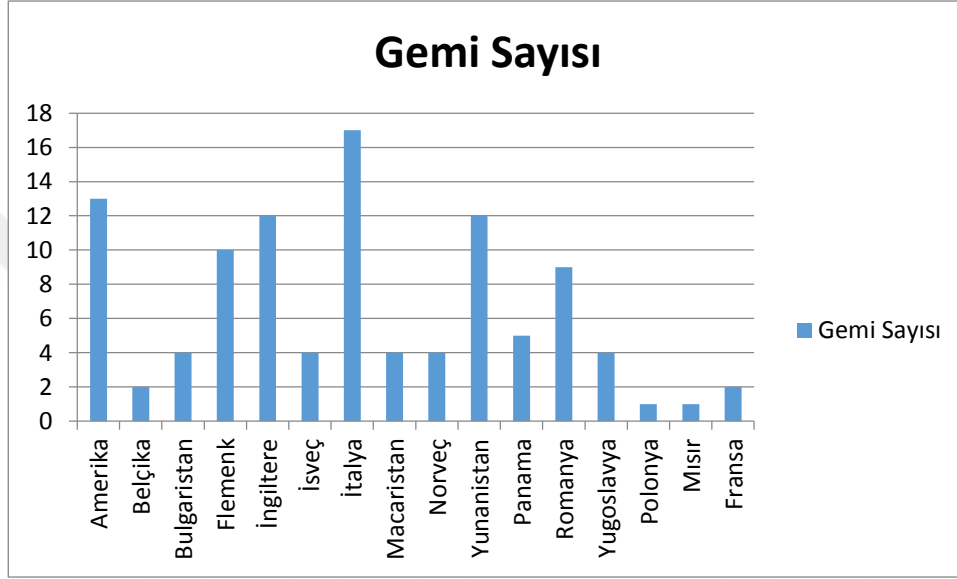
Limanların en önemli unsuru olan gemiler, ticaret ve ulaşım bazında veri edinme açısından büyük önem taşımaktadır. Ayrıca gelen gemilerin az veya çok olması, kentin ekonomik işleyişi açısından da önemli ipuçları verir. Çünkü İzmir'in tüccarı, restoran ve otel işletmecileri, halkı bu gemi trafiğinden olumlu veya olumsuz etkilenebilir. İlâveten Türk veya yabancı uyruklu kaç geminin gelip gittiği de İzmir'in ticareti hakkında ve dolaylı olarak Türkiye'nin ticaret ortaklarının hangi ülkeler olduğu konusunda verileri edinme imkânı sunar.

Bu ele alınacak istatistikte İzmir Limanı'na gelen-giden yerli-yabancı gemilerin sayıları, bandıraları ve tonajları verilecektir. Bu istatistiğe göre yapılacak olan muhakemeye birlikte, İzmir Limanı'nın 1939-1945 yılları arasındaki etkinliğinin ne boyutta olduğu ve savaştan ne düzeyde etkilendiğine dair gerçekliği de daha iyi anlaşılacaktır.

Bu ele alınacak istatistikte İzmir Limanı'na gelen-giden yerli-yabancı gemilerin sayıları, bandıraları ve tonajları verilecektir. Bu istatistiğe göre yapılacak olan muhakemeye birlikte, İzmir Limanı'nın 1939-1945 yılları arasındaki etkinliğinin ne

boyutta olduğu ve savaştan ne düzeyde etkilendiğine dair gerçeğliği de daha iyi anlaşılabilecektir.

Anadolu Gazetesi'nden alınan verilere göre 1939'da ki durum şu şekildedir.



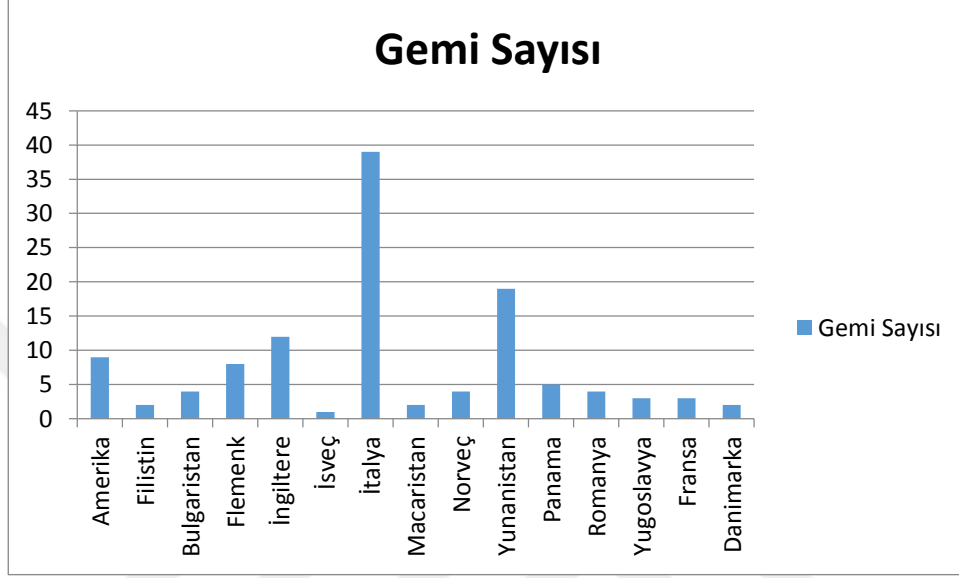
Şekil 7. 1939 Ekim-Aralık aylarını kapsayan İzmir Limanı'na gelen gemi istatistiği

1 Eylül 1939 tarihinden 1940 başına kadar geçen süreçten itibaren görülmüştür ki, İzmir Limanı uluslararası bir ağa sahiptir. İtalya ve Yunanistan gibi coğrafı olarak da İzmir'e yakın Akdeniz ülkelerinden, Amerika ile İngiltere gibi büyük devletlere ve hatta Flemenk(Hollanda) ve Romanya gibi ülkelerden de gelen deniz vasıtaları olmuştur.

1940 yılı ise savaşın temposunun arttığı yıl olduğu için, limana gelen gemi trafiğinde de değişmeler olmuştur.

Bu tablo bize göstermektedir ki savaş artık Avrupa'da yayılmaktadır. Almanların işgalleri Batı Avrupa'daki işgalleri neticesinde İzmir Limanı'nın esas müdavimi İtalya olmuştur. İtalya ve Yunanistan'ın İzmir Limanı'na bu denli rağbet göstermelerinin altında elbette ki Türkiye'nin tarafsız politikası ve bu 2 ülkenin coğrafı konumlarının Türkiye'ye yakın olması da vardı. Ayrıca tarım ağırlıklı ürünler ihraç ettiğimiz için bu

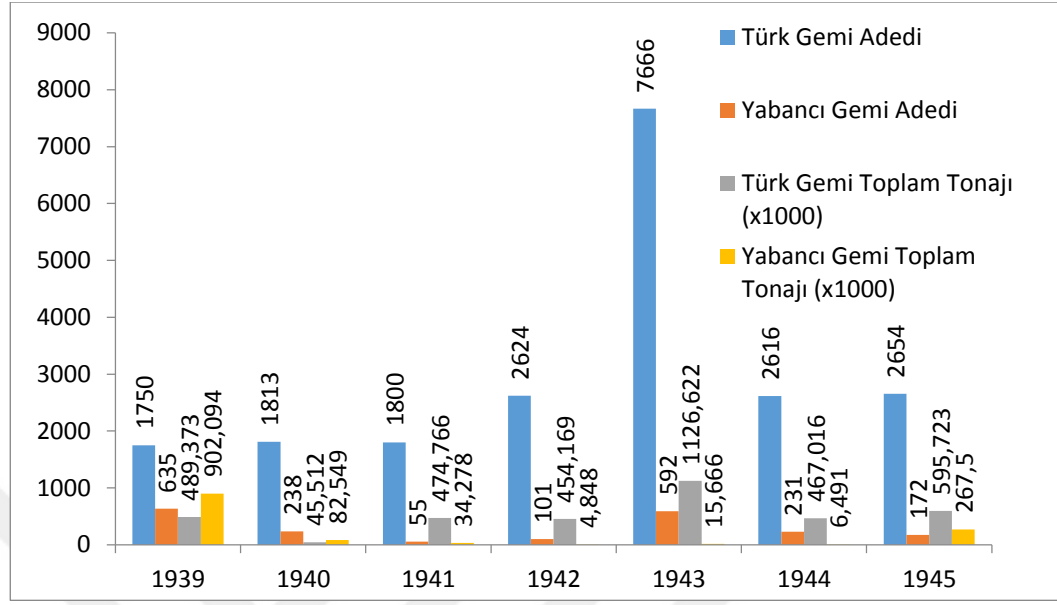
ülkelerdeki insanların gıda tercihleri bizim genel gıda tercihlerimize çok benzer olduğu içinde, bu 2 ülkenin gemilerinin limanda ağırlığı olmuştur diyebiliriz.



Şekil 8. 1940 Ocak-Nisan ayları arasındaki gemi istatistiği

1941 yılı daha evvelde belirttiğimiz gibi savaşın en hararetli ilk yılıydı ve İtalya'nın savaşa girmesi ve Yunanistan'ın işgaliyle birlikte, İzmir Limanı eski ışığını kaybetti. Bu durumu da şu tablodan daha iyi görebilmekteyiz.¹³²

¹³² DİE 1945 Yılı, Ankara, 1946, s.s. 521-608.



Şekil 9. Devlet İstatistik Enstitüsü tarafından yapılmış İzmir Limanı'na gelen gemilerin uyruk, tonaj ve sayılarını içeren istatistiğin grafikselleştirilmiş hali.

1943 yılının bu denli öne çıkmasında İtalya'nın teslim alınması vardı. Çünkü Akdeniz'deki en önemli tehlike ortadan kalkmıştı. Sadece bu da değil, Yunanistan'da işgalci olan Almanların SSCB'ye karşı Stalingrad'da, İngilizlere karşı El-Alameyn'de yenilmeleri sonucunda zayıflamaları da gemicilere cesaret vermekteydi. Bu da haliyle limandaki gemi hareketliliğini arttırmıştı. 1939 ve 1945 yılları tam olarak savaş yıllarını kapsamayabileceği için bu 2 yılı konumuz içerisinde değerlendirmek olanaklı değildir.

II. Dünya Savaşı'nın şiddetinin yoğunlaştığı zamana kadar olan dönemde gemi hareketliliği oldukça iyiydi. Savaşın ilerlemesi ve Batı Avrupa ülkelerinin Nazilerce işgali, özellikle de İtalya'nın savaşa girmesiyle birlikte Türkiye hem önemli ticari ortaklarını kaybetti hem de bu ülkelerin gemi seferleri aksadı.

4.3. İzmir Limanı'nın Fuar'a Olan İktisadi Etkisi

Fuar, İzmir'in en köklü oluşumlarından birisidir. Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün "İzmir fuarlar kenti olacaktır." sözü de Genç Cumhuriyet'in Fuar'a olan bakışını bir ölçüde yansıtmaktaydı. O dönemin genel sosyalleşme ve iktisadi pazarlama

imkanlarının zayıf olduğu da göz önünde bulundurulursa, Fuar'ın İzmir için önemi daha iyi görülmüş olur.

Fuar'ın gelişiminde ve ilerlemesinde limanın rolü tartışılmaz derecede önemlidir. Çünkü o dönemde kara ve demiryolu yapımı gelişmemişti ve dolayısıyla İzmir'e hem ulaşım hem de ticaret en kolay ve en ucuz şekilde-gemiler vasıtasıyla-limandan sağlanabiliyordu. Bu yüzden gemilerin geliş-gidiş trafiğini fuar zamanlarında sağlayabilen de İzmir Limanı idi. Bu konuyu gazete haberlerinde görmek mümkündür. Limanın fuarda yarattığı en önemli etki, bugün dahi geçerli olan dış ülke ürünlerinin pazarlanmasıdır. O zamanlarda da özellikle Türkiye'nin en önemli müttefiki İngiltere bunu yapmıştır. 1941 senesinde İngilizler hem devlet olarak hem de ticaret örgütleri olarak fuarda bir pavyon açmışlardır. Öyle ki burada dominyolara ait ürünleri de pazarlamışlardır.¹³³

Liman fuara ülke içi ekonomik etkiler de yapmaktaydı. Fuar zamanı İstanbul-İzmir arası seferlerin sayısı arttırılmış, fiyatlar ucuz tutulmuş ve hatta denizyolu yetersiz kaldığından demiryoluyla ulaşım imkanı dahil tanınmıştır.¹³⁴

İzmir Limanı sayesinde fuar sadece yerli değil, yabancı ülkelere de kimselerin ilgisini çekiyordu. Yabancı firmalar İzmir'e gelen vatandaşlarına da pazarlama imkanı sunmak için Vekiller Heyeti-Bugünkü Bakanlar Kurulu-kararlı bir yasa ile fuarda iş yapmak için döviz temin edebiliyorlardı. Yabancıların bir kısmı demiryoluyla gelseler de, İtalya'dan gelenlere vapur seferi ayarlanmış ve Türkiye-İtalya arasındaki liman ve iskelelerde yemek ücretleri dahi belirlenmiştir.¹³⁵

Savaş koşullarından ve Nazi işgalinden ötürü pek çok ülke ve hatta pek çok önemli Batı ülkesinin-büyük firmalar yoluyla-fuara iştirak edememesi normaldir. Türkiye'ye soğuk bakan-özellikle İtalya-Mihver devletleri de-büyük ticaret işlemleri bakımından-

¹³³ **Yeni Asır**, 13 Haziran 1941.

¹³⁴ **Yeni Asır**, 24 Haziran 1941.

¹³⁵ **Anadolu**, 10 Mayıs 1940.

fuara pek temas etmek istememiş, sadece Türkiye'nin o dönemki kilit müttefiki İngiltere'nin İzmir Fuar'ına geldiği görülmüştür.

İzmir, savaştan etkilenince, doğal olarak fuar da payını almıştır. Savaş nedeniyle ticaret gerileme eğilimi göstermeye başlamış ve bundan dolayı 1942 yılında İzmir'de uluslararası anlamda bir fuar düzenlenememiştir. Ancak, 1943 yılında İzmir Enternasyonal Fuarı düzenlenince burada İngiltere, Almanya ve İtalya arasında büyük bir yarışma gerçekleşmiştir.¹³⁶

Kısaca, basın kaynakları sayesinde görüldüğü üzere İzmir Limanı, bu süreçlerde oldukça etkili rol oynamış, İzmir Fuarı'nın önemli bir merkez olmasına büyük katkı sağlamıştır.

4.4. İzmir Limanı'nın Körfez Vapur Taşımacılığı ve Şehirlerarası Vapurculuğunda Tespit Edilen Karaborsacılık-Usulsüzlük Faaliyetleri

İzmir Limanı sadece rıhtımdan ve depolarından oluşmayan doğal bir limandır. Bu durumda harita üzerinde “L” biçiminde konum yaratan doğal liman özelliğinin de payı büyüktür. Çünkü limanın bu coğrafi konumu vapur faaliyetleri için uygundur. İşte bütün bu gerekçeler buharlı ulaşımın başladığı zamandan bu yana İzmir'de oluşan “Körfez Vapurculuğu” olgusunu gerçekleştirmiştir.

İzmir'in stratejik konumu ve en ideal ulaşım türünün o dönem için deniz ulaşımı olması, İzmir'in gemi sirkülasyonunu her daim sürdürmüş, limanda ticaret olarak değil de, şehirdeki tacirler için önemli bir pazar olma korunumu sürdürmüştür.

Savaş yıllarında körfez vapurculuğu hususunda karaborsa-usulsüzlükle alakalı sıkıntı yaşandığına dair bir bulguya rastlanılmamıştır.

¹³⁶ İlhan Tekeli ; Selim İlkin, **İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye** **Cilt II**, İletişim Yayıncılık, İstanbul, 2014, s. 226.

Konuyu ele alırken asıl olarak şehirlerarası vapurlardaki sıkıntılara değinmek gerekir. Çünkü şehirlerarası ulaşım, tahmin edileceği gibi körfez vapurculuğundan daha önemli bir konumdadır. Basında şehirlerarası bir vapurda zabıtaya yakalanan üç kişi, çalıştıkları Ege vapurunda, kırık bir tuhafiyeye sandığı içinden kadın çorapları çaldıkları iddiasıyla tutuklanmışlardır.¹³⁷ Bir başka hadisede de limanda demirli bulunan İzmir vapurunda uyuyan bir kişinin cebinden beş bin lira çaldığı iddia edilen bir kişi şikayet edilmiş ve soruşturma açılmıştır.¹³⁸ Bu saydıklarımız içinde belki de en önemli usulsüzlük vakası ise bir karne yolsuzluğuyla alakalıdır. İzmir-İstanbul seferi yapmak üzere olan Ege vapurundaki bir yolcu zabitanın şüphelenmesi üzerine incelenmiş ve üzerinde İstanbul'da geçerli olanlara benzer sahte karneler bulunmuştur. Tahmine göre bu karne kaçakçılığı İzmir'de bir matbaa üzerinden yapılmakta ve İstanbul'da da bu kaçakçılık işi yürüten örgüt elemanları bulunmaktadır.¹³⁹

En ilginç haber ise daha önceden de bahsedilen Panama bandıralı bir vapurla alakalı hadisesidir. Basına göre "Ailsheper" adlı bu vapura sebep olmaksızın Türk bayrağı çekilmiştir.¹⁴⁰ Devamında ise durum anlaşılınca gemi kaptanları adliyeye sevk edilmiş, Türk limanlarında kayıtlı olmayan bir gemiye sebepsizce Türk bayrağı çekilmesi suç sayıldığından olay büyümüş, gemi süvarisine mensup-üstelik yabancı uyruklu üç kişi-ikinci ceza mahkemesine sevk edilmiştir. Ayrıca bu hadise üstüne İstanbul'dan bir şahıs bu vapurun kendisine ait olduğunu ve rızası dışında bu eylemin yapıldığını belirtmiştir.¹⁴¹ Yürütülen soruşturma sonucunda Panama bandırası olması sebebiyle Amerikan yasalarına göre, Amerikan konsolosluğu tarafından vapurun kendilerine ait olduğunu bildirilmiştir. Sonrasında August Detenberg adlı birinin bu vapuru Sovyet vatandaşı Diakon Zare adlı şahsa satması üzerine, kaptan bu satışı tanımamış ve vapuru kaçırarak İzmir'e getirmiştir. Nihayetinde de vapura haciz konulmuştur.¹⁴²

¹³⁷ **Yeni Asır**, 2 Şubat 1944.

¹³⁸ **Yeni Asır**, 16 Temmuz 1941.

¹³⁹ **Anadolu**, 3 İkinciteşrin 1944.

¹⁴⁰ **Yeni Asır**, 24 Mayıs 1942.

¹⁴¹ **Yeni Asır**, 24 Mayıs 1942.

¹⁴² **Yeni Asır**, 28 Mayıs 1942.

Üç yabancı uyruklu kaptanın bu işe kalkışmasında işlerini kaybedeceği korkusu muhtemelen vardı. Eğer bu vapur SSCB'ye satıldıysa-muhtemelen bu kaptanlar-Sosyalizm'den ötürü işsiz kalacaklarını düşündüler ve bu işe kalkıştılar. Çünkü –eski tabirle- korsanlar gibi gemi bordalama işine kalkıştılar. Üstelik o süreçte daha çok kargo kapasitesi olan bir deniz vasıtasında gerçekleştirdiler. Kısacası bu işin sebebi basit bir gerekçeye dayanıyor olamaz.

Sonuç olarak şehirlerarası vapurculuk artık neredeyse marinacılık ve kurvaziyer turizmi olarak değerlendirilse de “Körfez Vapurculuğu” olgusu İzmir'de bugün dahi uygulanmakta ve hızla gelişmektedir. Fakat o zamanlarda olduğu gibi günümüzde bu tip vapurlarda adli kayıtlara rastlanılmamaktadır. Çünkü gelişen teknolojiyle denetimlerin kolaylaştırılması bu gibi sorunların önüne geçmiştir. Ayrıca şehirlerin kalabalıklaşması ve hatta bu tür faaliyetlerin hep göz önünde olması, buralarda sıkıntıların önüne geçmiştir.

4.5. İzmir Limanı'na Bağlı Vapur İskelelerinin Şehir Ekonomisine Olan Etkisi

Vapur iskeleleri bugün bile İzmir ulaşımında önemli bir role sahip olmakla birlikte, savaş yıllarında iktisadi ve günlük yaşam için son derece önemli olan bir amacı gerçekleştiriyordu. Bu da hiç kuşkusuz kömür nakli işlemleriydi.

Kömür halk için ısınma ve üretici kesim içinde çok önemli bir ara mal olduğu için, kömür azlığı demek şehri buhrana sokmak demekti.

Dolayısıyla mevcut iskeleler şehrin yaşamını etkiliyordu. Çünkü yeterli ara vasıta - yani kamyonet vb.- araçlar yaygın olmadığından iskele doğrudan bir nakil imkanı sağlıyordu. Basına yansıyanlara göre 90 ton kömürün belediye tarafından halka perakende usulüyle doğrudan dağıtılması için Karataş İskelesini seçilmiş ve bu durum halka duyurulmuştur.¹⁴³Bunun en temel gerekçesi şehirdeki vurguncular-örneğin deposunda kasten kömür saklayanlar, ya da fahiş fiyattan pazarlamak isteyenler-ve

¹⁴³ Yeni Asır, 7 İllkanun 1941.

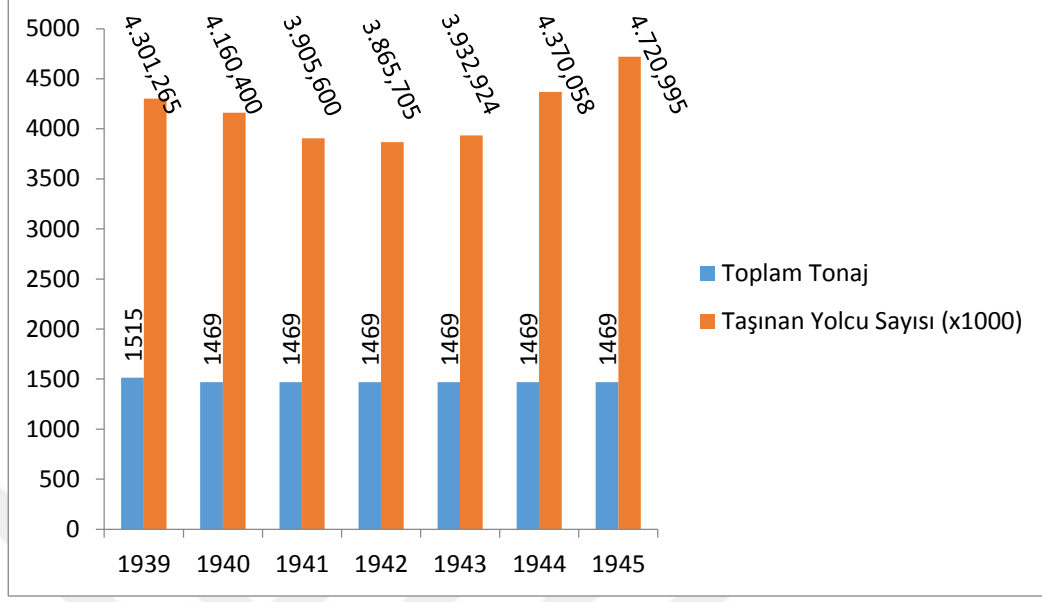
karneyle dağıtılan bu kömürü rüşvet vb. yasadışı yollarla fazlasını temin etmeyi amaçlayan; kurnaz kimseler, simsarlar veya bazı “savaş” zenginleridir. Savaştan ötürü gemi hareketliliği az olduğu için ve buna bağlı olarak kömürü de-bugün bile-en yüksek miktarda denizyoluyla getirebilmek mümkün olduğu için, yöneticiler böylesi sert bir tedbir alma lüzumu görmüşlerdir. Zira çay, kahve, şeker gibi malların kaçakçılığı ve vurgunculuğu diz boyu olan bir şehirde, temini böylesine önemli bir üründe bu riski almak ciddi sıkıntılara yol açabilirdi. Çünkü kömür yokluğu demek adeta insanları ölüme terk etmek demektir.

Kömür sıkıntısı her daim şehirde risk oluşturdu. Yöneticiler ve işini meslek etiğiyle yapan tüccarlar bu gibi durumlarda sıkıştıklarında çareyi bazen de odun kömürü temin etmekle de buluyorlardı. Odun kömürü yani mangal kömürü, muhtelif kömür iskelelerden tedarik edilmiş; bunların bir kısmı Karataş İskelesi’ne, diğer bir kısmı da birinci kordona tahliye olmuştur. Şehirdeki kömür fiyatlarında kiloda bir ila bir buçuk kuruş kadar düşüş gerçekleşmiş ve bir-iki kuruş daha düşmesi muhtemel hale gelmiştir. Orman çevre müdürlüğü de kömür yapacak olan köylüye ruhsat vermeyi planlamıştır.¹⁴⁴

Vapur iskelelerinin asıl katkısı ise geçmişten beri süregelen Körfez Vapurculuğu ile alakalıydı. Vapur iskelelerinin Cumhuriyet Dönemi’nde gelişmesi ve yaygınlaşmasıyla birlikte Körfez Vapurlarının ulaşımdaki rolü de hayati bir öneme sahip olmuştur. Zira gelişmiş iskele ağı demek gelişmiş bir ulaşım ağı demektir. Bu da devletin kasasına ek gelir manasına geliyordu. Mevcut istatistikte bu durumu daha iyi irdeleme imkanına sahibiz.¹⁴⁵

¹⁴⁴ **Yeni Asır**, 8 Mart 1944.

¹⁴⁵ **DİE 1945 yılı**, Ankara, 1946, s. 488.



Şekil 10. 1939-1945 arası Körfez Vapur Seferleri'nin genel istatistiği.

Vapur sayısı hemen hemen aynı kalmakla birlikte vapuru kullanan insan sayısı kayda değerdir. Savaş yıllarının en hararetli zamanlarında bile 4 milyonunu biraz altında kalmış olan yolcu sayısı, Körfez Vapurlarının ulaşımdaki önemini bir kez daha gözler önüne sermektedir. Bunda yaygınlaşan ve gelişen iskelelerinde rolü büyüktür.

Görüldüğü üzere liman şehir hayatında sadece kendi sahasıyla değil, iskeleleri ve rıhtımlarıyla da etki etmiş ve şehir insanına kolaylık sağlamıştır. Olağanüstü durumlarda bu yerlerin bu katkısının günümüzde dahi olabileceği de bir gerçektir.

4.6. İzmir Limanı'nın Şehirlerarası ve Uluslararası Deniz Ulaşımına Olan İktisadi Etkisi

Kuzeyinde İstanbul, güneyinde Akdeniz ve Avrupa limanlarına açılan kapılar olması sebebiyle, İzmir konumuyla da transit özelliğe sahipti. Ayrıca geçmişten gelen Avrupa ile ilişkileri de İzmir'in gemicilik faaliyetlerini geliştirmişti. Bunun yanı sıra, savaş yıllarında da çok sayıda vapur acentesi şehirde mevcuttu ve bu şirketler basına reklam amaçlı ilanlar verirdi. İtalya Menşei Spenco Vapur Acentesi, Pire ve New York'a İzmir üzerinden sefer yapan Goulandris Brothers Ltd. ve Londra-Liverpool hatları için

İngiltere menşeli Oliviers ve Şürekası Ltd. Vapur Acentesi gibi çok sayıda yabancı firmaların ilanları bunlara örnektir.¹⁴⁶Bu firmalar ilanlarında bu vapurlarla yük alınacağını veya yolculuğun o firmanın hangi vapurunda lüks sınıfta hangisinde normal sınıfta yapılacağını da belirtirlerdi. Ancak devlet elindeki vapurlarla şehirlerarası ulaşım maddi kaygılardan dolayı yaklaşmaz, daha çok mal sevkiyatı konusunda ve İzmir için fuar zamanı veya daha alt düzey kimselerin ulaşımı gerektiğinde vapur kaldırır.

Bahsettiğimiz örnekte ki firmaların varlığı aslında şehrin kozmopolit kültürünün bir tesiriydi. Bu firmalara bakarak bile İzmir'in kimliğini görebilmek mümkündür. Günümüzde havayolunun gelişmesiyle artık bu gibi firmaların sayısı çok azaldıysa da, büyük gemilerle(Kruvaziyer) turlar veya Yunanistan gibi yakın yerlere deniz yoluyla ulaşım daha sık icra edilmektedir.

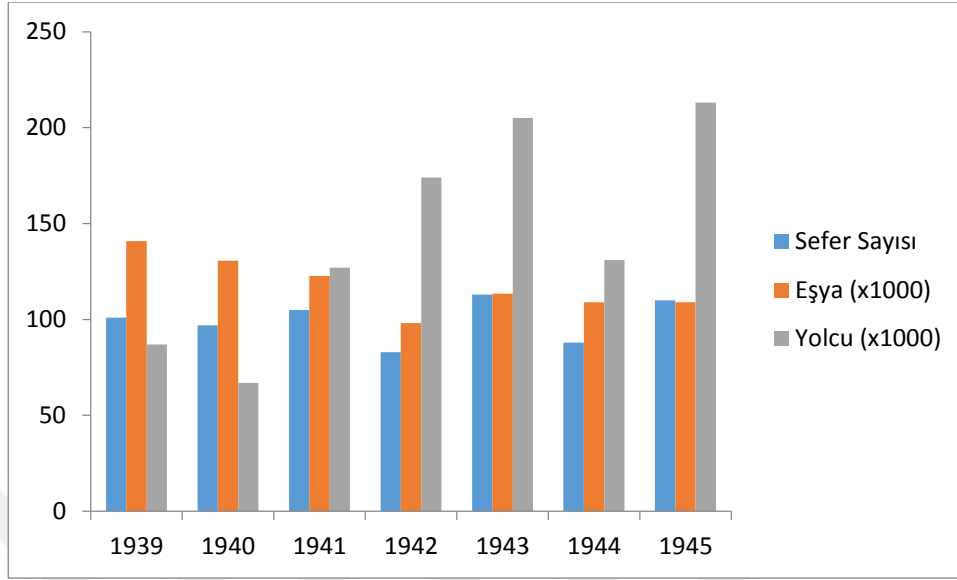
Uluslararası vapurculuğun bu firmalar dışında-devlet eliyle yapılan-bir ticari boyutu da vardı. Hususi önem arz eden birtakım malların sevkiyatında devlet envanterindeki vapurları devreye sokarak şehrin mal teminini sağlayabiliyordu.

Sürecin bir de şehirlerarası boyutu vardır ki, bu ulaşım tipi hem daha sık hem de savaştan ötürü daha mühimdi. Çok sık seferler yapıldığından-Türkiye tarafsız olsa da-bu gemilerin torpillenme riski daha fazlaydı ve de bu gemilerin doğal olarak sık seferden ötürü olası bir gemi kazası geçirme riski de fazlaydı. Fakat mevcut risklere rağmen seferler her daim gerçekleşmiştir.

Aşağıdaki tabloda Devlet Denizyolları İdaresi'nin II. Dünya Savaşı yıllarını da kapsayan gemi hareketliliği istatistiği görülmektedir.¹⁴⁷

¹⁴⁶ **Yeni Asır**, 6 İkteşrin 1939.

¹⁴⁷ **DİE 1945 Yıllığı**, Ankara, 1946, s.s. 522-527.



Şekil 11. Devlet Denizyolları'nın İzmir'de gerçekleştirilmiş olan seferlerine dair istatistik.

İlginç bir şekilde savaş zamanı daha az eşya daha çok yolcu taşınmıştır. 1942 Mihver Devletleri ile Müttefiklerin en hararetli savaş zamanı olduğu için hareketlilik de en az o dönemde olmuştur denebilir. Eşyaya oranla çok daha fazla sayıda yolcu taşınmasındaki orantısız görünen durumda muhtemelen asker naklinin fazlaca yapıldığını göstermektedir.

İzmir Limanı'nın toplu ulaşım açısından İzmirliyle ve şehre sunduğu en büyük avantaj transit niteliğinin etkili oluşuydu. Ticari anlamda ise bu nitelik yaz mevsimi Mersin mahsullerinin getirilmesini, İstanbul'a her türlü aktarmayı ve hatta Zonguldak'tan kömür naklini de mümkün kılıyordu. Basına yansıyan örneklerden bir kısmı incelenirse, durumu daha kolay somutlaştırabilir. İlk örnek, Erzurum vapurunun güney limanlarından susam, pirinç ve narenciye alması ve İstanbul için de bir miktar gıda maddesi getirtmesidir.¹⁴⁸ Asıl önemli bir hadise Amerika-Mısır arası yapılacak seferlerin gündeme gelmesi olmuştur. Buna göre Boston-Baltimore ve İskenderiye arası sefere başlayacak ve İzmir de bu hatta dahil edilecektir. Hatta Amerika'dan Mısır'a gelecek olan 12 bin tonluk Elnil vapurunda bin tonluk eşya kapasitesi Türkiye için

¹⁴⁸ Yeni Asır, 1 Nisan 1944.

ayrılmış, İzmir'e geleceği vakitte de Amerika dönüşü için mal alması mümkün kılınmıştır.¹⁴⁹

Bu işlemler değerli görüldüğünden bu işler için şilepler bile tahsis edilmiştir. İstanbul, İzmir ve İskenderun hattı için "Vatan" ve "Sümer" şilepleri tahsis edilmiştir.¹⁵⁰

Bu rota planıyla hareket eden vapurlar için en önemli risk, hava koşullarına etkilenme olasılıklarının çok fazla olmasıdır. Bu da ister istemez gecikme yaratabilir ve birden fazla şehir bundan etkilenebilirdi. Fakat bu tür bir sıkıntıya dair bir gelişmeye rastlanılmamıştır.

Transit işlemler öylesine mühim hale gelmiştir ki, artık İzmir içi bölgelerde bile, aktarma işlemleri ticari düzeyde uygulanmıştır. Örneğin, Karaburun'a sefer yapan Uşak vapurunun, bir kararla Urla iskelesine uğramasına ve buradan ticari emtia almasına karar verilmiştir.¹⁵¹

İzmir Limanı'nın bu hususta nasıl ileri gittiğine dair en önemli kanıt Mersin, Beyrut, Hayfa ve Port Said seferleri yapan Hayfa merkezli Atid vapur kumpanyasının, İzmir için de küçük bir vapur seferi ayarlaması ve bu durumun şehirde olumlu bir hava yaratmasıdır.¹⁵²

Görüldüğü üzere transit ticarete İzmir önemli bir merkez olmuş ve hem iç hem dış seferlerde mühim bir istasyon halini almıştır. Ayrıca güney limanlarımız ve İstanbul arasında bulunan konumu sayesinde ve kendi coğrafyasında yoğun bulunan ve başka coğrafyalarda az rastlanan ürünleri sayesinde (özellikle tütün ve incir.) konumunu savaş zamanında korumayı başarmıştır.

¹⁴⁹ **Yeni Asır**, 1 Nisan 1941.

¹⁵⁰ **Yeni Asır**, 2 Ağustos 1940.

¹⁵¹ **Yeni Asır**, 18 Senteşrin 1942.

¹⁵² **Yeni Asır**, 18 Şubat 1940.

4.7. İzmir Limanı'nın Şehir Ekonomisi ve Şehirdeki Ticari Örgütlenmelere Olan Etkisi

İzmir'in bağlı olduğu Ege Coğrafyası tarım faaliyetleri ile geçinen bir bölgedir. İncir, üzüm, zeytin ve tütün gibi ürünler yakın tarihi Osmanlı'dan beri en önemli ihraç kaynakları olmuştur. Tarım şehirde gelişince Ege'de yetişen başka ürünler de (yapağı, palamut vb.) ihraç edilmeye başlanmış ve bu durum savaş yıllarında da devam etmiştir. Duruma en iyi örnek ise 1942 yılında yayın hayatına başlayan İzmir Ticaret Gazetesidir. Bu gazeteye ait İzmir Borsası gazetede her daim var olmaktadır. Üretilen her malın yerli, yabancı olması, cinsi, bölgesel menşei bulunmakta ve fiyatlandırılması tablo halinde sunulmaktaydı.¹⁵³ Bu durum şehir ekonomisini gözler önüne seren bir husus olmuştur.

İzmir Limanı'nın özellikle ihracatta etkili olması, pek çok ürüne dair ihracat ve ithalat birliklerinin kurulmasına vesile olmuş, bu birlikler ise piyasayı düzenlemede ve hükümete ürünler hususunda da bilgi aktarılmasında kolaylık sağlamışlardır. Hükümet ürünlerin durumunu bu birlikler sayesinde daha kolay izleyebiliyor, gerekli durumlarda rahatça tedbirler alabiliyordu. Bunun sonucunda da İzmir Limanı ile iş yapan tüccarların işinin kolaylaştırılmasının yanı sıra limandaki ticari hareketliliğe de olumlu katkılar sağlanıyordu.

Mevcut ticari oluşumlar ister istemez kooperatifleşmeyi tetikliyordu. Kooperatif kuran üreticiler bu ticari birliklere güvenerek daha sağlamcı yollarla ve daha yüksek kar payıyla mal satabileceklerini biliyorlardı. Ancak bugün de olduğu gibi, kooperatifleşmek için o bölgede bahsedilen ürünün çok üretilmesi ve ticari değerinin yüksek olması gerekmektedir. Bu durumda da İzmir ve hinterlandında haliyle ilk kooperatifleşme üzüm ve incir üzerine olmuş, daha evvelden kurulmuş olan İzmir İncir ve Üzüm Satış Kooperatifleri Birliği Tariş adıyla birleşmiştir. 1910'lardan bu yana 16 kooperatif ve

¹⁵³ **Ticaret**, 28 Nisan 1942.

3.886 ortağı olan bu birlik, 1941-1942 yıllarında kooperatif sayısını 27'ye ortak sayısını ise 16.587'ye yükseltmiştir.¹⁵⁴

İzmir'de bu süreçte dört yeni birlik kurulmuştur. Bunlardan ikisi özellikle İzmir kamuoyunu o dönemde çok yakından ilgilendiren ve hatta azlığı zamanlarında büyük vurgunculuklara yol açan, çay ve kahve ile ilgili; diğerleri ise çuval, deri ve manifatura üzerinedir.¹⁵⁵

Bahsedilen birlikler gerektiğinde dış ticaret hakkında önemli kararlar alabiliyorlardı. Bir defasında Almanya zahire istediği için, zahire ihracatçıları birliği toplanarak bu işlerin işleyişi adına kararlar almışlardır.¹⁵⁶

Bir diğer gelişme de kuru meyve ihracatçıları birliğince gerçekleştirilmiş, kuru üzüm ihracat fiyatları arttırılmıştır.¹⁵⁷

Mevcut örgütlenmelerin bir diğer amacı da aynı zamanda ürünlerinin satılabileceği veya ithal edilebileceği uygun pazarlar bulmaktır. Savaşın etkisi yüzünden böyle bir gelişmeye gerek duyulmuş, 10 Haziran 1940'ta savaşa giren İtalya, hem ihracat hem de ithalat birliklerinin planlarının değişmesine ve yeni pazarlar arayışına sebebiyet vermiştir.¹⁵⁸

Görüldüğü üzere İzmir şehir ekonomisi tarım odaklıdır. Savaşın getirdiği koşullar bunu zorunlu kılsa da, bu denli ticari hareketliliğin savaş zamanında dahi görülmesi, İzmir'in ticari işleyişinin önemini de gözler önüne sermektedir.

¹⁵⁴ Zeki Arıkan, "Tariş Tarihi", **Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Projesi**, İzmir, 1993, s. 89.

¹⁵⁵ **Yeni Asır**, 13 Nisan 1940.

¹⁵⁶ **Yeni Asır**, 5 Şubat 1941.

¹⁵⁷ **Yeni Asır**, 21 Sonkanun 1943.

¹⁵⁸ **Yeni Asır**, 26 Haziran 1940.

4.8. İzmir Limanı'nda Gerçekleşen Kaçakçılık ve Liman'ın Kent Ekonomisine Olan Etkisi

İzmir Limanı önemli bir ticari üs olduğu için kaçakçılık riski doğal olarak çok yüksektir. Ayrıca şehir savaş ekonomisi yaşadığı için, aynı zamanda karaborsacılık da şehirde oldukça yaygındır. II. Dünya Savaşı sırasında limana dair kaçakçılık verileri bulunmasa da dönemin gazetelerinde bu haberler görülmüştür. Limanla alakalı tam manasıyla kaçakçılık tanımına uygun, tek hadise yerel basında ortaya çıkmıştır. Belirtilen hadisede, İsveç bandıralı bir vapura bakkaliye ürünü satan bir kişi üzerinden, gümrük kontrolünde, altı paket deve (camel) marka kaçak sigara çıkmış ve hakkında işlem yapılmıştır.¹⁵⁹

Kaçakçılıkla alakalı farklı yöntemlere de rastlanmış, daha çok limandaki bir deniz taşıtıdan yapılmış ve hırsızlık boyutunda görülmüştür. Basına yansıyanlara göre Limanda Tırhan vapurunda beş kişi fındık çaldıkları için tutuklanmışlardır.¹⁶⁰ Bu hadise kaçakçılıkla pek alakalı görünmese de beş kişinin böylesi riskli bir işe -üstelik Tırhan vapuru gibi medyada çok sık haber yapılan bir vapurun ambarını kullanarak- kalkışmalarının sıradan bir hırsızlık olmadığı açıktır. Bu kişilerin muhtemelen bu ürünleri yüksek fiyattan satma amacıyla oldukları, ürünlerin ve suça karışan kişi sayısının fazlalığından tahmin edilmektedir.

Benzer başka bir olay ise limanda demirli bir motorda gerçekleşmiştir. Yüksel adlı motordan bir tayfa ve ortağı altı çuval susam çalıp başka bir motora nakletmişler, bir kaptan ve kaptanın ortağıyla susamları karaya çıkarmışlar, bu sırada susamları arabaya yüklerlerken yakalanmışlardır.¹⁶¹

¹⁵⁹ **Yeni Asır**, 17 İkteşrin 1939.

¹⁶⁰ **Anadolu**, 3 Mart 1941.

¹⁶¹ **Anadolu**, 28 İkciteşrin 1940.

Bir diğerk olayda ise liman üzerinden üç kişinin ultrasepil kaçakçılığı yapmaya kalkışmaları ve Milli Korunma savcılığına oradan da Milli Korunma Hakimi'ne verilmeleridir.¹⁶²

Oldukça ciddi bir kaçakçılık hadisesi ise Rodos'ta gerçekleşen, bir Alman generalinin de adının karıştığı kaçakçılık hadisesidir. Adalara Kızılhaç adına gıda yardımı yapmış motorlarda kaçak eşya saptanmış, gemiciler yakalanmış ve tahkikat yapılmıştır. Tahkikat neticesinde motor sahibi Rodos'ta malları boşalttıktan sonra hem ada halkından hem de Alman generalden eşyalar almıştır. Ancak kaçakçılığa yol açan durum, Alman generalden alınan yedi lastiğın beşinin limanda satılması ikisinin ise denizde batırılıp, sonradan alınmasının planlaması olmuştur. Bir kaç gün içinde kaptanını bir adamıyla onun bir eski dalgıç bir arkadaşı, iki gümrük sandalcısını da bu işe ortak ederek, lastikleri çıkarmışlar ve bu lastikleri satmışlardır. Konu yargıya intikal etmiş, yargıç bu malların kaçakçılık neticesinde satılmak istendiğine hüküm getirmiş ve olayda payı olan herkes ceza almış, motor müsadere edilmiş, ve mevkufiyet müddetince seferden men edilmiştir.¹⁶³

Aslında limanın dolaylı yollarla kaçakçılığa yol açan işlevi de vardı. Bu durum iç talebi yüksek ve Anadolu ikliminde yetişme imkanı ya çok sınırlı ya da olanaksız olan ürünlerden kaynaklanıyordu. Limanın yoğun ticari hareketliliği ve İzmir'in yüksek nüfusa sahip olmasından dolayı çay, kahve ve şeker gibi malların girişı sıkça oluyordu. Haliyle şehir simsarları da bunu ya kaçakçılık ya da stokçuluk yani vurgunculuk olarak değerlendiriyordu. Bu hususu kısaca örneklemek gerekirse basına yansıyan şu hadise daha açıklayıcı olur. Milli Korunma Kanunu'na da aykırı hareket eden yedi yüz elli kilo kahve stokçusu bir tacir ile beş çuvalı toz, üç sandığı kesme şeker olmak üzere şeker saklayan bir bakkal sahibinin mallarına el konulmuş, haklarında da cezai işlem yapılmıştır.¹⁶⁴

¹⁶² **Anadolu**, 12 Temmuz 1945.

¹⁶³ **Anadolu**, 27 Nisan 1945.

¹⁶⁴ **Yeni Asır**, 6 Nisan 1941.

Kaçakçılık faaliyetlerinin bazı örneklerinde ciddi organizasyonlar da olmaktadır. Buna dair en önemli örnek üç yüz elli varil zeytinyağı kaçırma hadisesidir. Söz konusu hadisede Foça'dan bir motöre yüklenen üç yüz elli varil zeytinyağı İzmir'de alıcısına verildiğinde bidonlarda deniz kumu ve su bulunmuştur. Söylentiler doğrultusunda motorun Urla'da veya başka bir sahilde boşaltıldığı, bidonlara deniz kumu ve su konulduğu düşünülmektedir. Olay sonrası motorun kaptanı ile tayfaların ortadan kaybolduğu da belirtilmiştir.¹⁶⁵Bu haberin geçildiği gün hadise aydınlatılmadığı için ertesi gün de haber mevzu olmuş, suçlular yakalanmıştır. Kaptan ve üç tayfanın olayda suçlu oldukları, dört yüz on bir kilo yağ boşaltabildikleri ortaya çıkmış ve bu yağlar zabıta tarafından ele geçirilmiştir.¹⁶⁶Şüphesiz ki bu malların çalınma sebebi karaborsadan ürünleri satmaktır, yani kaçakçılığın farklı bir türüdür.

Son olarak kaçakçılıkla alakalı bir başka olay, bir karne kalpazanlığı şeklinde yapılan kaçakçılıktır. Basına yansıyanlara göre İstanbul'a götürülmek üzere İzmir'de bir matbaada basılmış çok sayıda kaçak karne Ege vapurundaki bir yolcu üzerinde yakalanmıştır. Yetkililer muhtemelen bu işin organize suç şebekesinin işi olduğunu ve İstanbul'da da bu suç şebekesinin de uzantılarının olduğunu öngörmüşlerdir.¹⁶⁷

Liman üzerinden yapılan kaçakçılık şehir ekonomisini aşırı biçimde etkilemese de, limanın yaratmış olduğu ticaret; kara para ekonomisinin savaş süresince İzmir'de her daim yer etmesine yol açtı.

4.9. İzmir Limanı'nın Şehir Tüccarları Açısından Önemi

Bir liman kentinde en önemli ticaret yolu bugün dahi deniz ticareti yoludur. İzmir için savaş yıllarında bu durum, özellikle tüccarlar için deyim yerindeyse hayati durumdaydı çünkü limanda yaşanabilecek bir ticari kriz tüccar zümreyi ciddi zorluklar içerisinde bırakabilirdi. Diğer bir açıdan bakılacak olursa, bu süreçte ticaret daha farklı bir yapıdaydı. Yani hinterland genişliğine bağlı ürün pazarlamacılığı her daim yüksek olan

¹⁶⁵ Anadolu, 30 Mart 1945.

¹⁶⁶ Anadolu, 31 Mart 1945.

¹⁶⁷ Anadolu, 3 İkciteşrin 1944.

İzmirli ticaret zümresi, ağırlıklı olarak tarım ürünleri satıyordu. Ayrıca gemi tonajlarının yüksek tutulması her zaman liman kenti veya liman kentiyle iş yapan tüccarlar için önemli bir konu olmuştur. Üstelik o süreçte deniz vasıtası ile ticaret daha da hayati olduğundan tüccarlar her daim limanın nabzını haklı olarak kontrol etmişlerdir.

Tüccarların sıkıntı duyduğu en önemli husus başta da belirttiğimiz gibi vapurlarla alakalı olmuştur. Basına göre Tüccarlar Kadeş Vapuru'nun küçüklüğünden şikayetçi olmuşlar; devlet deniz yolları umum müdürlüğüne telgrafla müracaatta bulunmuşlardır. Tüccarlar ve komisyoncular haftalık İzmir postasına tahsis edilen Kadeş Vapuru'nun küçük olmasından dolayı yeterli derecede mal alamadıklarını, Mersin hattına gelen vapurların da yük ile dolu gelmesinden dolayı şatlarda bekleyen malları alamadıklarını bildirmişlerdir. Yazının sonunda İzmir hattına ya ikinci vapur ya da tonajı daha geniş bir vapur tahsis edilmesinin gerektiğini bildirmişlerdir.¹⁶⁸ Bu durum vapur eksikliği için de geçerli olmuş ve malların sevk edilmesinde sorun yaşayan tacirlerin baskısı basına yansımıştır. Kadeş ve Mersin vapurları ile yapılan seferlerin yetersiz kaldığı ve pek çok emtianın limanda kaldığı görülmüş, tüccarlar devlet deniz yolları umum müdürlüğüne başvurarak sıkıntılarını belirtmişlerdir. Bu durumu çözmek adına seferde olan Karadeniz vapurunun, İzmir Limanı'ndan mal almak üzere yollanması kararlaştırılmıştır.¹⁶⁹

Bir diğer mesele de tüccarları daha çok galeyana getiren İstanbul-İzmir sürtüşmesidir. Basına yansıyanlara göre İzmir tüccarlarının, İstanbul ticaret birliklerinin İzmir ticaret birliklerini kendilerine bağlanmasını talep edince gösterdikleri tepkileri öylesine etkili olmuştur ki, basında bile durum böyle bir adımın İzmir ticaretiyle limanını söndürmekten farksız olacağı düşüncesini uyandırmıştır.¹⁷⁰ İş bununla da sınırlı kalmamış ve bu infial durumu detaylandırılmıştır. Gerekçe olarak da İzmir'in yıllardır Mersin-İstanbul arasında bir aktarma noktası olduğu, ihracatın büyük kısmının -bugün bile- buradan gerçekleştiği; Ege'ye özgü olan incir, üzüm, palamut ve zeytinyağı ticaretinden İzmir tüccarlarının anlayabileceği, İstanbul tüccarlarının bu işte verimli

¹⁶⁸ **Yeni Asır**, 20 İlkkanun 1939.

¹⁶⁹ **Anadolu**, 20 Kanunevvel 1939.

¹⁷⁰ **Yeni Asır**, 22 Haziran 1943.

olamayacaklarını ve manifatura ile züccaciye ithalatının İstanbul'a tamamen kaydırılması halinde İzmir'e bu ürünlerin gelemeyeceği olarak sıralanmıştır.¹⁷¹

Savaşın artık sonunun görülmeye başladığı 1944-1945 yılları sürecinde tüccarlar artık rahatlama sürecine girmişlerdir. İstanbul'dan kalkan bir yük ve yolcu vapurunun Akdeniz seferlerinin başladığı anlamına gelmesinden ötürü İzmir tüccarı da memnun olmuştur. İstanbul-İzmir seferlerine ek güney limanları ile de bağlanma yaşanacağı fikri memnuniyet yaratmış, ayrıca bir Mısır vapur şirketinin Türkiye-Mısır limanları arasında şilep seferleri başlatmak istediğini bildirmesi bu memnuniyeti artırmıştır. Tüccarlar için olumlu bir diğer detay da büyük tonajda Amerikan vapurlarının Türkiye için ithal eşya getireceğinin netleşmesidir.¹⁷²

Tüccarlar yine savaşın bitmesiyle İzmir Ticaret Odası yoluyla Ticaret Bakanlığı'na daha geniş çaplı taleplerde bulunabilmişlerdir. Odalar vasıtasıyla toplanmış ve siyasi iktidar üstünde de etkili olmuşlardır, çabalarının sonucunda da liman işleyişini ilgilendiren birtakım kararlar almışlardır.

Liman ile doğrudan alakalı kararlar; limanda nakil vasıtasının (şat, römorkor vs.) eksikliğinin giderilmesi ve limanın iyileştirilmesi, Devlet Deniz Yolları'nın Akdeniz'deki yabancı limanlara sefer koyması, vinç ve ambar hizmeti vergisinin kaldırılması, İzmir ihracatçı lisansının İzmir makamlarınca verilmesi şeklinde sıralanabilir.¹⁷³

İzmirli tüccarlar aynı zamanda seslerini Ulaştırma Bakanlığı'na da duyurarak, Bulgaristan ve Akdeniz adalarına ek, Yunanistan, Suriye, Mısır, Filistin'e de motor seferleri yapılması taleplerini duyurmuşlardır ve bu istekleri kabul edilmiştir.¹⁷⁴ Devlet Deniz Yolları İdaresi Yunanistan, Mısır, Filistin, Suriye, Kıbrıs (İng.) ve Rodos (İta.) için seferler düzenlemiş, bu haber İzmir'de ve İstanbul'da sevinçle karşılanmıştır.¹⁷⁵

¹⁷¹ **Yeni Asır**, 22 Haziran 1943.

¹⁷² **Anadolu**, 1 Birinciteşrin 1944.

¹⁷³ **Anadolu**, 12 Temmuz 1945.

¹⁷⁴ **Anadolu**, 20 Haziran 1945.

¹⁷⁵ **Anadolu**, 28 Temmuz 1945.

Görüldüğü üzere savaş koşullarına rağmen devlet ticari işlemleri aksatmamaya gayret etmiş ve tüccarların taleplerine hem kendi çıkarları için de uygun olduğundan, hem de tüccar sınıfını kendi siyasi nüfuzu için kullanmak istemesinden kaynaklı karşılık vermeye açık olmuştur. Tüccarlar da İzmir'deki konumlarını korumak için gerekirse İstanbul ile çekişme yaşamışlar ve haklarını hukuki usullerle aramak için çaba göstermişlerdir.

5. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE İZMİR LİMANI'NIN KENTE OLAN SOSYO-KÜLTÜREL ETKİSİ

5.1. İzmir Limanı'nın Kentte Yarattığı Deniz ve Denizcilik Kültürü

İklimi sıcak liman kentlerinde bir deniz kültürü oluşması kaçınılmazdır. Bu gerçeklik İzmir'de bugün dahi süregelmektedir. Bu durum iktisadi ve siyasi alana da yansımıştır.

Kurulduğu zamandan bugüne genç Cumhuriyet denizcilikle ilgili çalışmalarda bulunuyordu. Bu işi kapsamlı olarak Kabotaj Yasası ile ele almaya başlayınca, artık devlet bir misyon sahibi olarak denizcilik teşviklerinde bulunuyor ve denizcilik olgusunu ülke çapında aşılama çabılıyordu. Bu da genç Cumhuriyet'in planlamak istediği yönde bir deniz kültürü anlayışının da oturması demek olacaktı. Özellikle bu husus, şeriat kurallarından ötürü kısıtlanan sahil ve denizlerin halk tarafından doğrudan tasarrufunu da içermekteydi.

İzmir bu hususta önemli bir merkezdi. İzmir'de deniz gazinoları ve restoranları da çok sayıda mevcuttu. Bu da kentte deniz kültürünün liman sayesinde var olduğunu gösteriyor idi. Yani burada devlet yöneticileri, İzmir gibi bir liman kentinde -deniz vasıtasıyla- daha kolay bir şekilde sosyo-ekonomik adımlar atabilecekti.

Saydıklarımıza örnek olarak şunları verebiliriz. İzmir'in önemli müesseselerinden biri olduğu anlaşılan “Deniz Gazino ve Restoranı”nın bayram kutlama mesajı dönemin

gazetesinde yer almıştır.¹⁷⁶ Bu haber önemlidir çünkü bu kurum eğer basına böyle bir reklam yapabiliyorsa hem oldukça bilinen, kent kamuoyunda sevilen bir yerdir hem de bu gibi kurumlar İzmir’de iyi kar elde edebiliyor ki gazeteye reklam verebilecek bir bütçesi de mevcut demektir. Yani her iki durumda da halktan önemli bir kitle, bu yerlerde zaman geçiriyor ve talep gösteriyor ki; bu kurumlar da iyi kar edebiliyor yani halk deniz konseptli ve deniz mutfağı hizmeti sunan işletmelere de ilgi gösteriyor demektir. Ayrıca İzmir’de 1930’lu yıllarda faal olduğu bilinen Bayraklı İskele Gazinosu, Alsancak Deniz Banyosu Gazinosu ve Alsancak’ta denizin üstünde bulunan Zühre Gazinosu gibi mekanların varlığı da, İzmir’de oluşmuş deniz kültürünün toplumsal yönden benimsendiğini kanıtlar niteliktedir.¹⁷⁷

Yine basına yansıyan habere göre İnciraltı vapur seferleri sayesinde insanlar İnciraltı’nda denize girmişler ve bu bölgedeki İnciraltı gazinolarını görevliler denetim altına almışlardır.¹⁷⁸

Bu durum 600 yıl egemen olmuş Osmanlı’nın teokratik tesirinin, İzmir’de belli hususlarda etkili olamadığını göstermektedir. Çünkü o dönemin Türkiye’si daha 1940’lı yıllarında 20’li yaşlardaydı. Teokrasi ekseriyetli Osmanlı’nın tesirinin ciddi biçimde sürdüğü bir coğrafya olan Anadolu’yu göz önüne alırsak, bu durumun oluşmasının “şehirde oturmuş bir deniz kültürü” sayesinde olduğunu görebiliriz. Bunda hiç şüphesiz liman faaliyetlerine bağlı olarak denizcilik sektöründe çalışanların ve bu olumlu tesire bağlı olarak denizin halkta yarattığı olumlu yansımanın etkisi büyüktür.

Gelişen bu deniz kültürü sadece bu gibi aktivitelerle sınırlı kalmamış, spor müsabakalarına da yansımış ve spor kulüplerinin bu branşlara yönelmesine de vesile olmuştur. Nitekim Karşıyaka’da yapılan Kabotaj Bayramı kutlamalarında filikalarla ve şarpillerle müsabaka organize edilmiş, hatta kurbağalama, sırt üstü, serbest, 400 metre

¹⁷⁶ **Yeni Asır**, 2 İkinciteşrin 1940.

¹⁷⁷ Lütfü Dağtaş, **İzmir Gazinoları 1800’lerden 1970’lere**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, 2004, s. 33.

¹⁷⁸ **Yeni Asır**, 8 Haziran 1943.

bayrak yarışı organizasyonu düzenlenmiştir. Müsabakalara halk teknelerinin yanı sıra, 6 çifte mayın komutanlığı filikaları eşlik etmişler ve bu organizasyona katılmışlardır.¹⁷⁹

Deniz kültürü denizcilikle uğraşan insanlara dönük hizmetleri de etkilemiştir. Bu sebeple İzmirli denizcilere dönük mesleki gelişime katkı sağlayabilecek “Deniz Ticaret Kaptanlarına İmtihan Kılavuzu” adıyla bir eseri Ahmet Savaşuga adında birisi yazmıştır.¹⁸⁰

Bu türden yazılı yayın işlerine devlet denizyolları da el atmış ve mecmua çıkarmıştır. Basına yansıyanlara göre Devlet Denizyolları ve Limanları mecmuası beşinci sayısını Cumhuriyet Bayramı nüshası halinde çıkarmıştır.¹⁸¹

Görülen o dur ki İzmir’de deniz kültürü gerçekten oturmuş ve günümüzde dahi etkisini sürdürmektedir. Kaldı ki bugün bile pek çok İzmirli, denizi kendi doğasının bir parçası sayar ve denize yönelik algısı son derece olumludur. Ve İzmir Limanı’nın yarattığı deniz trafiği ve paralelinde deniz yaşamına gelen canlılıkla da bu gerçeklik-geçmişte olduğu gibi-her daim perçinlenecektir.

5.2. Körfez Vapur Seferleri’nin Sosyal Yaşama Etkisi

Körfez Vapurlarının sosyal etkisinin en önemli özelliği savaş zamanında da bu vapurların sosyal yaşamda kullanılması ve de savaş süresi zarfında kamuoyunda ne denli etki yaptıklarıdır.

Bu vapurların işlevi bugün bakıldığında pek mühim gibi görülme de o dönemde en etkili toplu ulaşım aracıydı. Bunun en iyi örneği Karantina(Urta) ve Güzelyalı halkının kendi bölgeleri içinde sefer yapılacağından ötürü duydukları mutluluklarıdır. İnciraltı-

¹⁷⁹ **Yeni Asır**, 1 Temmuz 1942.

¹⁸⁰ **Anadolu**, 11 Temmuz 1944.

¹⁸¹ **Anadolu**, 8 İkinciteşrin 1940.

Konak ve Karşıyaka seferleri yapan vapurların bu 2 bölgeye de uğraması şehirde böyle bir etki yaratmıştır.¹⁸²

Halkın İnciraltı vapurlarına olan talebinden ötürü ek vapur seferleri konulmuş ve buna rağmen vapurlarda yüksek doluluk görülmüştür. İlaveten bu yüksek talebe göre de vapur seferlerinin ihtiyaca göre re-organize edileceği ve İnciraltı için cumartesi sabahtan dahi vapur konacağı belirtilmiştir.¹⁸³Bu da yeterli olmamış, Körfez Vapurları o denli talep görmeye başlamıştı ki, o İnciraltı'na ek vapur seferleri konmuş, buna rağmen vapurlar doluluk yaşamıştır.¹⁸⁴Yani İnciraltı bu vapurların sayesinde hem ehemmiyetini güçlendirmiş hem de savaştan bunalan halkın sosyal yaşamına olumlu etkiler yapmıştır.

Körfez vapurlarının sosyal yaşama ne denli tesiri olduğu basına yansıyan bir haberde daha açığa çıkmıştır. Karşıyakalı birisi vapurlarda paso kullananlara dair yapılan-ve ciddi eleştirilere yol açan-bir uygulamaya gazete yer vermiştir. Şikayetin sebebi kapılarda yapılan paso kontrolüdür. Bu kontrolün pasolu gibi vapura giren üçkağıtçı birtakım kişilerden ötürü kaynaklandığı ileri sürülmüşse de Karşıyaka'da ki vapur yolcularının eleştirileri dinmemiştir. Hatta okuyucunun aktardıklarına göre Karşıyaka mahallinde vapurlardaki paso uygulamasındaki noksanlık Sovyet-Fin Savaşı'ndan daha çok konuşulmaktadır.¹⁸⁵

Bu uygulamaya bu denli yüksek bir tepkinin yükselmesi vapurların ne denli mühim araçlar olduğunu bir kez daha ortaya koymaktadır. Burada yüksek olasılıkla şikayetler vapurlarını bu kontroller yüzünden kaçırarak çok sayıda insanın olmasından kaynaklanmıştır. Fakat bu mesele bile ister o dönem insanların -bugün gibi- uğraşı halinde olabilecekleri veya oyalanabilecekleri pek işleri olmamasından, ister savaş süreci sıkıntısından kaynaklanmış olsa da sonuçta körfez vapurlarının tesirini görmek açısından son derece önemlidir.

¹⁸² **Yeni Asır**, 2 Haziran 1941.

¹⁸³ **Yeni Asır**, 22 Temmuz 1940.

¹⁸⁴ **Yeni Asır**, 22 Temmuz 1940.

¹⁸⁵ **Yeni Asır**, 9 İllkanun 1939.

5.3. Körfez Vapurlarında ve Şehirlerarası Deniz Ulaşımında Görülen Güvenlik ve Denetime Dair Sıkıntılar

Savaş dönemlerinin yarattığı psikolojik baskıdan ötürü sosyal sapmalar, normal zamanlara göre, her toplumda daha sık ve yaygın görülür. Ekonomik buhran Türkiye’de ilerleyince bu durum İzmir gibi önemli bir ticari kentte daha ağır biçimde yaşandı.

Körfez Vapurlarında bahsedilen durum bugün bile görülmesi muhtemelen olan ufak çaplı hırsızlık, usulsüz ticari işlemler gibi birtakım hadiselerdir. O dönem denetimler bugünün teknolojisi ve imkanları açısından baktığımızda hem ilkeldi hem de zordu.

Aslında bir deniz taşıtında yasadışı iş yapmanın riski o gün olduğu gibi bugünde vardır. Mesela hırsız ya da usulsüz bir ticari kuryelik işlemi yapan birisi vapurda yakalanacak olursa kaçma ihtimali yoktur. Sadece denize atlayıp kaçabilir veya rehin alma girişiminde bulunabilir ki bu da ona bir fayda sağlamaz. Ayrıca kış aylarında denize atlayıp kaçma ihtimali de-deniz suyu ve iklim soğukluğundan ötürü hipotermi geçirip acı içinde ölme olasılığı varken-neredeyse imkansız olduğundan, bu gibi vasıtalarda suç işlemek çok risklidir. Bunun yanında bu vapurlar çokça insanı her daim taşıdığından temizlik denetimi de ayrı bir sıkıntıdır.

Körfez Vapurları’nda saydıklarımıza rağmen, asayiş denetimi sıkıntıları oluyordu. Basına yansıyana göre İnciraltı’ndan Konak’a gelmekte olan vapurda bir hadise olmuş, İnciraltı’nda içkiyi fazla kaçırın 3 kişi, vapurun eşyalarını tahrip etmişler ve birbirlerini bıçakla ağır yaralamışlardır. Vapur Konak’a gelince yaralılar hastaneye sevk edilmiş ve üçü hakkında da soruşturmaya başlanmıştır.¹⁸⁶

Şehirlerarası vapurlarda da denetimsel sıkıntılar görülmekteydi. İzmir vapuruna olan aşırı ilginin ve yoğunluğun sonucunda, Liman reisi vapuru kontrol etmiş ve usulsüz

¹⁸⁶ Yeni Asır, 21 Temmuz 1942.

olarak fazladan binen yolcular vapurdan indirilmiştir. Bu sebepten vapur bir saat geç hareket etmiştir. Bu yolcular Kadeş Vapuru'na aktarılmışlardır.¹⁸⁷

Körfez vapurlarıyla alakalı şikayetlerden birisi vapurların iyi temizlenememesine bağlı olarak oluşan bir bit haberidir. Habere göre halktan birinin körfez vapurlarında bit olduğunu, koltuklarda bir kavanoza konmuş şekilde bırakılmış bu bitleri vapurda bulduğunu haberi kaleme alan gazetenin idarehanesine bildirmiştir.¹⁸⁸

Görüldüğü üzere vapurlarda iyi bir denetimin olmadığı ya da savaş şartlarından ötürü bunun gerçekleşemediği açıkça ortadadır.

Şehirlerarası vapurlardaki sıkıntılardan birisi günümüzde de ülkemizde görülen aceleciliğe bağlı olarak yaşanan “kapasite fazlası yolcu” sıkıntılarıdır. Günümüzde bu sıkıntılar hissedilmese de o dönem savaşında getirdiği ekonomik buhranda devlet, her ihtiyaca cevap veremeyebiliyordu.

Bu belirttiğimiz hususa dair hadise İzmir vapurunda gerçekleşmiş ve hadise öylesine ciddi boyuta ulaşmıştır ki, fazladan binen yolcuları Liman reisi vapurdan indirebilmiştir. Bu tahliyeden ötürü vapur 1 saat rötarla hareket etmiş, fazla yolcular da ertesi günkü Kadeş vapuru ile gönderilmiştir.¹⁸⁹

Denetimlerdeki yetersiz tespitler de rötarlara yol açıyordu. Basına yansıyanlara göre Tırhan vapuru İstanbul'a ancak saat 2'de hareket edebilmiştir. Çünkü vapur haddinden fazla yük aldığından, vapurun bel atmaması için, gecikmiştir.¹⁹⁰

Güvenlik açısından da haliyle bu saydığımız aksamalar, dolaylı olarak, vapurlarda denetimle alakalı problemleri ortaya çıkarıyordu. Bu örneklerin birisi Ege vapurunda kadın çorabı çalmaya kalkan ve suçüstü yakalanan 2 suçlu şahıs haberidir.¹⁹¹ Bir diğer

¹⁸⁷ **Yeni Asır**, 26 Eylül 1940.

¹⁸⁸ **Anadolu**, 14 Sonkanun 1944.

¹⁸⁹ **Yeni Asır**, 26 Eylül 1940.

¹⁹⁰ **Anadolu**, 21 Eylül 1939.

¹⁹¹ **Yeni Asır**, 2 Şubat 1944.

anekdot hırsızlıkla alakalıdır. Basına yansıyanlara göre İzmir vapurunda bir şahıs, mağdur şahıs uyku halindeyken cebinden 5 lirasını çaldığı iddiasıyla gözaltına alınmıştır.¹⁹²

Bu bahsedilen hadiseler bugün dahi görünebilecek sıkıntılar olsa da teknolojinin nimetleri sayesinde bugün bu tip sıkıntılar deniz vasıtalarında neredeyse görünmemektedir. Ayrıca hava ve kara yolunun gelişmişliği sayesinde denizyolları hemen hemen ticari bir niteliğe kavuştuğundan, yolculara ilişkin sıkıntılara da pek rastlanılmamaktadır. İzmir için Körfez Vapurları da yine kolay denetlenilebilirlik sayesinde bu problemlerin önüne geçilebilmektedir.

5.4. İzmir Limanı'nın Fuar'a Olan Sosyo-Kültürel Etkisi

İzmir Limanı'nın ticari gücünün en önemli meyvesi olan fuar zaman içinde sosyal bir boyut kazandı ve o dönemin İzmir'i için çok önemli bir sosyal merkezi haline geldi. Öyle ki bu durum ülke geneline yayıldı özellikle İstanbul'dan sıkça vapur seferleri fuar dönemlerinde yapılıyor ve hatta kamuoyu etkisi basına da yansıyor.

Limanın fuara olan sosyo-kültürel etkisi daha çok fuarın savaş zamanında dahi canlı kalması noktasındaydı. Ayrıca daha evvelden belirttiğimiz üzere İngilizlerin ve başka ülkelerin fuara olan ilgisi de halkın diğer kültürlerle olan ilişkisinin de koparmamıştı.

Fuar liman sayesinde halkın kaynaşma noktası olmuş ve o dönemin eğlence merkezi haline gelmiştir.

Fuarın bu hususa en önemli etkisi, o dönemin ünlü simalarının İstanbul'dan vapurla gelmesidir. Basına yansıyanlara göre Fuar'a aynı zamanda bir ticaret vapuru olan-Kadeş vapuruyla-gelmeleridir.¹⁹³ Bu ünlü simalar içinde milletvekili dahi vardır.

¹⁹² **Yeni Asır**, 16 Temmuz 1941.

¹⁹³ **Yeni Asır**, 11 Ağustos 1945.

Bir diğerk haberde de fuarın kültürel etkisi adeta öne çıkmıştır. Haberde Ticaret Bakanı'nın şehre geleceğı ve pek çok ziyarette bulunacağı belirtilmiş, Almanya, İngiltere, Macaristan, Bulgaristan gibi ülkelerin açacağı pavyonlar hakkında ve yerli pavyonlar hakkında bilgiler verilmiştir.¹⁹⁴Burada limanın yaratmış olduğı dış dünyaya açılma etkisi de görölmektedir.

Fuara yabancı ülkelerden de gelen ziyaretçiler oluyordu. Bir defasında Tırhan vapuru fuarı ziyaret için pek çok yolcu ve ecnebi getirdiğı basında yer almıştır. ¹⁹⁵Gelenlerin uyruğı hakkında bilgi verilmemiştir.

Fuar öylesine bir etki yaratmıştır ki, 15 gün boyunca İstanbul'dan İzmir'e giden vapurlarda yer kalmamıştır.¹⁹⁶Bu durum vapurdan gelecek bilet karından çok, halkın buraya olan "eğlence ve gezme" rağbetini gözler önüne sermektedir. Günümüz manasıyla Fuar, İzmir için yerli turistler açısından Çeşme'nin yerini-bir ölçüde-tutmuştur diyebiliriz.

Sonuç olarak İzmir Limanı'nın fuarda yarattığı sosyal etki açık şekilde ortadadır.

5.5. İzmir'de Vapur Kiralama Yoluyla Yapılan Organizasyonlar

Şehirde ki bazı meslek mensupları savaş zamanında dahil vapur gezileri düzenliyordu. Bu organizasyonlar halktan kimselere ait olsa da sosyal yaşamda deniz kültürünün ne denli etki yarattığına dair bize önem arz etmektedir. Üstelik bu organizasyonların savaş zamanında dahi sürmesi de halkın bu gibi eğlencelere olan talebinin de işaretiydi.

Vapur kiralama yoluyla belirli bir meslek grubu ya da belirli bir zümre değil, maddi gücü yeten şehrin her kesim vatandaşı bu organizasyonları yapıyordu.

¹⁹⁴ **Yeni Asır**, 17 Ağustos 1943.

¹⁹⁵ **Anadolu**, 31 Ağustos 1940.

¹⁹⁶ **Yeni Asır**, 24 Ağustos 1940.

Basına göre İzmir halkevi sosyal yardım komitesi bir vapur gezisi yapmış, İnciraltı plaj gazinosunda yapılan eğlencelerle birlikte gezi güzel geçmiştir.¹⁹⁷

Bir geziyi de öğretmenler tertip etmiştir. İzmir öğretmenleri yardım sandığı tarafından önümüzdeki 25 Mayıs Cumartesi gecesini İzmir körfezinde bir vapur gezisi yapılması planlanmıştır. Bu gezinin daha eğlenceli olabilmesi için gerekli hazırlıkların tamamlandığı yine basına yansımıştır.¹⁹⁸

Yine öğretmenler bir gezi planlamışlar ve vapur gezisinde 26 Mayıs Cumartesi günü İzmir-İnciraltı-Foça arasında bir vapur gezisi tertiplenmiştir. Vapurda büfe, caz ve bando da bulunacağı belirtilmiştir.¹⁹⁹

Görüldüğü üzere İzmir Limanı'nın yarattığı “canlı” bir deniz kültürü insanların deniz taşıtlarını bir “Eğlence aracı” olarak görmesine de vesile olmuş, savaş döneminde deniz taşıtlarının denizaltılarca torpillenme veya uçaklarca kazaen ya da kasten isabet alma riskine rağmen, insanlar bu eğlence anlayışlarından vazgeçmemişlerdir.

5.6. İzmir Limanı'nın Ticari ve Ulaşımındaki Hareketliliğin Şehir Kamuoyu Açısından Önemi

İzmir halkı bu işe her daim önem veriyordu. Bu tepkileri de en iyi yansıtan da elbette İzmir basınıydı. Medyanın tek unsuru o dönem için gazeteler olduğundan ve şehir yöneticilerinin bazılarının, halkın taleplerini veya şikayetlerini örtbas etmeleri o dönemde daha kolay olduğundan mütevellit, basın bu işe karıştığında; bu çabalar boşa çıkıyor ve sorunlara çözüm olabiliyordu.

Tüccarlarla alakalı durumu daha evvel ele almıştık. Fakat İzmir Limanı'ndaki genel hareketliliğin halkı etkilemediği ya da halkın bu durumla pek ilgilenmediğini düşünmek yanlış olur.

¹⁹⁷ **Yeni Asır**, 6 Temmuz 1942.

¹⁹⁸ **Yeni Asır**, 11 Mayıs 1940.

¹⁹⁹ **Yeni Asır**, 20 Mayıs 1945.

Halk daha çok kendi bireysel ihtiyaçlarını ele alarak gündeme konularını taşıyordu. Deniz yoluyla ulaşımdan başka kritik işlemlere vesile olan başka ulaşım türü yoktu. Haliyle İzmir kamuoyu da deniz yoluyla ulaşım işleriyle yakından ilgileniyordu.

Halkın bu noktada değindiği en temel husus Körfez Vapur Seferleriydi. Basına yansıyanlara göre, Karşıyaka vapur iskelesine vapur seferleri yetersiz kaldığı için 8.35 vapuru kaçıran insanlar 9.25 vapuruna kadar olan sürede iskele civarı kahvehanelerde beklemek zorunda kalmışlar; 8.35 ve 9.25 arasına tekabül saat 9.00'da bir vapur seferinin konması ve akşamları da 17.35 ve 18.25 arasına da Konak'tan bir vapur seferi konmasını belediyeden talep etmişlerdir. Belediye reisi de talebi yerinde bulmuş ve konuyla alakalı olarak Perşembe günü belediye meclisinin toplanacağını duyurmuştur.²⁰⁰

Bu tepkiye yanıt 28 Haziran'da gerçekleşmiş, belediye ve denizyolları idaresi ortak toplantılar yaparak halkın ihtiyacına dönük yeni bir vapur tarifesini yürürlüğe sokmuştur.²⁰¹

Bazen şehrin nabzını iyi yoklayan basında, deniz işlerine dair tavsiyeler verebiliyordu. Bu hususla alakalı olarak basında İnciraltı'na ek vapur seferlerinin yapılması gerektiği, vapurlardaki sıkışıklık ve konforsuz ulaşımın eğlenceyi kaçırdığı belirtilmiştir.²⁰²

Halkın şikayetlerinin sümenaltı edilebilme ihtimalinden ötürü gazete, eksiklikleri kaleme almaktan da çekinmiyordu. Neşriyatta yer aldığına göre İnciraltı'na giden vapurlarda temiz su olmadığını ve yaz aylarında bunun ciddi sıkıntılara yol açtığı yer almış ve Körfez Vapur İdaresinin bu hususta tedbir alması istenmiştir.²⁰³

²⁰⁰ **Yeni Asır**, 7 Nisan 1944.

²⁰¹ **Yeni Asır**, 28 Haziran 1944.

²⁰² **Yeni Asır**, 1 Ağustos 1943.

²⁰³ **Anadolu**, 7 Temmuz 1943.

Bu yöntemlerin faydası da keza görülmüştür. Basına yansıyan bu hususların idarecilerde etkili olduğu da ortadadır. Yine basına yansıyanlara göre Karşıyaka'da ki vapur tarifesi sıkıntısının halkın talebi doğrultusunda çözüldüğü belirtilmiştir.²⁰⁴

Bu önem sadece körfez vapurlarında görülmüyordu. Normal şehir-içi ulaşım vapurlarında(İzmir-İstanbul) bazen öylesine bir yoğunluk oluyordu ki, ek vapur tahsisatı kaçınılmaz oluyordu. Bu gibi izdihamlardan ötürü bu bahsettiğimiz hatta Kadeş vapuru tahsisi edilmiştir.²⁰⁵

Vapurların deniz kenarı olan şehirler için o dönemki tek toplu ulaşım aracı olmasından dolayı, güvenlik sıkıntıları da yaşanıyordu. Bu hususa güvenlik ve denetim başlığında da değinilmiştir.

Limanda ki ticari hareketliliği elbette halk genel olarak bilemeyecekleri ve bu işin nasıl yapılacağını anlayamayacağı için ticari boyuta karışmamıştır. Halk sadece kentte vurgunculuk ve karaborsa olunca tepki gösteriyordu, haliyle bu gibi kriz durumlarının da sadece limanla alakalı olması da söz konusu olamazdı.

Sonuç olarak Liman'da ki deniz vasıtalarının yarattığı total hareketlilik niteliği, İzmir halkını da etkilemiş olduğu görülmektedir.

5.7. Kabotaj Bayramı'nın İzmir Limanı ve Kentte Yaptığı Etki

Kabotaj Bayramı'nın İzmir'de önemli etkileri oldu. Bayram kutlamaları sayesinde halkın dikkatinin denizciliğe yöneldiği de ortadaydı.

Limana halkta denizciliğe dair sempati uyandırdığından ve bu bölgede denizcilik vasıtasıyla(gemide, sandalda çalışan vs.) kimseler çok olduğundan bu sektörde çalışanların aileleri de şehirde önemli bir kitleydi.

²⁰⁴ Anadolu, 21 Birincikanun 1940.

²⁰⁵ Anadolu, 24 Eylül 1940.

Aslında Kabotaj denizcilikle geçinen Türk tüccarını doğrudan ilgilendiren bir hak olsa da, halkta oldukça rağbet ediyor, Şehir yöneticileri de bu bayramı es geçmiyordu. 1 Temmuz 1944'te yapılan Kabotaj kutlamalarında limandaki deniz araçları ve hatta devlet kurumları bile bayraklarla donatılmıŐ; Cumhuriyet meydanından askeri bandonun çalacağı istiklal marŐı ile etkinlik başlayacak, Atatürk anıtına elenk konulmasıyla birlikte denizciler ve CHP adına birer söylev verilecek ve rıhtım nnden deniz vasıtalarının merasim geçiŐi seyredilecektir. Daha sonra da kürek, yelken ve yüzme yarıŐları gerçekleŐtirilecektir. Geceleyin ise deniz eğlenceleri yapılacak ve denizyolları idaresinin tahsis edeceği vapurla körfezde davetlilere mahsus bir gezi yapılacaktır. Eğlence gece yarısına kadar sürecektir.²⁰⁶

Bu tip coŐkulu kutlama organizasyonunun ardındaki nedenlerden birisi belki de II. Dünya Savaşı'nın açık bir Şekilde Alman yenilgisiyle sonulanacağının belirmesine bağlı bir rahatlama da olabilir. Fakat savaş süreci bir yana Genç Cumhuriyet'in bu devrimleri halka içselleŐtirme adına, bu gibi diplomatik baŐarıları haklı olarak kullanmak istemesi de son derece normaldir.

Kabotaj Bayramı'nın İzmir için sadece bir milli bayram olmadığını, deniz organizasyonlarına ve de yöneticilerin bu Şehir üstünde bir politik propaganda uygulamasıyla da grlmektedir. Nitekim KarŐyaka'da yapılan bir Kabotaj kutlamasında, Liman reisi Bahrettin Ulcay yaptığı bir konuşmada 1926 yılında ekserisi köhne ve rk sadece 68.000 ton olan deniz ticaret filosunun, yeni vapurlarla 200.000 tonu aŐtıėını ve bu büyüme için devlet büyüklerine minnet duyduğunu söylemiŐtir.²⁰⁷

Bu methi daha evvel de belirttiğimiz üzere haklı bir vgdr. 20 sene evvel kurulmuş, 1929 Krizi geçirmiş, karaborsa, vurgun, kıtlık ve hatta açlık tehdidi altında bulunan Cumhuriyet Türkiye'sinin; Osmanlı'dan aldığı bir enkazı hemen toparlaması kolay değildi. Bu yüzden en ufak olumlu gelişmeler dahi hem halk için hem yöneticiler için, zor savaş dönemlerinde tutundukları bir “moral dalı” olmuştur.

²⁰⁶ **Yeni Asır**, 1 Temmuz 1944.

²⁰⁷ **Anadolu**, 2 Temmuz 1940.

Kabotaj ile alakalı çokça hadise vardır. Fakat hemen hepsinin odak noktası her şeyden evvel milli bir bayram, Osmanlı'yı sömüren emperyalistlere karşı Cumhuriyet rejiminin önemli bir kazanımı ve devlet yöneticilerinin halkla denizcilik üzerinden sosyo-politik temaslar kurabildiği bir organizasyonlar bütünü olarak gerçekleşmiştir.

6. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE COĞRAFI ÖZELLİKLERİNİN İZMİR LİMANI'NA OLAN ETKİLERİ

6.1. İzmir Limanı'nın Jeopolitik Konumunun Kente Olan Etkisi

İzmir Limanı daha önce de belirtildiği üzere coğrafi oluşumuyla parlamış bir limandır ve konumu itibarıyla bugün dahi oldukça önemlidir. İzmir'in savaş yıllarını zor atlatmasının en önemli sebeplerinden biri de konumudur. Coğrafi yapısı gereği diğer Ege limanlarına da hakim olan İzmir, II. Dünya Savaşı yıllarında Almanların Yunanistan'ı işgalinden sonra iktisadi gücünü yitirmesine rağmen, müttefik-mihver çekişmesinden ötürü son derece stratejik bir öneme sahip oldu. İngiltere ve Almanya da bu bölge ile ilgilenmeye başladılar, yani burayı gizli yollarla bir üs merkezi olarak kullanmayı hedeflediler. Bu süreç önceki bölümlerde belirtilmişti ve belirtmek gerekir ki bu süreç İzmir için asıl buhranın da başlangıcı oldu.

Her ne kadar politik konjunktürde İzmir'in konumu kritik düzeyde önem kazandıysa da, şehir ekonomisi ve İzmir Limanı bundan olumsuz etkilendi. Ticaret ve gemi hareketliliği durma noktasına geldi. Seyrû-Sefer Yasakları ve Pasif Korunma Kanunu, limanın gemi trafiğine ciddi tesirler yaptı. Limanın bu kriz içerisindeki konumundan ötürü İzmir'e bağlı ticaret yapan Manisa, Aydın ve Denizli gibi şehirlerin de ekonomik faaliyetleri etkilendi. O dönem için doğrudan bir kara ulaşımı olmayan Mersin-İskenderun şehirleri bile İzmir Limanı'nın durgunluğundan etkilenmişlerdi.

Aslında, daha önce değinilen ve sonraki bölümlerde de değinilecek olan tüm konular İzmir'in jeopolitik konumunun bir ürünüdür. Eğer İzmir'in geniş hinterlandı, işgale uğrayan Yunan adalarına stratejik yakınlığı, İstanbul Limanı ticaret yolu üzerinde olması

gibi birtakım durumlar söz konusu olmasaydı, İzmir Limanı ile bu denli bir inceleme de yapılmamış olacaktı.

6.2. İzmir Limanı'nın Hinterlandı İle Olan İlişkisi

Coğrafya biliminde hinterland, bir limanı ithalat ve ihracat etkinlikleri bakımından besleyen, ona çeşitli ulaşım yollarıyla bağlı, dar veya geniş bölge anlamına gelir.²⁰⁸ Ege'de dağların kıyıya dik uzanması sayesinde İzmir bugün dahi bu konumun avantajını kullanmaktadır. Daha önce de belirtildiği gibi Osmanlı döneminde İzmir, Doğu-Batı arasında daha etkin bir ticari merkezdi. Savaş yıllarında liman vasıtası ile pek çok mal ihraç edilmesinden de görüleceği üzere İzmir Limanı, hinterlandı için savaş zamanında dahi olumlu etkilerini sürdürmüştür.

Örneğin, basında İzmir Limanı'ndan Afyon, Uşak, Denizli, Akşehir, Diyarbakır, Konya, Ereğli ve Karaman arpalarına fob 5 kuruş 50 santim; Mersin, Samsun, Antalya ve İzmir mallarına 5 kuruş 25 santim fiyat verileceği, çavdarlar içinse 5 kuruş 75 santim fiyat verileceği belirtilmiştir.²⁰⁹ Bu haberde önemli olan kısım çeşitli bölgelerden gelen arpaların İzmir Limanı'nda işlem görmesidir.

İzmir Limanı'nın hinterlandına etkisi bununla da sınırlı değildir. Savaşın tesiri hem limanda hem de art bölgelerinde yaşanmıştır. Savaşın getirdiği süreç özellikle Aydın, Muğla, Çanakkale ve hatta Bandırma sayesinde Balıkesir'e de tesir ediyordu. Ancak yine de savaşın bu etkisi daha çok İzmir hattındaki kıyı şeridindeki liman kentlerindeydi. Bunun temel nedeni İtalya'nın Yunanistan'ı işgali olmuştu, çünkü bu kentlerden İzmir'e ticari veya yolcu taşımacılığı amacıyla gemi hareketliliği güçlkle gerçekleşmekte veya gerçekleşmemekteydi. Seyrü-Sefer Yasaklarıyla bu durum iyice ağırlığını hissettirmişti.

İzmir Limanı'nın hinterlandı ile olan ilişkisi görüldüğü üzere son derece önemlidir. Lidyalıların ünlü "Kral Yolu" ile yarattığı tesir savaş süresince devam etmiş ve hatta

²⁰⁸ www.tdk.gov.tr

²⁰⁹ *Yeni Asır*, 7 Sonkanun Pazar 1940.

günümüze kadar süregelmiştir ve İzmir Çandarlı'ya yapılması planlanan yeni limanla daha da gelişeceği aşikardır.

6.3. İklimsel Faktörlerin ve Ege Denizi'nin İzmir Limanı'ndaki Gemi Hareketliliğine Etkisi

İzmir Limanı için iklimsel etmenler fırtına, yıldırım ve dolu gibi etkenlerdir. Ege Denizi ise özellikle su altı coğrafyası açısından kazalara yol açmış ve gemi hareketliliğini etkilemiştir. Ege Denizi için su altının önemli olma sebebi coğrafi oluşumundandır. Çünkü dağların denize dik uzanmasından ve su yüzeyine yakın kayalardan-yani sığıklardan- kaynaklı gemi kazaları meydana gelmiştir. Kısacası sığ ve belli noktaları kıyıya yakın bölgeler, gemilerin karaya oturma ihtimalini ve haliyle gemi kazası olasılığını arttırmıştır. Bu durum sadece bu bölgenin en önemli limanı olan İzmir'i etkiler. Çünkü Karadeniz ve Akdeniz'de bahsettiğimiz yer şekli görülmediğinden buradaki bir gemi ya kıyıya vurabilir ya da bataabilir. Fakat Ege sularında bir gemi deniz içinde dikkat etmezse deniz içi sığ alanlarda mahsur kalabilir. Bu durum ayrıca İzmir'in sahil kurtarma sisteminde bu gibi olaylara karşı müdahale gerektiren kurtarma ekipleri kurmasına vesile olmuştur.

Bu duruma örnek verilebilecek bir olay basında şu şekilde yer almıştır. Yerel basından aktarılan bilgiye göre Necat Vapuru(Şilebi) Antalya'dan İzmir'e mal getirirken 30 İkinciteşrin Salı gününde saat 15.30'da Tuzla'nın 5 mil açığında Çalıburnu sığına oturmuştur. Vakadan haberdar edilen İzmir denizyolları müdürü, mevcut liman vesaitini harekete geçirerek vaka yerine gitmiş ve hem geminin yükünü hem de gemiyle personelini kurtarma işlemi başlamıştır. Her türlü rüzgara açık bir mahalde fırtınaya çıkıp daha büyük bir kaza ve en ufak bir hasara meydan verilmeden Perşembe günü saat 16.40'ta kurtarma gayreti büyük bir muvaffakiyetle başarılmış ve gemi aynı günde saat 20.30'da mendireğe getirilip bağlanmıştır. Daha evvelden boşaltılan yükü tekrar yüklenmeye başlanmıştır. Yükleme işi bitince gemi İstanbul'a dönecektir. Haberin devamında; eldeki küçük liman vasıtaları ile böyle mühim bir işi başardığından dolayı devlet denizyolları İzmir şubesi müdürünün tebrik edildiği ve bu hadise ile denizyolları

ile liman işletmesinin birleştirilmesiyle denizcilik işlerinin bir elden idare edilmesinin ne derece doğru olduğunun kanıtlandığı belirtilmiştir.²¹⁰

Burada liman idaresine dair bahsedilen olumlu ifadeler acaba dönemin tek partisi CHP'nin propagandasını mı taşıyordu, yoksa gerçekten tarafsız bir habercilik örneği mi sergilenmişti? Bunu bilmek mümkün olmasa da gerçek şu ki, savaş dönemi şartlarında İzmir'de böylesi önlemler almayı sağlayan vasıtalar bulmak önemli bir iştir. Çünkü 1929 Krizi'ni çok ağır bir şekilde yaşamış bir ülkede, üstelik savaş koşullarında yakıt bulmak çok güçtü. Zira daha önceden bahsedildiği üzere şehir mazot sıkıntısını çok sık yaşıyordu ve böylesi masraflar bugün ufak çaplı görünse de o dönem için ciddi bütçe gerektirmekteydi.

Ege Denizi'nin jeolojik oluşum yapısından kaynaklanan bir diğer hadise de Çeşme Limanı'na girerken sığıklara oturan ve parçalanan Rize Limanı'na kayıtlı bir motorun haberidir. Habere göre motor mürettebatı ve kaptanı kurtarılmış ve kara vasıtasıyla İzmir'e gelmişlerdir.²¹¹

İklimin limana tesiri, sadece İzmir iklimiyle değil, İzmir'e gelen gemilerin geçtiği her bölgedeki iklimsel durumla da alakalı oluyordu. Örneğin Tırhan Vapuru, Çanakkale-Gelibolu arasındaki kesif sis yüzünden gecikmiştir.²¹²

Bir diğer hadisede de Bodrum, Antalya gibi limanlardan İzmir Limanı'na doğru yola çıkan vasıtalar, hava muhalefetinden ötürü Çeşme Limanı'na sığınmak zorunda kalmışlar ve bazıları oradan İzmir'e geçebilirken, bazıları bir müddet Çeşme'ye demir atmak zorunda kalmışlardır.²¹³

Bazen başka limanlardaki iklimsel sıkıntılar, İzmir Limanı'na mal sevk edecek olan gemileri etkilediğinden, dolaylı bir biçimde İzmir Limanı'nın hareketliliğini de

²¹⁰ **Anadolu**, 4 Birincikanun 1943.

²¹¹ **Anadolu**, 19 Mart 1944.

²¹² **Yeni Asır**, 5 Mart 1944.

²¹³ **Yeni Asır**, 28 İlkkanun 1944.

etkiliyordu. Basına yansıyan bir habere göre Burhaniye vapuru fırtına yüzünden Zonguldak'tan kömür alamamış, kömür alması için İkbâl vapuru Zonguldak'a gönderilmiştir.²¹⁴

İklim hususunda olumlu durumlar da söz konusu olabilmekteydi. Bu da iç turizme olan katkıydı. İzmir'in iklimi yazın tatil için çok müsait olduğundan İstanbul-İzmir arası sefer yapan vapurlarda on gün önce müracaat etmek gerekli hale gelmişti.²¹⁵

Mevsimin bir diğer olumlu etkisi sürat vapur postalarının arttırılması olmuş ve haftada iki defaya mahsus olmak üzere İstanbul-İzmir arası vapur seferleri yapılması kararlaştırılmıştır.²¹⁶

İklimsel etkenlerin gemilere olumsuz etkisi sadece fırtınayla değil, deniz kabarması yoluyla da olabilmekteydi, öyle ki yük vapurları deniz kabarmasından dolayı zarar görebiliyordu. Bir Yunan vapuru Romanya'dan kereste getirirken yük güvertede olduğu için keresteler denize uçmuştur.²¹⁷

Kış mevsimi de hiç kuşkusuz liman hareketliliğini etkiliyordu. Bir defasında yıldız rüzgarı ile poyraza dönen soğuk hava vapur seferlerini aksatmıştır. Diğer limanlarda benzeri aksaklıklar görüldüğünden İzmir Limanı da onların yaşadığı bu aksaklıktan etkilenmiştir. Limana gelecek olan vapurlar gelememiş ya da limandan kalkacak vapurlar havanın iyileşmesini beklemek zorunda kalmışlardır.²¹⁸

Fırtınalar da gemi hareketliliğine ciddi manada etki ediyordu ve İzmir sınırları içinde ticari işlem yapan deniz vasıtaları dahi fırtına ile batabiliyordu. Basına yansıyanlara göre susam ve kereste yüklü bir yelkenli, Çeşme'den İzmir'e gelirken Foça açıklarında batmış, mürettebat kurtarılmıştır.²¹⁹

²¹⁴ **Anadolu**, 14 Sonkanun 1944.

²¹⁵ **Anadolu**, 12 Haziran 1945.

²¹⁶ **Anadolu**, 19 Haziran 1942.

²¹⁷ **Anadolu**, 22 Eylül 1943.

²¹⁸ **Anadolu**, 23 Şubat 1940.

²¹⁹ **Anadolu**, 25 Birincikanun 1941.

İklimden dolayı yaşanan aksamalar çok ciddi rötarlara yol açabiliyordu. Öyle ki şiddetli fırtına yüzünden Dumlupınar vapuru bir defasında 24 saat rötarla ancak gelebilmiştir.²²⁰

Görülmektedir ki iklimsel etkenler hem Ege Denizi'nin jeolojik yapısı o dönem büyük sorunlar yaratmıştır. Üstelik hem teknoloji yetersizliğinden hem de savaş koşullarından ötürü bir ilerleme de kaydedilememiştir.

6.4. İklimsel Faktörlerin İzmir Limanı'na Olan Olumsuz Etkileri

Fırtına, dolu ve aşırı soğuklar; liman sahasına, İzmir Limanı'na bağlı İzmir'deki tüm limanlara ve iskelelere olumsuz etkiler yapmış ve önemli hasarlar vermiştir. Limanda yangınlara ve hasarlara yol açmıştır. Ayrıca daha önce bahsedilen gemi hareketliliğindeki aksamalar ticareti ve ulaşımı da etkilemiştir.

Basına yansıyan örneklerden birisi yıkılan rıhtımlarla alakalı olmuştur. Habere göre fırtınadan ötürü şehir gazinosunun önündeki ve Gazi Kadınlar Sokağı'ndaki rıhtımlar hasar görmüştür.²²¹

Ancak limandaki depolara ve antrepolara dair hasar oluşmamıştır. Bunun sebebi muhtemelen buraların ticari değeri çok mühim olduğu için, iklimsel olumsuzluklara karşı oldukça sağlam yapılmış olmaları ve olumsuz durumlara karşı müdahale eden çevik bir personel ağının bulunmasındandır. Zira çatıların dahi uçtuğu fırtınalara rağmen bu saydığımız yerlerle alakalı bir hadise vuku bulmamıştır. Sadece limanda demirli gemiler denizde bulunduğu için oldukça etkilenmişlerdir.

²²⁰ **Anadolu**, 25 Teşrinisani 1939.

²²¹ **Yeni Asır**, 14 İlkanun 1940.

6.5. İklimsel Faktörlerin Körfez Vapur Ulaşımına Olan Etkisi

İklimsel etki bugün bile körfez vapurculuğunu etkiler. O dönemde ise yetersiz teknolojiye ötürü vapurlar yaz-kış değişiminden bile etkileniyordu. Vapurların bu denli etkilenmesi aslında normal gibi gözükse de, makul bir durum değildi. Körfez Vapurları da bundan paylarını alıyorlardı. Örneğin bir seferinde yağmur ve lodos yüzünden vapurların iskelelerdeki halatları kopmuş ve iskelelere yolcu bırakma işleri aksamıştır.²²²

Başta değinilen iklimsel faktörler ile belirtilmek istenen, fırtınalar veya denizin dalgalanmasından kaynaklı olanlardan çok, yaz veya kış olmasına müteakip görülen mevsim değişikliklerdir. Dönemin yerel yöneticileri vapurlara yaz ve kış tarifesi diye vapur seferleri düzenliyorlardı. Buna kanıt olarak basında yer alan İzmir’de bir ilkteşrinden itibaren kış vapur tarifesine geçileceği ve İnciraltı vapur seferlerinin son günü oluşunun ilan edilmesi haberidir.²²³

Bu durum aslında o dönemin şartları için normal, fakat genel tablo için olumsuz bir durumdur. Çünkü İzmir iklimi ılıman bir iklimdir, kış ortasında bahar hatta yaz havası gibi geçiş dönemleri olur. Hatta bazı zamanlar yağmurlu havalarda bile gezi yapma, dışarıda dolaşma imkanı bulunur. Bu dolaşımda hiç şüphe yoktur ki, İnciraltı gibi bölgelerin işlevselleşmesini sağlayabilir ve “yazlık” bir mekandan öteye geçmesine vesile olabilirdi. Çünkü Urla, Çeşme gibi yerlerin aksine İnciraltı, İzmir merkeze daha yakın bir konuma sahiptir.

Lakin hem o dönemin savaşa denk gelmesi hem de vapur kullanımıyla alakalı yakıt sıkıntısı endişesi bu yaz/kış tarifesi uygulamasına yol açmıştır denebilir. Çünkü sorun vapur teknolojisinden kaynaklansaydı, körfezde kışın da vapur seferi sürekli bir biçimde gerçekleştirilemezdi. Bu gibi iktisadi sebeplerden dolayı da-İnciraltı gibi yerlere az talep olacağı düşüncesiyle-vapurlarda bir yaz/kış saati uygulamasına geçilmiş olabilir. Sonuç olarak İnciraltı’nın günümüzdeki gibi şehirleşme ve gelişme süreci o dönemin tek toplu aracı olan körfez vapurlarının işlevsel olamayışından ötürü gecikmiştir.

²²² Anadolu, 11 Birincikanun 1940.

²²³ Yeni Asır, 20 Eylül 1942.

Bu duruma ait bir diğerk örnek yine İnciraltı seferleri ile alakalıdır. Basındaki Eylül ayı ortası çıkan habere göre İnciraltı vapur seferleri azaltılmış ve sadece hafta sonuna sefer konmuştur. Diğerk günlerde olan vapur seferleri kaldırılmıştır.²²⁴

İklimin Körfez Vapur Seferlerine tesiri vapura engel olmasından çok, iklimin şehirde yarattığı yaz turizmi sebebiyle Körfez Vapur Seferlerinin bu yönde belirlenmesi olmuştur denebilir. Ayrıca o dönemki eğlence anlayışı ve günümüzdeki gibi hizmet türlerinin ülkemizde o dönem gelişmemiş olması, yani kısaca ciddi bir toplumsal talep olmaması, bu sürecin az da olsa parçasıdır.

Ayrıca görülmüştür ki iklimin limandaki hareketliliğe etkisi körfez vapurları haricindeki deniz vasıtalarında daha çok görülmüştür.

7. II. DÜNYA SAVAŞI DÖNEMİNDE TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN SİYASİ KONJONKTÜRÜNÜN İZMİR LİMANI'NA OLAN ETKİSİ

7.1. Devletçilik Anlayışının İzmir Limanı'na Olan Etkisi

İzmir Limanı'nın 1929 Krizi'nin de etkisiyle 1934 yılında devletleştirildiğine dair bilgi limanın tarihçesini anlatırken aktarılmıştı. Bunun gerçekleşmesinin sebebi ise ülkede yeterli özel sektör gücü olmamasıydı. Ayrıca savaşın ve 1929 Buhranı'nın yarattığı korku ortamı da elbette devletçi müdahaleyi gerektirmişti.²²⁵

Devletçilik ilkesi fiziki manada limanda ciddi bir etki yaratamadı. Ayrıca Yeni Liman inşaatı –önceden belirtildiği üzere-savaştan ötürü 1945 sonrasına sarkmıştı. Bunda savaş

²²⁴ Yeni Asır, 11 Eylül 1940.

²²⁵ 1929 Dünya Ekonomi Krizi'nin Türkiye'ye yansımaları konusunda bkz. Stefanos Yerasimos, Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye, Cilt:3, Belge Yayınları, 5. Basım, 1989, s.s. 116-118.

koşullarının da etkisi vardır. Devlet, liman yoluyla da ticaret yapabilmiş ve hatta kendi envanterindeki vapurlarla ticari ve ulaşım amaçlı şehirlerarası seferler düzenlemiştir. Osmanlı'dan beri varolan Körfez Vapurculuğunu da yine kendisi üstlenmiştir. İlâveten hükümet, limanları Münakalat Bakanlığı yani bugünkü Ulaştırma Bakanlığı aracılığıyla idare etmektedir.²²⁶

Devletin limanla alakalı-doğrudan-ilişkisine dair basına yansıyan bir gelişme olmuştur. O da devlet eliyle limandan yapılan ticaret işidir. Daha önce istatistiklerle alakalı bölümde, şimdi değinilecek istatistiğe de değinilmiş olduğu için, burada istatistik sadece bazı yönlerden ele alınacaktır.

Devlet eliyle yapıldığı belirtilen anekdotda toplam beş milyon kiloluk ve 900 bin lira değerinde 'devlet' tesirli ticari işlem gerçekleştirilmiştir. İhracat olunan ürünler arasında Ege'nin karakteristik ürünleri olan incir, pamuk, tütün vb. ürünlerin yanında oğlak, sığır, çam hülâsası, koyun gibi normal süreçte limandan satışına nispeten az rastlanılan ürünlerin kayda geçtiği görülmüştür.²²⁷ Muhtelif mahsul olarak da kayda geçmiş ürün istatistiği aynı haberde bulunmasına karşın, bu ürünlerin neler olduğunun bilinemeyeceği açıktır.

Belirtilenleri özetlemek gerekirse bu dönemde devletçilik ilkesinin gereği yerine getirilmiştir. Devletçilik ilkesi²²⁸, devletin özel sektörün yetersiz kaldığı durumlarda, ticarete katkı sağlaması ile alakalıdır. Devlet eliyle yapılan ticarete özellikle canlı hayvan ve çam ürünü gibi ürünlerin satılması bunun göstergesidir. Zira bu ürünler, özel teşebbüsün o dönem İzmir'de, zayıf olduğu ürünlerdir.

²²⁶ İlhan Tekeli; Selim İlkin, **İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla II.Cilt**, İletişim Yayıncılık, İstanbul, 2014 , s. 383.

²²⁷ **Yeni Asır**, 11 Ağustos 1940.

²²⁸ **Devletçilik ilkesi konusunda geniş bilgi için bkz. Hamit Emrah Beriş, Tek Parti Döneminde Devletçilik Türkiye'de Otoritarizmin Siyasal ve Ekonomik Kökenleri**, Liberte Yayınları, Ankara, 2009.

7.2. Milli Korunma Kanunu'nun İzmir Limanı'na Olan Etkisi

1940 yılında devreye giren Milli Korunma Kanunu vurgunculuğu ve karaborsayı durdurmak için çıkarılmış olsa da aksine bu gibi uygunsuz hareketleri daha da artırmıştır. Fakat İzmir için liman hareketliliğine tesiri olmamıştır. Sadece kanun çerçevesinde birtakım yasal tedbirler uygulanmış ve böylece belli ölçüde bir nizam yaratılmıştır. Genel çerçevesiyle Milli Korunma Kanunu olası bir savaşta ülke kaynaklarının en verimli şekilde kullanılmasına dair bir yasadır.²²⁹ İlaveten Milli Korunma Kanunu, diğer kanunlardan farklı olarak, Bakanlar Kurulu tarafından çıkarılan kararnameler ile uygulanmıştır.²³⁰ Bunun sebebi savaş zamanında ekonomik vurguncuğa karşı hızlı tedbir alma kaygısıdır.

Milli Korunma Kanunu İzmir için doğal olarak deniz vasıtasıyla ticaret yapan kimseleri de etkileyen bir kanundur. Bu durumu Ticaret Bakanlığı en üst merci olarak takip etmiştir. Her ne kadar bu hususta çok sayıda haber veya kaynak olmasa da mevcut örnekten yola çıkarak dahi fikir yürütme imkanı vardır. Ele alınan nokta Milli Korunma Kanunu ile liman ilişkisi olduğu için, deniz vasıtasıyla iş yapmayıp, başka yollarla ticaret yaparken bu kanuna takılıp, tutuklanan kimselerin durumu konuya dahil edilmemiştir ve dolayısıyla de bu hususta verebilecek örnekler azalmıştır. Fakat bu durumla alakalı yeterli olacak bir örnek gerçekleşmiştir.

Basına yansıyana göre Milli Korunma Kanunu tedbirlerinin İzmir'de hızla alınabilmesi için Ticaret Bakanlığı, İzmir Ticaret Odası'ndan dış ticaret istatistiklerini istemiştir. Yine bu kanuna göre ihracat tacirlerinin mallarını vapura yüklettikten sonra azami beş gün içinde gümrük ihraç beyannamesini kapatmaları gerekmektedir. Ticaret odası, keyfiyetten tacirleri haberdar etmiştir.²³¹

²²⁹ Hergüner, A.g.e, s. 162.

²³⁰ Detaylı bilgi için bkz. **Metin Tire, İkinci Dünya Savaşında Milli Korunma Kanunu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 1990.**

²³¹ **Yeni Asır**, 9 Nisan Salı 1940.

İhracat yapan tüccarların İzmir’de denetlenmesine dair bu durum şüphesiz İzmir’in ihracat limanı kimliğinden dolayıdır. İthal ürünler üzerinden karaborsacılık ayyuka çıkmış olduğu için; bu kanunu İzmir’de uygulayan yetkililer, en azından ihracat ürünlerini denetleyip, bu malların stokçuluğunu veya kaçak yollarla satışını yapanlar var mı diye denetlemek istemiş olabilirler. Çünkü ihracat üzerinden alınan vergi daha büyük paya sahip olduğundan, devlet idarecileri burada bahsettiğimiz hususa dikkat etmişlerdir.

7.3. Varlık Vergisi’nin İzmir Limanı’ndaki Ticari Hareketliliğe Etkisi

11 Kasım 1942 tarihinde çıkartılan Varlık Vergisi Kanunu²³² günümüzde dahi tartışılan bir uygulamadır. Özellikle bazı çevreler CHP dönemini bu kanunla alakalı hala eleştirmektedir. Önemli olan ise uygulamanın olumlu ya da olumsuz olması durumundan çok, İzmir ekonomisine ve haliyle limanına ne düzeyde tesiri olduğudur.

İzmir de elbette bu uygulamadan etkilenmiştir fakat tarım ürünü ağırlıklı ihracattan dolayı tüccar niteliği çok da öne çıkmadığı için tesiri yok denecek kadar az olmuştur. Çünkü bu vergi daha çok üst düzey zenginlerden sanayi ve ticaret sektöründe büyük işler yapan patronları, özellikle de Anadolu’da dış ticarete Osmanlı’dan beri hükmeden gayrimüslim patronları etkilemiştir.

Bilindiği gibi Osmanlı zamanından beri ticaretle uğraşan gayrimüslimler bazı ürünleriyle öyle öne çıkarlardı ki, Osmanlı’ya gelen -özellikle levanten tüccarlarından mal alırlardı. Sarraflık ve mobilyacılıkta Ermeniler, şarapçılıkta Rumlar ve genel ticari kabiliyetleri ile bugün dünya çapında “ticari zekalarıyla” ünlenen ve bazı kesimlerce de sık eleştiriye uğrayan Yahudiler de Batılıların önemli ticari partnerleriydi. Fakat genç Cumhuriyet ile birlikte bu “kastlaşma” veya bir tür “loncalaşma” ortadan kalktığından bu tabakalaşma nispeten tarih olmuş ve kurulan ticaret odalarıyla da bu işler daha yasal bir zemine oturtulmuştur. Kısacası Varlık Vergisi 1930 Türk-Yunan mübadelesi ile iyice homojenleşen ve sadece az sayıda Yahudi’nin bulunduğu İzmir ekonomisi üzerinde büyük bir etki yaratamamış, asıl tesirleri İzmir’le de sık ticaret

²³² Bu konuya ilişkin ayrıntılı bir çalışma için bkz. Ayhan Aktar, Varlık Vergisi ve "Türkleştirme" Politikaları, İletişim Yayıncılık, İstanbul, 2004.

yapan-İstanbul tüccar sınıfı üzerinde görülmüştür. Çünkü burada çok sayıda bulunan gayrimüslim patronun sermayeleri ve mülklerine devlet haciz koymuş, hükümlüleri çalıştırma yeri olarak da Erzurum'un Aşkale istasyonu seçilmişti.²³³

Varlık Vergisi'nin İzmir limanına tesiri ile alakalı sadece bir haber basına yansımıştır. Bu da iki vapurun vergi borcu kapsamında, açık arttırma yoluyla yapılan işlem sonunda devletçe satın alınması yani borcun tahsil edilmesi işidir. "İkbal" ve "Doğan" adlı iki vapuru İzmir'in o dönemki tüm üst düzey yöneticileri bir heyet oluşturarak satın almışlardır.²³⁴ Basına sadece bu haber yansımış ve başka bir veriye ulaşmamıştır. Ancak bu ufak anekdot üzerinden şöyle yorum yapılabilir. O dönemin en önemli ticari vasıtası olan vapura, üstelik iki vapura el konması, denizcilikle geçim sağlayan tüccarın da zor zamanlar geçirdiğini ve buna bağlı olarak limanın da bundan etkilenmiş olabileceği ihtimalini gösterir. Bir diğer önem ise devletin bu ürünleri satın alması, kendi deniz ticareti filosunu geliştirme isteğini yani denizciliğe verdiği önemi arz eder. Özellikle İzmir denizyolları idaresine zimmetlenen bu vapurlar; şehir yöneticilerinin deniz ticaretini, özellikle de İzmir'in ticaretini ne denli ciddiye aldıklarını gösterir. Fakat genel anlamda düşünülecek olursa Varlık Vergisi'nin, İzmir Limanı'nın ticarete ve ulaşımdaki gemi hareketliliğine ciddi anlamda etkisi bulunmamıştır.

7.4. Türkiye Cumhuriyeti Yöneticilerinin Diplomatik Etkilerinin İzmir Limanı'na Olan Yansıması

Atatürk'ün ölümü, ondan sonra gelen yöneticilere büyük sorumluluk yüklemişti. Çünkü Atatürk'ün boşluğunu hem halk nezdinde hem de idari sahada doldurmaları gerekiyordu. Bu elbette tam anlamıyla gerçekleşemezdi fakat zor durumdaki ülke için de bir şey yapılması lazımdı.

Bu sorumluluk elbette İsmet İnönü'ye ve hükümete aitti. Bu süreçte Başbakan ise Refik Saydam'dı. Hükümetin en önemli vazifesi iktisadi Dumlupınarlar kazanabilmek

²³³ Şerafettin Turan, **Türk Devrim Tarihi Cilt IV-1**, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1999, s. 162.

²³⁴ **Yeni Asır**, 1 Mart 1944.

ve halkı darboğazdan kurtarmaktı. Bunun da gerçekleşebilmesi için ticareti kanalize eden yol yapımlarının ülkede yaygınlaşması şarttı.

Osmanlı'dan beri denizyolları ağı gelişmiş olan Anadolu'nun, demiryolu hususundaki altyapısı da nispeten ileri boyuttaydı. Çünkü emperyalistler Anadolu'yu daha çok sömürebilmek için bu iki ulaşım türünü Anadolu'da geliştirmişlerdi.

Ancak karayolu ulaşımında muazzam eksikler vardı. Çünkü günümüzdeki tır taşımacılığı yoktu ve o dönem karayollarında güvenlik sağlayabilmek de oldukça zordu. Fakat buna rağmen Türkiye Cumhuriyeti'nin önceliği demir ve deniz yoluydu. Çünkü karayolu çok maliyetliydi ve hem savaşın yaklaşması hem de dünya ekonomik bunalımının ağır faturası, böylesi bir yatırımı mümkün kılamıyordu. Bu yüzden demir ve deniz yolu öncelikli seçildi. Demiryolundaki maliyetler de ağır gelmeye başlayınca ülkenin 'hava deliği' olan yerler limanlar olmaya başladı.

Çünkü denizyollarını geliştirmek hem ucuz hem de kolaydı. Bir ulaşım ağı yapmaya gerek yoktu ve dış ticaretin de en iyi yapıldığı ulaşım türüydü. Yani her anlamda Anadolu'nun gereksinimlerine o dönemin şartlarında en uygun olan ulaşım türü deniz yoluydu. Ancak denizyolları, kapasitesi ve donanımı gelişmiş limanlarla gelişebilir ve ülke ekonomisine katkı sağlayabilirdi.

İyi bir liman olmadan ticaret tam anlamıyla gelişemezdi. Hükümet İstanbul, İzmir ve Mersin limanlarını gözbebeği gibi koruyacak ve Anadolu kıyılarında limanlar açacaktı. Bu süre zarfında İskenderun Limanı da yapılacak ve denizyolları geliştirilmeye çalışılacaktı.

Ancak ne kadar teknolojik ve üstün özelliklere sahip liman yapılırsa yapılsın; yürütme organı eğer iyi bir ticaret politikası geliştiremezse, limanın üstünlüğü hiçbir işe yarayamayacağı gibi, etkisiz bir ticaret politikası da buna eklenip limanın hareketliliğine olumsuz etkiler yaratırsa; bu durum ciddi sorunlara yol açabilirdi.

Çünkü deniz yoluyla nakliyat yapmak, karayoluna göre çok daha zordur ve zaman alıcıdır. Gemiden malın inmesi, sevki ve iç bölgelere nakli uzun bir süreç alır. Özellikle gıda gibi çabuk bozulabilecek ürünlerde ciddi zararlar oluşma ihtimali de yüksektir. Talebi yüksek ithal ürünlerin de bir anda bolca piyasaya arzı ve bu malların vurguncularca bir anda piyasadan çekilmesi gibi durumlar yine sorunlara yol açabilirdi. Bunun aşılması için çokça motorun ve yelkenlinin de limanda faaliyet sürdürdüğü bilinmektedir.

Bu zorluklar yetmezmiş gibi, yeni toparlanan Cumhuriyet'i vuran 1929 krizi ve 1939 yılında başlayan dünya savaşı, hükümetin adeta ateşten çemberiydi.

Savaşın tesiri de özellikle Yunanistan'ın işgali ile zirveye tırmandı. Artık Ege Denizi, büyük vapurlara, gemilere neredeyse kapalı olmaya başlamıştı. Yelkenliler ve motorlarla yapılan ticaret, şehre yetmediği gibi, karaborsacılığın çarkına su taşıyordu. Çünkü az sayıda gelen malı onlar alıyor ve piyasaya sürmüyorlardı. Dolayısıyla şehir tüccarının şikayetleri de artıyordu.

Tüccarların Ulaştırma Bakanlığı'na şikayetleri arttırınca, dönemin Bakanı Ali Çetinkaya, bu şikayetleri başbakanlığa bildirdi ve öneri olarak da önce on beş günde bir, sonra haftada bir yapılması kaydıyla bir şilep postası kaldırılmasını istedi. Bu istek başbakanlık tarafından yerinde bulundu ve güney sahillerine ve oradaki limanlara belirtilen gün aralıklarında bir şilep postasının kaldırılmasına izin verildi.²³⁵

Devlet yöneticileri limana kayıtsız kalmadıkları gibi, onların limanın ticaretini doğrudan yönlendirebildikleri de bilinmekteydi. Cumhurbaşkanı İsmet İnönü bir defasında İzmir'den İskenderiye'ye 5.000 ton üzüm ve incir taşıyabilecek, geriye dönüşünde de İskenderiye'den çok sayıda mal, ağır sanayi ürünü lokomotif ve hacmi büyük malları taşıyabilecek bir gemi talep etmiştir. Bu doğrultuda 5600 tonluk Doğan

²³⁵ Kemal Arı, "İkinci Dünya Savaşı Yıllarında İzmir Limanı", **Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu I**, İzmir, 2009, ss. 317-318.

Vapuru, Devlet Denizyolları tarafından kiralanmış, ardından da seferlerine başlamıştır.²³⁶

Ülke geneli ticari kanunlar peşi sıra çıkarılmıştı, ancak bunlar doğrudan limanlara tesir etmiyordu. Limanları yakından ilgilendiren kanunlar ve düzenlemeler ise aslında 1931'den beri uygulanan kontenjan ve takas usulleriydi. İzmir, Devletçilik etkisiyle, tarım ürünü işlemleri ağırlıklı bir limana dönüştürülmüştü. Fuar ile de bu ürünlerin pazarlanması, bu alanda usulsüzlük yapan aracılara bertaraf etmiş ve piyasaya malların daha hızlı sunumunu gerçekleştirmişti. Ancak II. Dünya Savaşı ile gelen yeni kontenjan ve takas usulleri ile alakalı düzenleme İzmir'in ticari fonksiyonuna zarar verdi. Bu uygulamaya göre İzmir'in ithalat kontenjanı %10 ile sınırlandırılmış, takas usulünde ise ihracatçıya ihraç edilen mal tutarının yarısı kadar ithalat izni verilmişti. Bu süreçte İstanbul'a ise %75 kontenjan izni verilmişti. Durum böyle olunca pek çok İzmirli ticaret erbabı İstanbul'a göç etmek zorunda kalmıştı.²³⁷

Bu örnek aslında bize iki önemli noktayı vurgulamaktadır. İlki bu uygulamanın sadece İzmir için değil, tüm İzmir nüfusu ve hatta Ege Bölgesi için gerçekten ağır bir bunalıma yol açmasıdır. Öyle ki bu buhran, CHP muhaliflerinin propagandası olacak ve 1950-1957 genel seçimlerinde Demokrat Parti; 1961-1969 genel seçimlerinde Adalet Partisi gibi merkez-sağ partiler İzmir'den birinci parti olarak çıkacaktır. CHP'nin bugün kalesi sayılan İzmir'den birinci parti olarak çıkması, 1973 genel seçimin galibi "Karaoğlan" lakaplı ünlü siyasetçimiz Bülent Ecevit ile gerçekleşecektir. Genel seçim haricindeki 1961 Anayasası referandumunda dahi İzmir ve pek çok Ege vilayeti de çoğunluk ret oyu vermişlerdir. Yani İzmir ahalişi CHP'ye uzunca bir süre bu yüzden karşı durmuş ve II. Dünya Savaşı dönemi iktisadi buhranının diyetini CHP'ye sandıkta ödetmiştir.

Bu hususla alakalı ikinci önemli nokta ise ilkinde belirtilen düşüncelerin aksine; İzmir'e verilmiş %10'luk ithalat kontenjanının aslında akıllıca bir tedbir olduğudur.

²³⁶ A.g.m., s. 319.

²³⁷ Deniz Yıldırım; Evren Haspolat, **Değişen İzmir'i Anlamak, 19. Yüzyıldan 21. Yüzyıla İzmir Ekonomisinde Süreklilik ve Kırılmalar**, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2010, s. 88.

Çünkü denizaltı tahrip gücü ile dünya çapında ün salmış olan Almanlar, Ceneviz-Venedik gibi dünyaca ünlü denizci şehir devletleri çıkarmış olan İtalyanlar, Ege Denizi için ciddi birer tehdit oluşturmaktaydılar. Ayrıca bu devletlerin başındaki kimseler maceraperest idarecilerdi. Bir anlık öfkeleri veya hırsları Türk kıyılarına ve gemilerine zarar vermeleri yüksek olasılıktı ve hatta bu devletler Türkiye'yi işgale dahi kalkışabilirlerdi. Bu yüzden İzmir gibi önemli bir limana bu denli kısıtlayıcı tedbir almak çok normaldir. Çünkü liman hareketlendikçe dikkat çekecek ve olası sabotajlardan etkilenme ihtimali de artacak ve zarar da o denli büyük olacaktır. Fakat bu zorunluluk karaborsa, karne uygulaması, ağır vergiler ve vurgundan bıkmış halkın tepkisine mani olamamış, aksine tepkiyi daha da arttırmıştır.

Bu süreçte pek çok yönetici limana dair basında açıklamalar yapmıştır. Bunlardan bir tanesi dönemin Ulaştırma Bakanı Ali Fuat Cebesoy'un basına yansıyan İzmir Limanına dair açıklamasıdır. Kentte denizyolları idaresi ile birlikte teftiş yapan Ali Fuat Paşa, İzmir Limanı ile alakalı olarak yükleme ve boşaltma işlemlerinde kolaylıklar sağlanacağını belirtmiş, İzmir Limanı ile alakalı yapılacak yatırımları beyan etmiştir.²³⁸

Limana alaka göstermek zorunda olan bir diğer bürokrat ise, ticaret bakanıdır. Çünkü tüccarın gemilerle alakalı sorunundan ulaştırma bakanı sorumluydu, ancak ticari tüm işlemler yani işin esas zor kısmı ticaret bakanının göreviydi. Bu vesileyle şehir tüccarlarının durumunu incelemek için ticaret bakanı öncelikle fuar açılışı merasimine katılmış ve çarşamba gününe kadar İzmir'de teftişlerini sürdürmüştür.²³⁹

Limanların ticaretteki rolünü iyi kavrayanlardan birisi de Refik Saydam'dı. Saydam bir defasında İzmir'den dört ithalatçı ile görüşüp, kente yapılacak olan ithalatlarda nasıl kolaylık sağlanabileceğine dair görüşme yapmıştır. Netice de ithalatta kolaylık sağlanacağı ve ihtikarlığa karşı mücadele edileceği belirtilmiştir.²⁴⁰

²³⁸ **Yeni Asır**, 4 Ağustos 1943.

²³⁹ **Yeni Asır**, 19 Ağustos 1940.

²⁴⁰ **Yeni Asır**, 24 Sonkanun 1941.

İzmir Limanı bazı zamanlar başka devlet adamlarının da ziyaret adresi olabiliyordu. Bir defasında Mısır'ın önemli siyasetçilerinden olan Mısır eski Başbakanı Ahmet Ziver Paşa, İzmir Limanına vardıktan sonra şehri ziyaret etmiş ve burada yaptığı gözlemler basına aktarılmıştır.²⁴¹

İzmir'in cazibe merkezi bir yaşam yeri olması ve fuarın iktisadi işlevi, Türkiye'nin dış ilişkilerinde burasının önemli bir kent olmasını da sağlayabiliyordu. Şüphesiz bu organizasyonun dinamosu da limandı.

Bu duruma bir diğer örnek ise Yugoslavya elçisinin fuar açılışına gelmesi ve açılış sonrasında yine vapurla İstanbul'a dönmesi ile alakalı haberdir. Habere göre elçi bölgedeki yöneticiler tarafından da iyi bir şekilde ağırlanmış ve hatta elçiye hediyelik ürünler verilmiştir.²⁴²

Ancak limanın asıl işlevi elbette yine de ticaretle alakalıydı. Ayrıca devlet, tüccarlar yetersiz kaldığı için limanla bu hususta daha da çok ilgileniyordu ve İzmir'in savaş bölgelerine çok yakın olması da, devleti daha fazla denetim yapmaya zorluyordu. Bu sebepten ötürü Ulaştırma Bakanlığı; tüccarlardan ellerindeki malların durumuna, nereye satacaklarına, kömür vaziyetlerinin ne olduğuna dair bir malumat istemiş ve bunu şehir deniz nakliyat komisyonu ile İzmir Ticaret Odası aracılığıyla yapacağını duyurmuştur.²⁴³

Tabii ki sıkıntılar bir anda çözülemiyordu ve bazen sıkıntılara ticaret odaları da çözüm arıyordu. İzmir Limanı'nın iskelesinde birikmiş mallar savaştan ötürü yurtdışına gönderilemediğinden, İstanbul önemli bir pazar olmuştu. Bu sebeple İzmir Ticaret Odası'na bağlı bir heyet, İstanbul'daki ticaret odasına giderek, bu sorunun çözümü için görüşme ayarlamış ve görüşmenin neticesinde oluşturulacak olan çözümü de Ticaret Bakanlığı'na rapor etmeyi planlamıştır.²⁴⁴

²⁴¹ **Yeni Asır**, 14 Eylül 1940.

²⁴² **Anadolu**, 22 Ağustos 1940.

²⁴³ **Yeni Asır**, 18 Mayıs 1944.

²⁴⁴ **Anadolu**, 9 Birincikanun 1942.

Basında -ilgililerden alınan bilgiye göre- limanla alakalı yeni seferler yapılacağına dair söylentiler yer almıştır. Bu hususta ilgili kesin bir mercii belirtilmemiş, sadece yeni şilep seferlerinin yapılacağı bildirilmiştir.²⁴⁵

Limanın ihracatçı kimliğinden ötürü diplomatik süreçlere yol açabilecek sorunlar da yaratabileceği bir gerçektir. Bu gibi bir sıkıntı bir defasında Ulaştırma ve Ticaret Bakanlıkları arasında olmuş, navlun farkı meselesinden ötürü geçici bir anlaşmazlık olmuştur.²⁴⁶

Yöneticilerin limanla alakalı yaşayabilecekleri en büyük sıkıntı savaşla alaka olabilecek sıkıntıydı. Zira limanlarda Pasif Korunma ve Seyrû Sefer Yasakları uygulanıyordu. Olası bir çatışma durumu bile yöneticileri çok zorda bırakabilirdi. Bu gibi uygulamalara rağmen yöneticiler her daim İzmir Limanı da dahil ülkedeki tüm limanların durumlarını dikkatle değerlendirmişlerdir. Ulaştırma Bakanı Ali Fuat Cebesoy, İzmir'in hakkının yenmemesi için her türlü tedbirin alınacağını bildirmiştir.²⁴⁷

Savaş sıkıntısıyla birlikte, limanın devlet üstündeki baskısını arttırdığının bir diğer işareti de pasif korunma kanunlarıydı. Bu kanunlar çerçevesinde; limanın karartılması ve liman ardı bölgesi dahil tüm kritik yerlerin korunmasını da içeren bir plan olduğu için, limanda yapılan sevkiyat işlemlerinin tümünden hızlandırılacağına bilgisi ilgililer tarafından basınla da paylaşılmış ve halk bilgilendirilmiştir.²⁴⁸

Görülmektedir ki yöneticiler her daim limanla alakalı olmuşlardır. Limanın bölge halkı açısından önemi büyük olduğu için, olası bir buhranın bir felaket doğuracağı yöneticilerce de anlaşılmıştır.

²⁴⁵ **Anadolu**, 23 Haziran 1945.

²⁴⁶ **Anadolu**, 24 Şubat 1944.

²⁴⁷ **Anadolu**, 29 Temmuz 1944.

²⁴⁸ **Anadolu**, 29 Temmuz 1944.

SONUÇ

İzmir Limanı'nın etle tırnak misali olan sosyo-ekonomik ilişkisinin özellikle mikro bazda incelenmesi zor bir konudur. Fakat II. Dünya Savaşı yılları bu işi aslında hem karmaşıklaştırmış hem de kolaylaştırmıştır.

II. Dünya Savaşı, İzmir Limanı'nda ve dolayısıyla kent yaşamında çok etkili oldu. Bu etkinin sonucu olarak, limanın bağlantılı olduğu pek çok sektörü inceleme olanağı oluştu. Savaş'ın yarattığı fakirlik ve açlık baskısı da; liman üzerinde-özellikle karaborsa, kaçakçılık, vurgunculuk vb.-ilişkilerin çok sık ve kent ekonomisi üzerinde etkili biçimde açığa çıkmasında rol oynamıştır. İzmir Limanı'nın yarattığı gündem ile kent ekonomisi ve günlük yaşam konularında olduğu gibi başka konularda da inceleme yapma kolaylığı olmuştur. Belirtmek gerekir ki, öte yandan ilişkiler karmaşıklaşmıştır. Kentteki deniz kültürünün savaş döneminde kaybolmasına dair ciddi bir korku olmamakla birlikte, körfez vuruculuğu gibi etkenlerin gölgesinde ve savaş ekonomisi altında ticaret yapılmaya çabalandığı da ortadadır. Bu gibi noktalarda süreç karmaşıklaşmış ama durumların başarılı bir şekilde sınıflandırılması ile sorun giderilmiştir.

Kuşkusuz İzmir Limanı'nın temeli Antik Yunan'a kadar dayandırılabilir ve sosyo-ekonomik etkilerin başlangıcı da bu süreçtedir. Yunanlılar-bugün de olduğu gibi-deniz ekonomisini ve denizciliği iyi bildiklerinden İzmir Limanı'nın ticari ağını ve bu ticari ağ etkisinde gelişen kent düzenini o dönemlerde anlamaya başlamışlardı. Diğer medeniyetlerde gelişme sabit olarak sürdüyse de ikinci atılım Antik Yunan kültürünün devamı sayabileceğimiz Romalılarla gerçekleşti. Özellikle Antik İtalya'nın denizcilik kültürü ve Romalıların askeri güçlerinin etkisi, liman kenti İzmir'de hissedildi. Roma burayı Anadolu'ya en yakın ve etkin sıçrama tahtası olarak gördüğünden, burası ticari

etkisinin yanı sıra lojistik bir alandı. Çok büyük çapta olmasa da Romalıların ünlü “yol yapım” becerileri, İzmir’e ve İzmir Limanı’na çok şey katmıştı. İzmir Limanı’na güç katan hinterland ağının ilk temeli, bu süreçte atılmıştı.

Roma’nın mirasçısı olan Doğu Roma yani Bizans döneminde Ceneviz ve Venedik bağlantıları sağlanması kent ticaretine yeni bir ivme kazandırmıştı. Özellikle Venedikliler için İzmir Limanı önemli bir saha olacaktı. İzmir Limanı ciddi anlamda ilk kez uluslar ve kültürler arası ticarete adım atmaya bu süreçte başlayacaktı. Bu hareketlilik Türklerin Anadolu’ya gelmesiyle değişik bir boyut daha kazanacaktı. İzmir’de donanma kurup bir denizcilik imparatorluğu planlayan Çaka Bey; adını taşıyan beyliğiyle birlikte burada Türkleşme adına ilk adımlarını da atacaktı.

Çaka Beyliği’nin ömrünün kısa sürmesi bu süreci elbette olumsuz etkiledi. Ancak Venediklilerin ticari zekaları sayesinde İzmir ve İzmir Limanı artık ticari hareketliliğini sürdürebiliyor, siyasi olaylardan etkilenmez hale geliyordu. Ayrıca hinterlandının çok işlevsel olması da İzmir’e mal gelişini kolaylaştırıyordu. İpek ve Baharat Yolları’nın malları; İtalyan site devletleri-özellikle Venedik-sayesinde Avrupa’ya gönderiliyordu. Avrupa’dan da yine bu site devletleri sayesinde mal alınıyordu.

Anadolu’ya yapılan akınlar neticesinde bölgede net bir egemenlik Osmanlı’ya kadar sağlanamadı. Ancak, Karesioğulları’ndan denizciliği iyi öğrenen Osmanlı ile herşey değişecekti.

İzmir Limanı’nın hinterlandına ek olarak, Osmanlı İmparatorluğu özellikle Doğu topraklarında fethettiği yerlerin ticari faaliyetlerini; Kayseri-Eskişehir ve Manisa hatlarıyla İzmir Limanı’na kaydırmayı başarmıştı. Mersin ve İskenderun’da o dönem ticari bir liman yapılmasına ihtiyaç duyulmamıştı. Bu yüzden bütün ticari faaliyet İzmir’e kaymıştı ve dolayısıyla Liman’ın hinterlandı çok gelişmişti. Liman, yakın coğrafyasını zaten kalkındırıyordu ve tüm bu coğrafyanın limanlarını adeta ek kanalları haline getirmişti. Bağlantılar hem gelişmiş hem de olağanüstü biçimde, kılcal damar gibi yayılmıştı.

İzmir Limanı için belki de tarihsel bir kırılma noktası olarak nitelendirilebilecek olay ise kapitülasyonlardı. Kanuni Sultan Süleyman'ın ünlü Sadrazamı Pargalı Damat İbrahim Paşa'nın taslağını hazırladığı bu dev ticari antlaşma İzmir Limanı'nın ticari dengelerini baştan aşağı değiştirecekti. Daha önce Venedikliler, hatta Yavuz Sultan Selim döneminde Katalanlar ticari imtiyazlar elde ettiyse de, Fransızlara tanınan bu sistemli haklar bütünü hem ayrı bir kavramdı hem de çok daha kapsamlıydı.

Kanuni'nin 1521'de Malta Şövalyeleri'nin korsanlık üssü olan Rodos adasını fethiyle İzmir Limanı üzerinden ticaret oldukça emniyetli hale gelmişti. Şövalyelerin gemileri bordalaması sona erdiğinden, ticaret artık İzmir Limanı'ndan çok daha yoğun biçimde yapılabilirdi. Ayrıca coğrafi keşiflere çıkan dört önemli devletten üçünün (İngiltere, Fransa ve Hollanda) Osmanlı ile ticaretini arttırması ve ilerleyen zamanlarda bu devletlerin de kapitülasyon almasıyla İzmir Limanı Avrupalıların "Yeni Dünya" dedikleri sömürgelerindeki mallarıyla tanışmasını sağladı. Bu durum İzmir'in kozmopolit yapısının gelişmesine de ciddi katkılar sağlayacaktı. İzmir'in piyasa ağı hızla gelişiyor, ticari işlevselliği artıyordu. Bunun sebebi ise İzmir'in yakın coğrafyasının bol tarım çeşitliliğine ek, pek çok yerden kolayca mal alabilmesiydi. Bu da tüccarların ilgisini çekiyor ve burayı adeta fırsatlar cenneti olarak görmelerini sağlıyordu. Osmanlı'nın tüccar koruyan politikaları da bu durumda etkiliydi.

Bu süreçler Osmanlı'nın gerilemesiyle biraz değişikliğe uğradı. Kapitülasyonları zamanla Osmanlı'yı sömürme aracı olarak kullanan Batılılar, Osmanlı ticaretini kontrol altına almayı başardılar. Mülk edinme hakkı da edinince artık Osmanlı ülkesi yarı sömürge haline gelmişti. Ancak bu İzmir Limanı'na olumlu bir katkı sağladı. Ticari hareketlilik, ticari işlemlerin yoğunluğu ile gelişen sigortacılık, bankacılık vb. finansal işlemler, şehirde oluşan restoran ve otelcilik sektörleri; şehrin gelişimine ciddi katkılar sağladı. Ancak tabii ki ülke genelinde ticari denge ağır zarar görüyordu. Başta Hollandalılar, sonra Fransızlar ve en son İngilizler İzmir Limanı'nda ve kent ekonomisinde başat güç olmuşlardı.

Fakat ticari dengeleri alt üst eden en önemli olay hiç kuşkusuz sanayi devrimiydi. Malların seri üretimi elbette hareketliliği etkileyecekti ama asıl büyük gelişme buharlı ulaşım araçlarıydı. Trenler yoluyla vagonlarda özellikle mermer, ağaç kütükleri gibi ağır yük mallar taşınabilecekti. Deve kervanlarının yerini adım adım demiryolları alacaktı. Bu elbette İzmir Limanı'nın borsasına, yani mal çeşitliliğine katkı sağlayacaktı. Buharlı ulaşım araçları elbette gemileri de etkiledi. Özellikle “vapur” adı verilen buharlı, metal işleme olduğu için daha dayanıklı, kapasitesi daha geniş, yolcu taşıyabilen ulaşım araçları; İzmir coğrafyasının kente armağanı olan körfezde vapurculuk faaliyetlerine imkan sağlayacaktı.

En büyük katılım ise gemilerin ticaretteki konumunda olacaktı. Ahşap gemiler yakıt açısından tasarruflu olsa da iklimsel etkenlerden çabucak etkileniyor ve yıpranıyordu. Ahşap gemiler haşereler ve fare gibi hastalık yayabilecek canlılar için de bir barınma ortamı sağladığından bu gemilerin hijyen problemleri her daim oluyordu. İzmir gibi gıda ihracatçısı bir kent için bu sıkıntılı bir durumdu. Malın yolda bu tip canlılar tarafından olası tahribi, kuşkusuz malın ihracatına az da olsa zarar verip, sorunlara yol açabilirdi. Çünkü İzmir'e çok sayıda irili ufaklı gemiler gelip gidiyordu.

Yarı yelkenli yarı buharlı gemilerin yerini ilerleyen zamanda tamamıyla buharlı gemiler aldığıında İzmir Limanı artık Batılılar için bir kar merkezi haline gelmişti. Aynı zamanda Batılıların yarı sömürge haline getirdiği Osmanlı'dan malları nakil etme merkezine dönüşmüştü. İttihat ve Terakki'ye kadar süreç bu şekilde ilerledi.

İttihat ve Terakki döneminde İzmir Limanı'na ilişkin ciddi bir atılım gerçekleşmedi. İttihatçıların milli bir iktisat yaratma çabaları İzmir ekonomisine kısmen etki ettiyse de somut bir atılım gerçekleşmedi. Bu süreçte İzmir Limanı'nın ne denli önemli olduğu sadece Osmanlı-İtalya Savaşı sırasında görüldü. Trablusgarp'ın işgalinde sıkıntılar yaşayan İtalya, Osmanlı'yı cezalandırmak amacıyla İzmir Limanı'nı da bombalayınca bu duruma Batı kamuoyu sert tepki gösterdi. Trablusgarp'ın işgaline ses çıkarmayan Batılıların İzmir Limanı hususunda bu denli sert tepki göstermesi, İzmir Limanı'nın ve İzmir'in önemini açıkça göstermekteydi.

I. Dünya Savaşı'nın dünyanın birçok bölgesinde neden olduğu ekonomik sıkıntılar İzmir'de de görüldü ve haliyle bu sıkıntı liman ticaretine de yansdı. Savaş sonrası Osmanlı topraklarının paylaşımı da kuşkusuz İzmir'i etkiledi. Burada Yunanlıların gözü vardı, öyle ki Yunanlılar burayı "Anavatandan bir parça" olarak görüyorlardı. İzmir Yunanlılar için Küçük Asya'nın en önemli kentlerinden birisiydi.

Fakat eski Roma dönemini diriltmek isteyen İtalya da İzmir'i istiyordu. Hatta İtalyanlar için İzmir, Batı Anadolu topraklarının tamamından daha önemliydi. Çünkü İzmir'in hinterlant bölgelerinin pek çoğunu almışlardı ve mal satışlarını ancak İzmir'den yapabiliyorlardı.

Bu çıkar çatışması bitmemiş ve Paris Barış Konferansı'na taşınmıştı. Akdeniz'in göbeğinde zaten güçlü bir konuma gelmiş İtalya yerine Yunanistan tercih edildi. İzmir'in ve haliyle İzmir Limanı'nın mühim konumu yine öne çıkmıştı. Batı Anadolu'daki büyük topraklarına rağmen İtalya'nın İzmir için İtilaf bloğundan "fiilen" kopması İzmir'in önemini göstermekteydi.

Yunanlıların işgali ile İzmir ağır zarar gördü. İşgalin bitiminde çıkartılan büyük yangın sırasında İzmir Limanı'nın antrepoları dahil pek çok yeri tahrip edilmişti.

Öte yandan Burjuva sınıfının gayrimüslim temelli olması ve pek çoğunun genç Cumhuriyet döneminde kaçması İzmir Limanı'nın ticari gücüne olumsuz etki etmişti. Çünkü beş asırdan fazla tüccarlık deneyimi olan bu zümrenin yerini milli bir burjuvazi kolayca dolduramazdı. Kaldı ki ticaret güven, prestij ve birikimli bilgi işiydi. Ayrıca Cumhuriyet döneminde ülkede önemli sayıda Rum tebaa vardı. Mühim tüccar sınıfı, çoğunlukla Rumlar, Yahudiler ve İttihatçıların oluşturduğu az sayıda da Türk içeren bir topluluktü. Ancak Rum kitleye dair yöneticilerin de kuşkuları gitmiyordu. Genç Cumhuriyet özellikle Rum tebaanın hegemonyasını kırmak istiyordu. Çünkü askeri zaferler ancak iktisadi başarılarla ilerleyebilirdi ki, dönemin şartlarından da olsa gerek, Rum tebaa bu hususta şüpheler uyandırıyordu.

1930'da yapılan mübadele bu sorunu çözmüştü ancak ülkeden giden bu kesim ağırlıklı olarak Rum tüccardı ve gidenlerin yerlerine getirilen Türkler bu konuda bilgisizdi. İzmir Limanı'nın ticareti bu durumdan zararlı çıkmıştı ancak politik bakış açısı bu sebepten doğacak siyasi bir kriz yaşamayı göze alamazdı.

Genç Cumhuriyet özel teşebbüs yetersizliğini iyiden iyiye hissederken, 1929 Hoover Moratoryumu da gündeme gelince, istemeye istemeye devletçi yani korumacı önemler aldı. Kamulaştırmalar arttı ve İzmir Limanı da bundan payını aldı. Kent ekonomisi ve yaşamı limandaki ticarete bağlı olan İzmir'i zor günler bekliyordu.

Tehditler bununla sınırlı değildi ve olayların bir de siyasi boyutu oluştu. 1922'de İtalya'da iktidar olan faşistler, Benito Mussolini liderliğinde yönetimi ele almıştı. Mussolini "Mare Nostrum" adı altında Roma'yı yeniden inşa etmek istiyor ve Romalıların hükmettiği yerlerdeki toprakları kendine hedef seçiyordu. Bu hedeflerden birisi elbette Türkiye'ydі. Ayrıca Paris Barış Konferansı'nda Yunanlılara verilen İzmir'in acısı, İtalyan yöneticilerinde hala tazeydi. Savaş yorgunu Türkiye, Mussolini için iştah arttıran bir lokmaydı. Çünkü bu dönemde Türkiye hem zayıf hem de hala geniş topraklara sahipti. Ayrıca hem stratejik hem de siyasi konumu son derece önemliydi. Hem değerli enerji kaynaklarına yakındı, hem de SSCB ile komşuydu. Yani İtalya, Türkiye'yi tümünden işgal edebilirse bölge petrolüne ulaşp zenginleşebilir, hem de SSCB sınırına dayanır ve bir ihtimal de olsa; Batı adına "Sovyet Komünizmi" ile savaşan "Romalı Gladyatör" olabilirdi. Bu sayede siyasi nüfuzu da oldukça artabilirdi.

1935'te İtalya'nın Habeşistan'ı işgaliyle birlikte İtalya, Türk yöneticiler için iyiden iyiye bir tehdit haline gelmişti. Mussolini'nin maceracı eğilimleri buna eklenince korku da artıyordu. Çünkü Mussolini eğer Türkiye'yi işgal etmeye kalkışrsa; Sevres'de kendisine vaadedilen topraklara ve İzmir'e de saldıracaktı. On iki adalardaki İtalyan varlığı ve burada İtalyanların askeri sevkiyatlarını arttırması da işin ciddiyetini gözler önüne seriyordu.

Buna rağmen İzmir ve Liman'daki ticari hareketlilik çökme noktasına gelmemiştir. Çünkü Batılılar Osmanlı'dan beri İzmir'i biliyorlardı. Genç Cumhuriyet'in Batı ile yakınlaşma arzusuna ilaveten, Atatürk ile İsmet İnönü'nün hem normal bürokratik süreçlerde hem de Lozan başta olmak üzere pek çok uluslararası diplomatik işlemlerde ve pakt katılımlarında barışçıl, rasyonalist ve de liberal görüşlere göre hareket etmeleri, Türkiye ile ticaret yapma fikrini olumlu hale getiriyordu. Genç Cumhuriyet'in kurucularının Bolşevik hareketleri benimsememesi ve hatta pasif yollarla dışlaması, bu güven duygusunu güçlendiriyordu. Bunun sonucunda da Batılı devletler Türkiye ile rahatça ticari işlemler gerçekleştirebiliyordu.

Öte yandan 1926 Kabotaj Kanunu da artık Türk deniz ticaretinin önünü, özellikle İzmir Limanı açısından açıyordu. İzmir, İstanbul ve Mersin-daha sonra da İskenderun-ile ticaret ve yolcu ulaşımı açısından bağlanıyor, ülke içi transit ulaşım ve ticaret güçlendiriliyordu. Buna ek Mısır'da Port Said, Yunanistan'da Pire gibi kentlerle İzmir Limanı bağlantıları artıyordu. Vapur acenteleri de hızla İzmir'de yayılıyordu. Liman bu tip oluşumların hızlanmasına ön ayak oluyordu. Çünkü yabancı devletlerle yapılan ticari işlemler, halkta da etki bırakıyor, imkanları olanların bu ülkeleri görme isteği artıyor ve turistik çerçevede vapur seferlerinin temeli atılmış oluyordu.

İzmir ve limandaki bu gelişmeler, II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla gölgede kaldı. Mussolini'nin keskin söylemlerine rağmen ticaret devam ediyordu. İspanyol sömürgeciliğinden devrimlerle yeni kurtulmuş Latin Amerika uluslarından, İskandinavya'ya, İngiltere ve Fransa'dan, Malezya'ya, Hindistan'a ve Çinlilere kadar İzmir Limanı üzerinden ticaret gerçekleşiyordu. Hatta Türkiye'yi yanına çekmeyi ve Türkiye'yle ülkenin "aslan payı" ticari ortağı olmayı çok istediği için oldukça kapsamlı ve büyük bütçelerde ticari işler yapılması için talimat veren Hitler bir yana, Türkiye'ye karşı söylemleri olan Mussolini İtalya'sı bile İzmir Limanı ile ticaret yapıyordu. Hatta Fransa'nın işgalinden, Mussolini'nin Hitler yanında savaşa girme sürecine kadar, İzmir Limanı'nın en önemli ticari ortağı İtalya'ydı.

Kuşkusuz bu ticari örüntünün temeli, Atatürk'ün diplomasi mantığını etkili bir biçimde uygulayan İsmet İnönü sayesinde gerçekleşiyordu. Türkiye'nin tarafsız kalması ve genç Cumhuriyet'in politik vizyonu ticareti olumlu bir biçimde etkiliyordu.

Öte yandan İzmir Limanı'nın vapurculuk, ticaret ve sosyal faaliyetleri, önce İtalya'nın sonra da Almanya'nın Yunanistan'ı ve adaları işgal etmesiyle bambaşka bir boyut aldı. Bu tarih İzmir ve liman için bir dönüm noktası oldu. Her şey bu süreçten 1945'e kadar değişecek ve artık savaş riski kendini "Pasif Korunma Kanunları" ve "Seyrü Sefer Yasakları" ile gösterecekti.

1941'e kadar savaşın ilerlemesi ve İzmir'in ticari ortaklarını işgaller sebebiyle bir bir yitirmesi, kent ekonomisini iyice zayıflatmıştı. Çünkü İzmir Limanı, ticaretinin pek çoğunu Batılı ülkelerle yapıyordu ve Hitler bu ülkelerin pek çoğunu işgal etmişti. Bu süreçte İtalya da savaşa girmiş ve ticari ilişkilerini durdurmuştu. İzmir Limanı artık "hayalet bir yerleşime" dönmeye başlıyordu. Bununla birlikte iç ticaret belirli şartlarda ve kısmen devam ediyordu. İngilizler bile Hitler'in işgali altında ölüm-kalım savaşı veriyordu.

Bu süreçte Hindistan ile ilişkiler artmıştı. İzmir Limanı Yunanistan'ın işgali yüzünden risk altında olunca hükümet "Hava deliği" olsun diyerek İskenderun Limanı'nı inşa etti. Hindistan'la ticaretin pek çoğu artık Mersin ve İskenderun üzerinden yapılmaya başlanmıştı. Bu işlem bile İzmir Limanı üzerinde olumlu bir katkı sağlamıştı.

İzmir Limanı uzun bir süre dış ticaretten mahrum kaldı. ABD'nin dünyaya açılma politikasına paralel olarak, Türkiye ile özellikle İzmir Limanı üzerinden ticaret yapması, kısmi bir rahatlık yaratmıştı. ABD'li tüccarlar özellikle Ege tütününü için ciddi talepte bulunuyorlardı.

Siyasi kulvarda bu gelişmeler görülürken, kente dönük gelişmeler sabitti ancak karaborsa artmıştı. İzmir Limanı üzerinden ithal mal alınırken, kentin nüfusunun fazlalığı sayesinde çok miktarda alabiliyordu. Gerek ülke içinde üretildiği halde yetersiz

kalan mallar, gerekse ülke içinde üretilmesi mümkün olmayan mallar; ülkeye yoğun miktarda giriş yapabiliyordu. Bu da, özellikle savaş zamanında bu malların kaçakçılığının, vurgunculuğunun veya sahteciliğinin yapılmasına ortam sağlayacaktı. Gemilerle yetersiz miktarda gelen kömür gibi malların veya Türkiye’de üretilemeyen çay kahve gibi malların kaçakçılığı çok artacaktı. Bu durum ise, “Savaş Zenginleri” denilen bir grubun oluşmasını sağlayacaktı.

İtalya’nın yenilip savaştan tasfiye edilmesi ve sonra da Almanya’nın-özellikle-Stalingrad’da-yenilip SSCB taarruzu karşısında geri çekilmesi; ABD ve İngiltere’nin Batı kanadından saldırması ve ölümcül darbenin ilk adımı olan “Normandiya Çıkartması” ile de Almanya’nın Akdeniz’de iyiden iyiye pasifize olmaya başlaması sonucunda İzmir Limanı’nın önemi de artmaya başlamıştır. Ancak buna bağlı olarak İzmir Limanı’nın yükümlülükleri de artmıştır. Ülke içi yükümlülükler bir yana, Yunanistan’ın büyük açlık döneminde İzmir Limanı kilit rol oynamıştır. Sadece “Kurtuluş” ve “Dumlupınar” gemileri ile değil, bu gemilerin sonrasından gelen küçük motorlar ve diğer ek gemiler (şilep vs.) ile yardımlar götürülmüştür. İzmir Limanı’nın bu önemli işlevi Türk-Yunan dostluğuna ciddi boyutta katkılar sağlamıştır.

Genel hatlarıyla değindiğim İzmir Limanı hiç kuşkusuz, çok boyutlu bir ilişkiler ağı bütünüdür. İthalatı - ihracatı, kentte oluşturduğu denizciliği, iskeleleri, rıhtımları, ticaretin yarattığı tüccar sınıfı yapılanması, borsa ve daha nice ilişkileri ile ayrı ayrı incelenmeye değerdir. Şüphe yok ki İzmir Limanı günümüzde de önemli bir işleve sahip olmakla birlikte güncel geliştirme ve iyileştirme hamleleri devam ettikçe dünya çapında öneme de sahip olabilecektir.

KAYNAKÇA

I-ARŞİV

BCA, 030.10.124.881.11

BCA, 0.30.10.55.368.20

BCA, 030.18.01.02.86.15.11

II-RESMİ YAYINLAR

DİE İSTATİSTİĞİ

İZMİR VİLAYET SALNAMESİ

III-SÜRELİ YAYINLAR

Anadolu

Cumhuriyet

Ticaret

Yeni Asır

IV-KİTAPLAR

ATAY, Çınar, **Tarih İçinde İzmir**, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını:3, Tilsset Basım ve Yayın Sanayi A.Ş, İzmir, 1978.

_____, **Kapanan Kapılar, İzmir Hanları**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, 2003.

BAYKARA, Tuncer, **İzmir Şehri ve Tarihi**, Akademi Kitabevi, İzmir, 2001.

BERENT Orhan; KORALTÜRK Murat, **İskelede Yaşanan... Denizler, Gemiler, Denizciler**, İletişim Yayıncılık, İstanbul, 2013.

DAĞTAŞ, Lütfü, **İzmir Gazinoları 1800lerden 1970lere**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, 2004.

DEMİRÖZÜ, Damla, **İşgal, Direniş, İç Savaş Yunan Edebiyatında II. Dünya Savaşı yılları**, İstos Yayın, İstanbul, 2015.

FEROZ, Ahmad, **İttihat ve Terakki (1908-1914)**, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2013.

GÜLTEKİN, Hakkı, **İzmir Tarihi**, İzmir,1952.

GÜRSOY, Melih, **Tarihi Ekonomisi ve İnsanları ile Bizim İzmirimiz**, MG Yayınları, İstanbul, 2013.

HERGÜNER, Mustafa, **İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği**, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2011.

İNALCIK, Halil, **Devlet-i Aliyye: Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 49.b,İstanbul, 2011.

İzmir Ticaret Odası, **İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914)**, İzmir 1998.

KORKUT, Cevat, **Belgelerle İzmir Rıhtım İmtiyazı**, Doğaşan Ofset, İzmir,1992.

KURT, Sadık, **İzmir’de Kamusal Hizmetler 1850-1950**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, 2012.

PEKER, Mümtaz, **Sahil Kasabasından Büyük Şehire Evrimleşme Sürecinde İzmir’e Göç**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, 2015.

PINAR, İlhan, **Gezginlerin Gözüyle İzmir XX. Yüzyıl**, Akademi Kitabevi, İzmir, 1997.

SEYDİ, Süleyman, **Zor Yıllar! 2. Dünya Savaşında Türkiye’de İngiliz-Alman Propaganda ve İstihbarat Savaşı**, Asil Yayın Dağıtım, Ankara, 2006.

STRABON, **Antik Anadolu Coğrafyası(Geographika: Kitap XII-XIII-XIV)”, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2000.**

ÜNAL, Neslihan, **Sorularla İzmir Tarihi**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir, 2015.

TAVERNIER, Jean Baptiste, **Tavernier Seyahatnamesi**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006.

TEKELİ İlhan; İLKİN Selim, **İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiyesi I. Cilt**, 1.b., İletişim Yayıncılık, İstanbul, 2013.

TEKELİ İlhan; İLKİN Selim, **İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiyesi II. Cilt**, İletişim Yayıncılık, İstanbul, 2014.

TURAN, Şerafettin, **Türk Devrim Tarihi Cilt IV-1**, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1999.
YILDIRIM Deniz; HASPOLAT Evren, **Değişen İzmir'i Anlamak**, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2010.

V-MAKALELER

ARIKAN, Zeki, “Tarih Tarihi”, **Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Projesi**, İzmir, 1993.

_____, “XV. Ve XVI. Yüzyıllarda İzmir.”, **Üç İzmir**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1992.

ARI, Kemal, “İkinci Dünya Savaşı Yıllarında İzmir Limanı”,**Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu I**, İzmir, 2009.

GOFFMAN, Daniel, “17.Yüzyıl Öncesinde İzmir” **Üç İzmir**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1992.

KARACAER, Gül, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir’in Ticari İşletmeleri”, **Körfezde Zaman: İzmir Araştırmaları Kongresi**, İzmir, 2009.

KESER, Ulvi, “Büyük Açlık Sürecinde Yunanistan ve Yunanistan’a Yardım Bağlamında İzmir Şehrinin Fonksiyonu Katkıları ve Desteği 1939-1946”, **Körfezde Zaman: İzmir Araştırmaları Kongresi**, İzmir, 2009.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, **Tarih Dergisi**, 1979.

TAMUR, Esra Danacıoğlu, “Mülteciler, İstihbaratçılar ve Motorlar: II. Dünya Savaşı’nda İzmir.”, **Körfezde Zaman: İzmir Araştırmaları Kongresi**, İzmir, 2009.

VI-İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.tdk.gov.tr>

EKLER



Ek-1, Savaş esirlerine dair bir kesit. Yeni Asır 3 Haziran Perşembe 1943.



Ek-2, Yeni Asır 3 Haziran 1943.

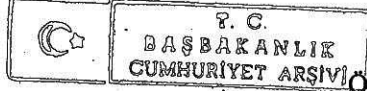
T. C.
Gümrük ve İnhisarlar
Vekâleti

Ankara

Gümrük Muhafaza Genel Komutanlığı

1. Şube 3. Kısım

U. :
Sayı : H. : 3614
Eki :



İzmir limanına iltica eden
Alman Dehiz Tayyaresi H:

35885

ACELEM

Yüksek Başvekâlete

1 - Bu gün (7/Eylül/944 saat 15,15 te üç motörlü bir Alman Deniz Tayyaresinin İzmir limanına inerek iltica ettiği Tayyarenin sağlam olduğu ve Atina'dan geldiği.

Kolordu Kurmay Başkanı ile Merkez Komutanı ve Gümrük Muhafaza Alay Komutanının Tayyarenin yanına, gittikleri, mürettebatının Kolorduya götürüldüğü.

Tayyarenin Gümrük Alayından iki nöbetçi ile göz altına alındığı.

İzmir Gümrük Muhafaza Alayından telefonla bildirilmiş olduğunu derin saygılarımla arz ederim.

2 - Yüksek Başvekâlete, Dahiliye, Hariciye Vekilliklerine ve Genelkurmay Başkanlığına arzedilmiştir.

Handwritten signature
11.9.

Gümrük ve İnhisarlar
Vekili

Handwritten signature

030 | 10 | | 35 | 368 | 20

karşılıklarda şube adının ve sayısının yazılması
Örnek, Gü. Mh. 198 - 1936

-1-

Ek-3, İzmir Limanı'na sığınan uçakla alakalı arşiv belgesi. BCA, 030.10.55.368.20.

T. C
SİHHAT VE İÇTİMA
MUAVENET VEKÂLET

İçtimai Muavenet İşleri
Dairesi Reisliği

Genel No. 119

Ozel No. 2939

Ankara

9 Nisan 1942

Öz İzmir Limanında mübadele edilecek olan yaralı ve malûl İngiliz ve İtalyanesirleri H.

Yüksek Başvekâlete

İzmir Valiliğinden şimdi alınan şifrede mübadele edilecek esirleri ve ağır yaralıları hamil İtalyan hastane vapurunun 7/4/1942 salı günü saat 15.30 da ve İngiliz hasta ne vapurunun da saat 16 da İzmir Limanına geldikleri ve 8/4/1942 çarşamba günü saat 7 de mübadeleye başlanarak saat 13 de bitirildiği, İngiliz vapurunun mübadeleyi müteakip saat 15.30 da ayrıldığı ve İtalyan vapurunun da 9/4/1942 perşembe günü hareket edeceğinin anlaşıldığı, mübadelenin cereyan şekline, yapılan ziyaretlere ait tafsilâtın ayrıca yazılacağı bildirilmektedir.

Derin saygılarımla arz ederim.

Sihhat ve İçtimai Muavenet
Vekili

Dr. H. Alataş

hiç
10.4.1942

030 10 124 881 11

9-4-1942 3068

Yazılı olarak karşılıklı geldiği şubenin tarih ve numarasının yazılması lazımdır.

Ek-4, İngiliz-İtalyan esir değişimine dair arşiv belgesi. BCA, 030.10.124.881.11.



Ek-5, Anadolu Gazetesi 8 Nisan 1942.



Ek-6, Kabotajla alakalı bir haber. Anadolu, 2 Temmuz 1944.