

İZMİR

KENT ANSİKLOPEDİSİ

Tarih2
(İkinci Cilt)



İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA İZMİR LİMANI (1923-1929)

Umut KARABULUT

I- İzmir Limanı'nın Tarihi

A- Helenistik Dönemden XIX. Yüzyıla İzmir Limanı

İzmir şehri, ticarete uygun yapısı ve iklimi ile öteden beri Anadolu'nun önemli bir yerleşim merkezi olmuş, hâkimiyet kuran devletlere önemli ayrıcalıklar kazandırmıştır. Şehrin ticari gelişiminde büyük pay sahibi olan İzmir Limanı, hinterlandının sağladığı geniş ve bol miktardaki ürün yelpaze- siyle de şehrin gelişiminde başat rol üstlenmiştir.

İzmir, Helenistik ve Roma Dönemlerinde, Anadolu ile Yunanistan'ın ticari bağlantısında bir köprü vazifesi görmüştür. Uzun yıllar boyunca ticari canlılığını muhafaza eden İzmir, VIII. yüzyılda Arap-İslam Devletlerinin denizlere hâkim olmasıyla bir durgunluk yaşamıştır. Bizans İmparatorluğu'nun, XIII. yüzyılda Ceneviz ve Venediklilere bir takım ticari ayrıcalıklar tanımasıyla canlanan Akdeniz ticareti, İzmir'i de etkilemiş ve İzmir yeniden önemli bir ticari üs haline almıştır. Ancak şehrin Türkmen Beyliklerinin eline geçmesi, yeni bir durgunluk dönemi başlatmıştır. Bunun nedeni Aydın ve Menteşe gibi Batı Anadolu Beyliklerinin ticaretlerini daha ziyade Ayasuluğ (Efes-Selçuk) ve Balat (Milet) yoluyla yapmalarıdır. Ayrıca kente gelen gemilerin kolayca giriş yapmalarını sağlayan iç limanın kapanması da İzmir'in bu dönemki ticari durgunluğa etki etmiştir. İzmir'in ticari hayatının canlanması, ancak Timur'un bölgeyi fethiyle beraber, siyasi istikrarın yerleşmesi sonucu mümkün olmuştur.

İzmir, Osmanlı hâkimiyetinin ilk dönemlerinde yeniden canlılığını yitirmiştir. Bunun nedeni İzmir'in hemen karşı kıyısındaki Sakız Adası'nın İzmir'e yeğ tutulmasıdır. Öyle ki, Sakız'ın, Osmanlı hâkimiyetine girmesinden sonra bile (1566), Anadolu'nun ipek ticareti, Çeşme üzerinden Sakız'a yönlendirilmiştir. Ancak süreç içerisinde ipek ticaret yolunun savaşlar sonucu değişmesi, Sakız'daki idarenin tüccarlara uyguladığı baskı ve adanın denizden gelen saldırılara karşı savunmasız oluşu gibi sebepler, Anadolu kıyılarında daha müsait bir liman olan İzmir'i öne çıkarmıştır. Fransa (1619) ve İngiltere'nin (1621) Sakız'daki konsolosluklarını İzmir'e taşımalarıyla İzmir koyu ve limanı kısa sürede çok daha güvenli bir ticari merkez konumuna ulaşmıştır.

XVI. ve XVII. yüzyıllar boyunca Ceneviz ve Venedik gemileri tahıl, meyve, sert kabuklu yemiş, pamuk ve baklagiller gibi temel gıda maddelerini İzmir Limanı üzerinden temin etmişlerdir. İstanbul'un ihtiyaç duyduğu meyve, sebze ve kuruyemiş de büyük ölçüde İzmir Limanından yüklenmiştir. Hatta İzmir kadısı, Saray, Tersane-i Amire, İstabl-ı Amire (saray ahır) için yapılan mühim miri alımlarla doğrudan doğruya vazifelendirilmiştir. Başkente gönderilen ürünler arasında kara ve kızıl üzüm, badem, incir ve nar ilk sırayı almıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin titizlikle yürüttüğü, başkentin iâşesini sağlamaya yönelik politikalar, başkentle İzmir'in arasındaki ticareti geliştirse de Ege koylarında kaçakçılığın yaygınlaşması gibi olumsuzluklara da yol açmıştır.

Önceki iki yüzyıl boyunca ticari gelişimini sürdüren İzmir Limanı, XVIII. yüzyıla gelindiğinde artık Foça, Kuşadası, Çeşme, Sakız gibi rakip limanları geride bırakmıştır. Bu durumun ortaya çıkmasında, Osmanlı Devleti'nin önem verdiği 'ticareti merkezileştirme' politikası etkilidir. Tek bir merkezden yürütülen ticaret sayesinde gümrükler ile ihracat ve ithalat daha kolay kontrol altında tutulmuştur. İzmir Limanı'nın gelişimine etki eden diğer gelişmeler ise Batı kaynaklıdır. Sürekli artan hammadde talebini karşılamak isteyen İngiltere'nin, Hindistan'a verdiği önemden dolayı Asya ile ulaşım bağlarını açık tutma isteği, İzmir gibi önemli merkezlerle arasında ticari bir ağın kurulmasına yol açmıştır.

İzmir'in ticari bir merkez olarak öne çıkmasıyla, Batı Anadolu'dan İran'a kadar uzanan geniş bir coğrafyadan birçok tüccar, İzmir'i bir ihraç üssü olarak görmüştür. Pamuklu ve devetüyünden üretilmiş kumaşlarla, İran halıları gibi değerli ürünleri İzmir'den ihraç etmek isteyen tüccarların mallarına, İzmir ve civarının ihraç ürünleri olan palamut, halı ve pike örtüleri de eklenmiştir.

Ticaretin bu denli gelişimi kaçınılmaz olarak nüfusu da etkilemiştir. Yüzyılın başında 27.000 olan nüfus, 1725 yılında 100.000'i aşmıştır. Her şeye karşın, deniz ticaret filosunun kısıtlı oluşu, daha hızlı bir ticari gelişimi engellemiştir. İmparatorluğun sahip olduğu 743 ticaret gemisi, iç ticaretin ancak %40'ını karşılamış, dış ticaretinse hemen hemen tamamı Fransa, Toskana, İsveç ve Venedik bandıralı gemilerle gerçekleşmiştir.

B- XIX. Yüzyıldan 1923 Yılına Dek İzmir Limanı

Batı Avrupa ülkelerinin hammadde ve pazar arayışlarında görülen hızlı artış, XIX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun ticari gelişimini hızlandırmıştır. Ülkenin artan ticari hacmi, 1850'lerden itibaren sarraf geleneğinin yerini bankacılık sisteminin almasına yol açmıştır. Bu dönüşümün İzmir'e yansması, yabancı sermayeye ait yedi büyük

bankanın (Osmanlı Bankası, Selanik Bank, Atina Bank, Midilli Bank, Credit Lyonnais, Deutche Orient, Anadolu Bankası.) ve dört sigorta şirketinin (İzmir Osmanlı Sigortası, Union Français, Le Fenic Espanol, Adriatica Sigorta Şirketi) İzmir'de faaliyet göstermesi şeklinde gerçekleşmiştir. Ayrıca yirmi farklı ülkenin konsoloslukları da artık bu dönemde İzmir'dedir. Artan ticari faaliyetler yalnız bankacılık, sigortacılık, gümrük işleri, komisyonculuk gibi sektörler değil, aynı zamanda ayırma, paketleme, tartı gibi hizmet sektörlerine de yansımıştır. Tüm bu işleyişin varlığı, şehri de bir cazibe merkezi haline getirince nüfus 200.000'i aşmıştır. Ortaya çıkan kozmopolit yapının ihtiyaçlarına cevap verebilmek için değişik dillerde yayın yapan beş gazete, on yedi matbaa, on kütüphane (çeşitli camii kütüphaneleri hariç) ve bir tiyatro binası faaliyet yürütmüştür.

İzmir şehri için bir diğer önemli gelişme, yeni bir rıhtım inşasının başlamasıdır. 1867 Kasım'ında gerçekleşen büyük bir denizaltı depreminin ardından Osmanlı Hükümeti'nin aldığı bir karar uyarınca rıhtım yapım işine başlanmıştır. Bu iş için, J. Charnaud, A. Bunker ve G. Guerracino adlı üç İngiliz tüccara 25 yıl süreli bir işletme imtiyazı verilmiştir. İmtiyaza göre; rıhtımın yapımından sonraki 25 yıl içinde imtiyaz sahipleri, gemilere yüklenip boşaltılacak mallardan istedikleri ölçüde vergi alabilecekler, Osmanlı Devleti'nin bu vergiden kazancı ise %12 olacaktır. Ayrıca şirket, denizden dolgu ile kazanılacak toprakları da istediğine satabilecektir. Rıhtımın paraleline döşenecek bir tramvay hattı ile rıhtımın şehirle bağlantısına işlerlik kazandırılacaktır. Ancak işlerin istenen hızda gitmemesi sonucu, Marsilyalı Dussaud şirketine devredilen yapım işi bu şirketçe tamamlanmıştır

(1877). 18 metre genişliğinde, 3.285 metre uzunluğunda olan tesis, yaklaşık olarak 400.000 sterline mal olmuştur. Cumhuriyet dönemine kadar hizmet veren tesisin idare merkezini, bugünkü Kantar Karakolu'nun bulunduğu binalar oluşturmuştur. Ayrıca tesis içerisinde Deniz Fenerleri Bürosu, Pasaport Kontrol Bürosu ve Liman Bürosu da yer almıştır.

İhraç ürünlerini limana getirecek bir demiryolu inşaatının başlaması da İzmir'in ticari gelişimi için büyük önem taşır. 1856 yılında yapımına başlanan İzmir-Aydın arasındaki 133 kilometrelik hat, 1866 yılında tamamlanmıştır. Bunu, 1879 ve 1888 yıllarında imtiyazı verilen iki yeni hat izlemiştir. Böylece bir tarafta Dinar'dan Eğridir'e uzanan bir hat, diğer taraftan da Denizli Çivril'e uzanan bir başka hat ve onlara bağlı ara hatlarla birlikte, 1912 yılında İzmir'e bağlı demiryollarının toplam uzunluğu 582 kilometreyi bulmuştur. Ancak şehrin sokaklarının dar oluşu, ihraç mallarının Basmane'de son bulan demiryolu hattından Pasaport'taki İzmir Limanı'na dek deve ve benzeri yük hayvanlarıyla taşınmasına yol açmıştır. Bu sorun ancak 1922 yangınından sonra, yeni imar faaliyetleriyle giderilecektir.

C- Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir Limanı (1923-1929)

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Fransızlarca işletilen İzmir Limanı, 5 Ağustos 1925 yılından itibaren İzmir Liman ve Körfez İşletmesi'ne devredilmiştir. Tam adı "*İzmir Liman İşleri İhbarı Türk Anonim Şirketi*" (İLİİTAŞ) olan şirket, 15 Nisan 1925 tarih ve 1816 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile kurulmuştur. Şirket, aynı yıl verilen bir imtiyaz ile "*İzmir*



Alsancak Liman Mevkii (Kaynak: APİKAM Arşivi)

limanında tahmil (yükleme), tahliye (boşaltma), kılavuzluk, dalgıçlık ve vapurlara tatlı su itası ve körfez dâhilinde vapur işletmeyi” tekeline almıştır. 1926 yılında yapılan protokolle yetkilerini 30 yıl süresince, Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası ve Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi’ne devretmiştir. Ayrıca adı geçen kuruluşların yetkilerini sadece başka bir Türk şirketine bırakabilecekleri karara bağlanmıştır. Merkezi, İzmir Rıhtımı üzerinde, 97 numaralı dairede olan bu şirketin başlangıç sermayesi 1.000.000 liradır. Kuruluş için şirketin 40.000 hissesi, her biri 25 liradan kıymet bulmuştur. Bu hisselerin %10’u Şirketin İdare Meclisi üyelerine, %15’i kurucu azaya, % 5’i memurlar ve müstahdemlerine (İdare Meclisi kararıyla), %70’i de his-sedarlara pay edilmiştir. Bu dönemde İLİ-İTAŞ’ın bir kolu olan İzmir Körfezi Vapurları Şirketi de, İzmir Körfezinde hizmet vermeye başlamıştır. TBMM’de kabul edilen bir kanunla (16 Ocak 1926), Seyr-i Sefain İdaresinin, İstanbul, İzmir ve Trabzon kurulan ve Mersin’de de kurulması dü-şünülen liman işleri şirketlerine sermaye iştirakinde bulunmasına karar verilmiş, bu kanun etrafında İLİİTAŞ’a, 300.000 lira tahsis edilmiştir.

II- 1923-1929 Yıllarında Türk Dış Ticaret ve Türk Denizcilik Politikası

A- 1923-1929 Yıllarında Türk Dış Ticaret Politikası

II. Meşrutiyet yıllarında Osmanlı Devleti’nin ekonomisi, kapitülasyonların da etkisi ile dışa açık bir görüntü vermiştir. Dış ticaret altın veya altına çevrilebilen paralarla yapılmış, ülke içerisinde döviz veya altın ticareti serbest bırakılmıştır. İthalat ve ihracatın alabildiğine serbest kıldığı bir ortamda ekonomi de düzenli olarak büyümüştür. Bu büyüme, Balkan Savaşlarını takip eden yıllara dek devam ettiyse de sağlıklı bir yapıda yürümemiş, dış ticaret açığı sürekli artmıştır. Bunun nedeni, kapitülasyonların dışında, Osmanlı Devleti’nin belirli bir dış ticaret rejiminin olmaması olarak ta açıklanabilir.

I. Dünya Savaşı yıllarına gelindiğinde daha sıkı bir para politikasına ihtiyaç duyulmuştur. O tarihe gelene dek liberal ekonominin etkisiyle, her çeşit emtiadan büyük stoklar meydana getirilmiş, bu stoklar Dünya Savaşı’nın ilk aylarında ülkenin ihtiyaçlarını karşılamıştır. Ancak 1915 yılının ortalarına doğru, stokların tükenmesi ve hemen bütün dış ticaret yollarının kapanması üzerine, ülkede gerek tüketim maddeleri, gerekse de savaşın idaresine için lazım gelen savaş malzemesi sıkıntısı duyulmaya başlanmıştır. Öyle ki bu yılın sonuna doğru şeker, çay, kahve ve giyim eşyası gibi temel tüketim maddeleri piyasada bulunamaz olmuştur. 1915 yılı boyunca yalnızca Bulgaristan, Romanya, Yunanistan ve İtalya’dan pek az ve ihtiyaca cevap vermeye-

cek miktarda ithalat yapılabilmıştır. Çünkü, savaşın doğasından kaynaklanan sıkıntılar kadar gibi Osmanlı Devleti’nin en büyük ticari ortaklarıyla şimdi düşman durumuna gelmiştir. Nitekim Akdeniz’de hâkimiyetin İtilaf Devletleri filolarının elinde olması Osmanlı Devleti’nin başka ülkelerle ticaretini engellemiştir. Osmanlı Devleti’nin müt-tefikleri Almanya ve Avusturya-Macaristan’ın birer kara gücü olmaları, Osmanlı’nın 1915’ten itibaren hissettiği ithal malı sıkıntısına çare olamamaları sonucunu doğurmuştur. Osmanlı Devleti’nin ise ihtiyaç duyduğu ticari faaliyetleri yürütecek ölçekte bir donanması bulunmamaktadır. İthal malı ihtiyacı ancak Almanya, Sırbistan’ı işgal ettikten sonra karşılanabilecektir. Savaş yıllarında gerçekleşen toplam ithalatın %90’ının Almanya ve Avusturya-Macaristan tarafından karşılanması, 1915 yılı boyunca çekilen sıkıntıyı açıklar. İhracat ise genelde Almanya’ya olmuştur.

Milli Mücadele döneminde Anadolu’ya hâkim olan Ankara Hükümeti, Osmanlı Devleti’nin açık bir pazar görünümünde olmasının yarattığı sıkıntıları yaşamak istememiştir. Ankara, İttihat ve Terakki Hükümeti tarafından kaldırılan fakat daha sonra tekrar yürürlüğe konan kapitülasyonları kesinlikle tanımamıştır. Ayrıca 1916 yılına ait gümrük tarifelerini beş kat arttırarak tekrar yürürlüğe koymuştur (8 Temmuz 1920). Bunların dışında yurtiçinden tedariki mümkün olan bazı malların ithalini yasaklamış ve yerli malı giyilmesini özendirici yasaları yürürlüğe sokmuştur. Yine de bu uygulamalar, İstanbul ve İzmir gibi önemli ticaret limanlarının Ankara Hükümeti’nin kontrolünde olmaması nedeniyle önemli bir etki yaratmamıştır. Yürürlüğe konan uygulamalar, Trabzon, Mersin, İnebolu, Samsun, Antalya gibi limanlarda uygulandıysa da bu limanlar, önemli bir ticari hacme sahip değildir.

Ankara’nın Türkiye’nin tümüne egemen olamamasından kaynaklanan sıkıntılar, 1923 yılında aşılmıştır. Ankara Hükümetinin ülkeyi fiilen yöneten durumu, Lozan Barış Antlaşması ile hukuka uygun hale gelmiştir. Ancak 1923-1929 döneminde Türk dış ticaretine yönelik bağımsız politikalar üretililecek bir yapı oluşmamıştır. Buna neden, Lozan Barış Antlaşmasına ek ‘Ticaret Sözleşmesi’nin, gümrük tarifelerine getirdiği kısıtlamalardır. Bu kısıtlamalar, yeni Türk devletinin ithalata yönelik korumacı önlemler almasını engellemiştir. Türkiye, Lozan Barış Antlaşmasının Ticaret Sözleşmesi kısmının V. bağıt maddesine göre, 1929 yılına dek 1916 yılı gümrük tarifesi %5 ile %12 arasında değişen katsayılarla uygulamayı kabul etmiştir. Türkiye, her ne kadar 1925 yılından itibaren korumacı politikalar uygulamak adına 1916 tarifesinin beş katı uygulanmakta olan gümrük tarifelerini, Lozan Ticaret Sözleşmesini imzalamamış ülkeler için sekiz katına çıkardıysa da istediği sonucu elde etmemiştir. Avusturya ve Polonya gibi ülkelerle yapılan ikili anlaşmalar bu tarifeleri geçersiz kılmıştır. Amerika Birleşik

Devletleri ve Sovyetler Birliği gibi büyük ülkelere tanınan tek taraflı kolaylar da aynı sonucu doğurmuştur. Tüm bu şartların dışında kalan ülkelerle ise Türkiye'nin dış ticareti çok yoğun seyretmiyordu. Ayrıca Lozan Ticaret Sözleşmesi'ne ek bağının 9. maddesi ile kabotaj hakkının Türk tarafına tanınması karara bağlanmışsa da Türkiye, yerli girişimcinin yetersizliğini göz önüne alarak İngiltere, Fransa ve İtalya'nın üçer firmasına ikişer yıl süreli yeni imtiyazlar tanımıştır.

Cumhuriyetin ilk yılları, bazı başka sorunları da gündeme getirmiştir. Örneğin Osmanlı Devleti'nden kalma bir merkez bankasının olmaması (Osmanlı'da bu görevi çoğunluğu yabancı sermayeli Osmanlı Bankası yapmaktaydı), yeterli döviz ve altın miktarının olmaması bu sıkıntılardan belli başlılarıdır. Ülkenin elindeki döviz stoku, dış ticaretin gerçekleşmesi için gerekli oranın ancak ¼'üne denk gelmektedir. Ayrıca ülkede dış ticareti organize edebilecek yapıda, yüksek sermayeli bir ticaret bankası da bulunmamaktadır. Sanayi tesisleri neredeyse yok denecek seviyededir. Türkiye'nin ithal ettiği ürünlerin birçoğu ülke içerisinden karşılanması olası ürünlerden oluşmaktadır. Bunlar; hayvan yağı, zeytin tanesi, pirinç, sebze, meyve, et ve balık konserve, peynir, un, çikolata, şeker gibi ürünlerdir. Örneğin, Türkiye'nin 1923 yılı içerisinde Rusya, Bulgaristan, Romanya, Amerika ve Avustralya'dan ithal ettiği un ve buğday miktarı 20.000.000 lirayı bulmaktadır. 85.000.000 lira civarındaki Türkiye ithalatı düşünüldüğünde bu oranın büyüklüğü anlaşılır. Ayrıca diğer ithal kalemlerini de manifatura, tuhafiye, şeker, kahve, gaz, hırdavat, baharat ve benzeri tüketim maddeleri oluşturmaktadır. Neredeyse hiçbir ithal mal, ara mal ve yatırım malı özelliği taşımamaktadır. Sanayiye ve sanayiye özendirici girişimlere şiddetle ihtiyaç duyulmaktadır. İthalatı artırıcı unsurlardan biri olan yiyecek maddesinin temini için ülkede ziraatın, bilimsel yöntemlerle gerçekleşmesi gerekmektedir. Ayrıca yabancı sermayeyi, kısmen veya tamamen ülkeye çekmenin yolları aranmalıdır. Tüketim ve ihracat merkezlerinin üretim merkezlerine demiryollarıyla bağlanması sağlanmalı, mevcut demiryolları geliştirilmelidir. Dış ülkelere yapılan ihracat için genelde yabancı bandıralı gemiler kullanılmaktadır. Fakat bu gemilerin Türk ihracatçılarından aldıkları ücretler (navlun) hayli yüksektir. Ve belki de en önemli konu, ithalatçı ülkelerin gümrük tarifelerini Türk malları lehine revize etmeleri gerekliliğidir. Kapitülasyon hükümlerinin sürdüğü varsayılarak yapılacak bir dış ticaretin, Türkiye'nin altından kalkamayacağı bir yapıda olduğu açıktır.

Yeni Türk Devleti'ni bekleyen sorunlar bunlar olmakla beraber hükümetin çalışmalara yoğun bir şekilde başladığı görülmüştür. Henüz Lozan Barış Antlaşması imzalanmadan İzmir'de Türkiye İktisat Kongresi düzenlenmiş ve ülkenin

gelecekteki iktisadi politikaları belirlenmiştir (Şubat 1923). Burada alınan kararlar 'Misak-ı İktisadi' adıyla duyurulmuştur.

Cumhuriyet dönemiyle birlikte Türk dış ticaretini düzene sokacak ve geliştirecek önlemler, vakit yitirmeden alınmaya başlanmıştır. Ticaret gemilerinden alınacak gümrük vergisi ile ilgili yapılan bir takım çalışmalar sonucu İstanbul Milletvekilleri, Ali Rıza ve Hamdi Beyler, Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne bir kanun layihası sunmuşlardır. Kabul edilen kanun layihasına göre yurtdışından satın alınacak ticaret gemilerinin, gümrük vergisinden muaf olması kararlaştırılmıştır. Aynı yıl Meclis'in kabul ettiği bir başka kanun uyarınca Seyr-i Sefain İdaresi, Ticaret Bakanlığı'na bağlanmış ve 2.839.000 liralık bütçe ve bu bütçe dışında vapur alımları için idare emrine 5.000.000 liralık borçlanma yetkisi verilmiştir. Sonraları tedrici olarak artan bütçenin 1926 yılında 3.600.000 liraya ulaştığı görülmüştür. Çıkarılan bir kanunla Seyrisefain İdaresi'ne, limanlarda faaliyet gösteren yükleme-boşaltma şirketlerine ortak olma hakkı tanınmıştır. Aynı yıl tadil edilen Gümrük Kanunu, kaçakçılığı önlemeye, kaçakçılığın takibine, cezaların tayinine, yolcuların beraberlerinde getirdikleri eşyaya, gümrüklerde eşyanın bırakılacağı yere dair pek çok düzenleme getirmiştir. Yabancı bandıralı gemilerin, Türk ihracat mallarından yüksek ücret alması ve Yunan malları ile rekabetinin kısıtlanmasının önünü almak için Ticaret Bakanı Ali Cenani Bey'in girişimiyle Seyr-i Sefain İdaresi'nin en büyük gemilerinden biri üzüm ve incir nakliyatına tahsis edilmiştir. İzmir Liman ticaretini doğrudan ilgilendiren bu gelişme, basından takip edildiği kadıyla, *"üretici ve tüccarların yüzünü güldürmüştür."* İzmir Limanı yoluyla yurtdışına ihracat edilen ürünler bahsiyle sık yaşanan ve İzmir kamuoyunun da çözümünü için çareler aradığı sıkıntılardan biri olan Türk ürünlerinin taklit edilmesi sorununu aşmak için 'alâmetifarika' uygulaması gündeme gelmiştir. Yurt içindeki işletmelerde üretilen pek çok ürün, üretim adresleri olmadığından Türkiye'den göç edip Yunanistan ve Bulgaristan'a yerleşen Ermeniler ve Rumlar tarafından taklit edilmiştir. Taklitçiler, kendi mahsulleri olan üzüm ve incir paketleri ile gülyağı şişelerinin üzerine İzmir, Bursa ve İsparta gibi isimleri yazmışlardır. Bunu fark eden Bakanlar Kurulu, tüm fabrika sahipleriyle tüccarlara, yurtdışına gönderdikleri üzüm, incir, halı, gülyağı ve ipek tohumlarının, kutu, şişe ve ambalajlarının üzerine adresle birlikte fabrika veya ticarethanenin bir alâmetifarikasının bulunmasını zorunlu kılmış, bu uygulamanın en geç üç ay içerisinde yapılarak ticaret odalarına tescilini istemiştir. Yine de Türk mallarının taklide uğraması, sonraki dönemde de sıkça görülecektir. Örneğin, Yunan incirlerinin Türk inciri etiketiyle Avrupa ve Amerika'ya sevk edildiğinin Türk Ticaret Müdürlüğüne ihbar edilmesi üzerine Türk Dışişleri Bakanlığı, Atina Büyükelçiliği aracılığıyla Yunanistan

hükümetine bir nota gönderip durumu bildirecektir. Türk dış ticaretini düzenleme adına yapılan uygulamalardan en önemlisi yeni bir 'Ticaret Kanunu'nun kabulüdür (29 Mayıs 1926.) Mevcut ticaret kanununun çok eski ve ihtiyaca cevap veremez durumda oluşu nedeniyle kabul edilen yeni Türk Ticaret Kanunu, İtalyan ve Alman Ticaret Kanunları'nın incelenmesiyle oluşturulmuştur.

B- 1923-1929 Yıllarında Türk Deniz Ticaret Politikası

Modern Türkiye'nin denizcilik politikası, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ele alınan bir konudur. Yine de esas gelişme, II. Meşrutiyet döneminde özellikle Birinci Dünya Savaşı yıllarında Almanya'nın desteğiyle sağlanmıştır. Bu dönemde önemli bir aşama kaydeden Türk deniz ticaret filosu 130.000 ton kapasiteye ulaşmıştır. Bununla birlikte savaş içerisinde uğradığı büyük kayıptan dolayı Cumhuriyet Türkiye'sine ancak 35.000 tonla devredebilmiştir.

Her ne kadar 1923 yılında yayımlanan seçim bildirgesinde deniz taşımacılığından bahsedilmediyisede, taşımacılığın öneminden bahsetmiştir. "...müstacelen muhtaç bulunduğumuz demiryolları için hemen teşebbüs ve fiiliyata başlanacaktır." ifadesi, ulaşım konusuna verilen önemi gösterir. Ayrıca aynı yılın Şubat ayında gerçekleşen İzmir İktisat Kongresi'nde, deniz ulaşımı ile ilgili de bir karar alınmıştır. 'Ticaret-i Bahriye Meseleleri' adı altında alınan kararların 1. maddesinde; kabotaj hakkının kullanılmasından, 10. maddesinde; limanlar dâhilinde postacılık hakkının Türkiye'nin tekelinde olmasından ve 13. maddesinde; Seyrisefain İdaresi'nin ıslahı ve idaresi konularından bahsedilmiş ve gerekli çalışmaların yapılması yönünde kararlar alınmıştır.

Gerçekten de Cumhuriyetin ilk yıllarında, deniz ticaret filosunun büyütülmesi ve deniz taşımacılığının geliştirilmesi yönünde adımlar atılmıştır. Osmanlı Devleti döneminde kurulmuş olan 'Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi', 1923 yılından itibaren 'Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi' adını almış ve daha bağımsız bir teşkilat yapısına kavuşarak gelişiminin önü açılmıştır. Bu yöndeki adımların en büyüğü, bayrak inhisarı diye de adlandırılan 'Kabotaj Kanunu'dur (1 Temmuz 1926) Bu kanun uyarınca Türk liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığı, münhasıran Türk bayrağı taşıyan gemilere verilmiştir. Bir yıl sonra demiryollarını ve limanları, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlayan bir kanun kabul edilerek belli bir bütçe edinmeleri sağlanmıştır. Ayrıca özel sektörün gemi inşa ve işletmeciliğinin teşviki de gündeme gelmiştir. Tüm bu politikalar, Türk deniz ticaretinin belli bir aşamada gelişim göstermesine yol açmıştır.

III- 1923-1929 Yıllarında İzmir ve Civarının Dış Ticareti ve Ekonomik Yapısı

XX. yüzyılın başlangıcında Aydın Vilayeti sınırları içerisinde yer alan İzmir, 1908-1912 Vilayet Salnamesi'ne göre 198.000 kişilik nüfusu ile Osmanlı Devleti'nin önde gelen şehirlerinden bir tanesidir. Şehrin taşıdığı bu özellik, 1923 yılında İzmir Limanı'nın Türkiye'nin ikinci büyük limanı olmasıyla da yakından ilgilidir. İzmir Limanı, hiç şüphesiz bu özelliğini ihraç ettiği ürünlerden elde ediyorsa da ithalatta da İstanbul'dan sonra gelmektedir. İzmir Limanı yoluyla yapılan ithalatın gelişkin olması, bölge nüfusunun kalabalık oluşuyla ilgilidir. Yoğun nüfus, talebi de beraberinde getirip birçok ürünün İzmir Limanı yoluyla ithal edilmesine yol açmıştır. Bölgenin ulaşım ve ikmal olanaklarının iyi durumda olması da ithal ürünlerinin ülkenin çeşitli bölgelerine sevk edilebilmesine olanak tanımıştır. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolu hatları, iç bölgelerle elde ettiği bağlantılar sayesinde ihraç mallarını üretim havzalarından limana taşıdığı gibi ithal malları da bölgenin ihtiyaçlarının karşılanmasına sunmuştur.

Yine de İzmir Limanı'nı öne çıkaran, bu liman yoluyla gerçekleştirilen ihracattır. 1923 yılında, kendisinden yaklaşık üç kat fazla ithalat yapan İstanbul limanı ile aynı miktarda ihracat yapması bu özelliğini gözler önüne serer. Ahenk gazetesinde çıkan bir yazı İzmir Limanı'nın ihracattaki gelişkinliğini çarpıcı bir tespitle vurgulamıştır: "İzmir, aksam-ı vatandan pek büyük bir muntakanın ithalat ve ihracat merkezi idi. İhracat merkezliğini fazla bir suretle muhafaza ettiği halde, ithalat merkezliğini kaybetmiştir. Filhakika az-çok belli başlı mevad İzmir'e ithal olunuyor, fakat bunların miktarı hiçbir zaman eskiyi bulmuyor. Şimdi vatandaşlar ihtiyaçlarını İstanbul'a yapılan ithalat ile gideriyorlar. Denizli'den, Aydın'dan, Manisa'dan, Muğla'dan birçok tüccar artık İzmir'de aradıklarını bulamıyorlar. İstanbul'a gidiyorlar. Anlaşıyor ki İzmir'imiz de doğrudan doğruya Avrupa ile iş yapan ithalat tacirleri yoktur. Varsa da pek azdır."

İzmir'in bir ihracat şehri olma özelliği 1920'li yıllar boyunca devam ettiyse de, 1928 yılı ihracatı bir azalma göstermiştir. Türkiye'nin %15'lik ihracat artışı gerçekleştirdiği bu yıl, İzmir ve civarından yapılan ihraç oranı %20'lik bir kayba uğramıştır. İhracatın düşük yoğunluklu seyri, henüz sene başında kendisini hissettirmiş ve bu durum basına da yansımıştır. Çıkan haberlerde durumun nedenleri üzerine fikir yürütülmüştür. "Ticarette durgunluğu paramızın azlığına bağlayanlar var. İstanbul Ticaret Odası bu fikre iştirak etmiyor. Kredi lüzumuna kani olduğunu söylüyor. Biz bu fikirlerin hiç birine iştirak etmiyoruz. Evvela ticarette durgunluğun genişlediğini takdir etmek gerekir. Ticari durgunluğu tasvir etmek için iki safhayı göz önüne almak gerekir.



İzmir Liman Faaliyetleri (Kaynak: APİKAM Arşivi)

İlki; Mahsulât ve mamulât-ı dâhiliye ticaret, ihracat. Diğeri mahsulât yani ithalat. Şimdi durgunluk bunların ikisine mi şamil yoksa birine mi? Biz zannediyoruz ki ikisine de şamil değildir... Hâlbuki hal böyle değildir.” Yukarıda belirtildiği gibi ihrac düşüklüğünün, yalnız İzmir’e özgü olduğu ve bunun hangi nedenden kaynaklandığı bir başka yazıda vurgulanmıştır. “...İzmir’in en kuvvetli mahsullerinden tütünün hala tamamen satılmamış olması, geçen sene incir mahsulümüzün kuvvetli bir kısmının Amerika tarafından kabul edilmemesi ve iade edilmesi, ürünlerimiz aleyhinde harıçteki propagandalar ve bizim bilmeyerek yaptığımız hatalar. Mesela iki-üç senedir başladığımız inşaat, iktisadiyatımızı fena halde sarsmıştır.”

İzmir ihracat düşüklüğünün nedenlerini araştırırsanız, bir yıl sonra Amerika Birleşik Devletleri merkezli yaşanan ekonomik buhran sadece Türkiye’yi değil, tüm dünyayı olumsuz etkilemiştir. Tüm dünyada ticaretin durma noktasına geldiği bir ortamda, genç Türkiye Cumhuriyeti’nin ekonomisi de bu gelişmelerden olumsuz etkilenmiştir. İhracat ürünlerinin fiyatları düştüğü gibi alıcı bulamama sıkıntısı da yaşanmış, döviz ve altın darlığı nedeniyle ülke, temel ihtiyaçlarını karşılayamayacak hale gelmiştir. İzmir ve civarının 1929 yılındaki ihracat gerilemesi, %35’ler dolayında seyretmiş; 80.812.778 liradan, 52.110.940 liraya inmiştir. Türkiye’nin ihracat kaybı ise %11’ler düzeyindedir. Bu da İzmir’in ihracat kaybının, bir önceki yıl olduğu gibi Türkiye ortalamasının üzerinde olduğunu göstermektedir. Bu kaybın temel nedeni, dünya ekonomik buhranının et-

kisiyle bölgenin ihracat ürünlerine olan talebin, Türkiye’nin diğer bölgelerinden ihracat ettiği ürünlere nazaran daha fazla azalmış olmasıdır. Öyle ki İstanbul merkezli gazeteler, ülkede bir ekonomik buhranın varlığı dahi kabullenmemektedirler. Hâlbuki İzmir kamuoyu, İzmir ve civarının yaşadığı sıkıntıları iki yıldır satırlarına taşımaktadır. “...Hâkimiyet-i Milliye gazetesinde intişar eden bir baş makalede memleket iktisadi ahvalı teşrih edilmekte ve bil netice Türkiye’de buhran olmadığı iddia olunmakta idi. Muhterem refikimizin gün gibi aşikâr olan bir hakikati saklamak istediğine hükmetmek, suizan teşkil edeceği cihetle biz böyle bir kanaatten uzak hulasa edeceğiz. Memleketimizde geçen seneden beri oldukça tesirini gösteren ve günden güne ziyadeleşen bir buhranı iktisadi var. Bunun aksini ispat etmeye çalışmak alınacak tedbirlere mani olmak demektir ki, böyle bir muhakemeden bilhassa salahiyet sahibi kalemlerin çok sakınması lazımdır. Memlekette buhran yoktur demek bir iddiadan başka bir şey olamaz. Çünkü bizimle beraber hemen bütün Avrupa’da aynı hal içinde bulunuyor ki, bu cihanca malumdur.”

1920’lerin sonunda görülen düşüşe rağmen İzmir Limanı, Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye’nin en önemli ihracat limanı olma konusunda İstanbul ile yarışır özelliğini korumuştur. İhracatta İzmir ve İstanbul Limanlarını sırasıyla Mersin, Samsun, Trabzon, Giresun, İnebolu ve Fethiye limanları takip etmektedir. Bu sıralama, limanların ithalattaki yerleri bakımından da benzerlik gösterir.

Cumhuriyet yönetimi, 1923 yılında ülkenin en büyük ihrac merkezini gelişkin bir vaziyette devralmamıştır. I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Dönemi'nin yarattığı yıkımlarının sonucu İzmir, ekonomik açıdan geri kalmış görünümündedir. Yunan işgali altında kalan İzmir, Saruhan ve Aydın Sancakları içerisindeki 25.000 km. ekilebilir arazinin %40'ı bu özelliğini yitirmiştir. Bu bölgedeki 2.196 köyün çoğu tahrip olmuş ya da zarara uğratılmıştır. Yunan saldırıları ve şiddeti karşısında köylülerin birçoğu Anadolu'nun içlerine göçmek zorunda kalmışlardır. Ahenk gazetesinden Mehmet Şevki, 1923 Eylül'ünde, "...incir üreticilerini bugün merhamete muhtaç bir vaziyette görüyoruz." diyerek durumu özetlemiştir. Bölgeyi olumsuz etkileyen bir başka gelişme, 1922 yılında İzmir'de gerçekleşen büyük yangın olmuştur. Üstelik yangın, ihrac mevsimi olan sonbaharda çıkmış, yangının en yoğun yaşandığı bölge ise ticaret bölgeleri olmuştur. Şehrin merkezinde çıkmış olması nedeniyle ticaretin kalbi durumundaki birçok yapı yangından etkilenmiş ve 1922 yılı ihracatı olumsuz seyretmiştir. Ayrıca Yunan işgalinin sona ermesiyle bölgenin ticaretinde önemli bir paya sahip olan Rumların çoğu ülkeyi terk etmiştir. İktisat Mecmuası'nda çıkan bir yazıda; "...istihsalat, kıymetlerinden çok düşük bir fiyatla elden çıkıyor. Teşkilatsızlık bir takım madrabazlara yarıyor. İncir, üzüm, tütün, afyon, meyankökü, palamut gibi büyük yekûnlara ulaşan ürünlerimizle alakadar olan çiftçiler pek elim dakikalar geçiriyor." denerek, 1923 yılındaki sıkıntılar belirtilmiştir. Birçok yabancı şirket de Türk üreticilerle yabancı tüccarlar arasında aracı rolü üstlenmiş olan Rumların, bölgeden gitmesi sonucu ülkeyi terk etmiştir. Bu şirketlerin gidişindeki bir başka etken, yeni kurulan Türk Devleti'nin kapitülasyon yükünden kurtulması sonucu ek mali yükler ve vergiler koyma ihtimalidir. 1920'lerin başından itibaren ülkede yaşanan kambiyo buhranları ve ithal emtia fiyatlarının yükselmesi de dış ticareti olumsuz etkileyen gelişmelerdir. Ayrıca Yunan işgali altında kalan bölgelerde drahminin tedavüle konmuş olması da işgal sonrası İzmir ve civarında görülen ekonomik sıkıntılardandır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında İzmir ve civarının en büyük ticari ortakları; İtalya, İngiltere, Fransa ve Amerika'dır. I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele dönemlerinde Türkiye'nin savaşmak zorunda kaldığı bu ülkelerin artık en büyük ticari ortak olmalarının nedeni, Türkiye'nin ekonomik yapısında aranmalıdır. Her şeyden önce Türkiye, ithalatta mamul mallara dayalı bir görünüm sergilemektedir. Türkiye'nin, sanayileşmiş bu ülkelerden yoğun olarak ithalat yaptığı, bir gerçektir. Ayrıca ihracatta da pamuk, tütün gibi hammadde-lerin en büyük talepleri bu ülkelerdir. Hepsine ek olarak, savaşın bitimiyle beraber Türkiye'nin geçmiş kavgaları bırakıp, dış politikasını akılcı ve faydacı bir çizgide yürütmesi de Türkiye'nin en büyük ortakları olarak bu ülkeleri karşımıza çıkarmıştır.

İzmir ve civarının ihrac ürünleri bölgenin üretim yapısıyla bağlantılıdır. Türkiye'deki duruma benzer mamul madde ihracatının olmadığı bir yapıda, İzmir de kendi bölgesinde üretilen ürünleri dışarıya sevk etmiştir. Tütün, üzüm, incir, zeytinyağı ve pamuk tüm üretim malları içerisinde en önde gelenleridir. Tarım ürünleri ve el yapımı ürünlerden oluşan bu ihracat bileşenleri, Türkiye'nin ekonomik gelişmişlik düzeyini de gözler önüne sermektedir.

1920'li yıllar boyunca gerek Türkiye'nin gerekse de İzmir ve civarının ekonomik düzeyi pek olumlu seyretmemiştir. Bununla birlikte İzmir Limanı Türkiye'nin en önemli birkaç limanından bir tanesi olarak şehre ve bölgeye çok önemli katkılar sunmuştur.

IV- İzmir Limanı ve İzmir Limanı Yoluyla Gerçekleşen Faaliyetler

A- İzmir Liman İşletmesi (İLİİTAŞ)

1920'li yıllarda İzmir Limanı'nın işletmesini üstlenen İLİİTAŞ'ın kuruluş yıllarıyla ilgili bilgileri, şirket Müdürü Fikri Bey şöyle anlatmıştır: "...Şirketimiz bilhassa yükleme meselesinde şehrimizin en mühim ihracat meselesi bulunan üzüm, incir ve zahirenin beher-i tonunu yetmiş kuruş olarak takrir etmiştir. Geçen sene mahsulün bereketli olması ve bilhassa büyük partiler sevk edilmesi ve tüccarların aralarında mevcut ehemmiyetli rekabet dolayısıyla fiyatları asgari seksen beş ve azami yüz on kuruş olarak, vasatısi doksan olduğuna nazaran şirketimiz 20 kuruş noksaniyle bu vazifeyi aht etmiştir. Diğer emtia-ı ticariye de az çok noksan fiyata satılmaktadır. Tahliye kısmına gelince; acentelerin almakta oldukları ücret 400 kuruş idi. Şirketimiz bunu çeşitli kısımlara ayırarak 200-250-300-375 olarak ibraz etmiştir ki, ortalama 290 kuruş oluyor. Beheri tonu da yüz yirmi kuruş noksana yapılmaktadır. Şatların bir an evvel tahliyesinin gerçekleşmesi için de tarife mucibince kirası günlük 20 lira olarak tespit edilmiştir. Tüccarlardan bu konularla ilgili büyük şikâyetler gelmemektedir." demiştir.

Bu beyana rağmen şirketin iyi hizmet vermediği şikâyetlerden anlaşılmaktadır. Tüccarlar, sıkıntılı durumlarını kendi tabirleriyle, "hariçteki Şirketle alakadar olmayan bazı zevata" bildirmişlerdir. Ancak şikâyet edilmek, Şirketin hoşuna gitmemiş olacak ki İzmir Ticaret Odasına Ahmet Hulusi imzalı bir mektup yollayarak bu konudaki üzüntülerini dile getirmişlerdir.

Şirketle alakalı tek sorun hizmet yetersizliği değildir. Şirket işçilerinin düşük maaşla çalışmaları ve serbest çalışma ortamlarının olmaması da basına yansımış, sorunu çözmek için bürokrasi devreye girmiştir. İzmir'e gelen Deniz Ticaret Müdürü, yapılan tetkiklerden sonra basına açıklamalarda

bulunmuştur. Söyledikleri hayli dikkat çekicidir: “İzmir’e geldiğimde amele işlerinin işkâl bir şekilde olduğunu gördüm. Sekiz dokuz tane amele cemiyeti mevcut olup, bu cemiyetler kuruluş maksatları haricinde özel iktisat teşebbüslerine girmektedirler. Tüccar ve acente, bunların gösterdiği ameleli almaya mecbur oluyordular. Ayrıca iki amelenin iki saatte göreceği işi sekiz amele yarım saatte yapıyor ve amele şirketine tüccarlar tam yevmiye ödemeye mecbur bırakılıyorlardı. Bu husus üzerine amele şirketleri ile bir toplantı yaparak bu sıkıntıları aktardım ve her amelenin çalışmakta serbest olduğunu ve tüccarın istediği ameleli istihdam edebileceğini tebliğ eyledim.”

Hizmet gazetesinden Zeynel Besim’de bir yazısında bu durumu doğrulamıştır: “...amele ise 7-8 aracı tarafından istismar olunmaktadır. 2.5 liradan aşağı olmaması gereken yevmiyeler, şirketçe de o miktarda ödenmiş ancak bu para araçların elinde 1 liraya kadar düşmüştür.”

İLİİTAŞ kaynaklı kamuoyunca tartışılan bir başka konu ise Şirket ortaklarına çok yüksek oranlarda kar payı dağıtılmasıdır. Zeynel Besim, üyelerin ‘huzur hakkı’ adı altında çok büyük paralar aldıklarını, bunun dışında %10 kar payı dağıtıldığını, Elektrik ve Tramvay Şirketleri’nin üç ayda bir ve 40’ar lira huzur hakkı aldığını; Bulvar Şirketinin ise ayda bir kere toplanarak yalnız 5 lira aldığını açıklamıştır. Bununla birlikte Tahmil ve Tahliye Şirketinin her hafta toplanıp 60 lira huzur hakkı aldığını söylemektedir. Bu huzur hakkının haftada 10 lira olmak üzere 40 liraya tenzil olunması istenmektedir. Zeynel Besim’e göre bu ‘huzur hakları’ işçinin ücretinden çalınmaktadır.

Şirketin artan ihracat ve ithalat için iyi hizmet sunamaması, 1929 yılında Tahmil ve Tahliye Şirketi’ne ait satışların yetersizliğini de gündeme getirmiştir. Ticaret Odası’nın konuyla ilgilenmesi ve ihracatın en hareketli günlerinde tüccarların zarara uğramaması istenmiştir.

Şirket, 1934’te devletçe satın alındıktan bir yıl sonra tasfiye edilmiştir. Tasfiye sonucu işten ayrılacaklara, 71.345 lira tazminat öngörülmüş, yeni şirkette devam edeceklerine tazminatsız işe devam hakkı tanınmıştır. 27 Aralık 1934 tarihinde Liman İşleri Umum Müdürlüğü adında bir genel müdürlük kurularak liman işletmesi, bu genel müdürlüğe devredilmiştir. Genel Müdürlüğün görevleri; Çamaltı Tuzlası’nın yükleme ve taşıma işlerini üstlenmek, Karşıyaka-Alsancak-Pasaport-Konak arasında yolcu vapurları işletmek, Birinci Kordon’da atlı tramvay işletmek, rıhtımı, dalgakıranları, rıhtım yollarını kullanılır halde tutmak, tamir ve yenilemelerine bakmak ve rıhtım vergisini toplamak olarak belirlenmiştir.

10 Ağustos 1951 tarihinde Denizcilik Bankasının kurulmasıyla İzmir rıhtımının işletilmesi görevleri de Denizcilik Bankası Anonim Ortaklığına devredilmiştir.

B- İzmir Limanı’nın Gemi Taşıt Trafiği

İzmir Limanı’nın gemi taşıt trafiğini incelemek, İzmir Limanı yoluyla gerçekleşen ticaretin hangi ülkelerle ne yoğunlukta seyrettiğini belirleme açısından önem taşır. Ayrıca, İzmir’in dış ticaret hacmi ve ticaret yapılırken kullanılan taşıtların türleri de görülebilir. İzmir Limanı yoluyla, en fazla dış ticaretin yapıldığı ülke İtalya’dır. Bu ülkeye ait gemi taşıt yoğunluğunun, iki ülke arasındaki ticaret hacminin fazlalığıyla doğru orantılı olduğu görülür. İzmir Limanı’ndan yurt dışına mal taşıyan Türk ticaret gemileri ise adet olarak fazla olmakla birlikte tonaj bakımından İtalya ve İngiltere’nin gerisindedir. Örneğin, İtalya’nın 1925 yılı içerisinde gönderdiği 336 vapur 600.604 ton, İngiltere’nin 240 vapuru 566.010 tona ulaşırken, 611 adet Türk vapurunun toplam tonajı yalnız 292.872’dir. Ancak ilerleyen yıllarda bu durum Türkiye’nin lehine değişecektir. Bu sonuç, Türk deniz taşımacılığının geliştiğinin güzel bir işaretidir. Ticarete kullanılan taşıt türlerinde de Türkiye geri kalmıştır. İngiltere, Almanya, İtalya ve Fransa gibi İzmir Limanı ile yoğun ticari ilişki içerisinde olan ülkeler büyük ticaret gemileri kullanırken Türkiye dış ticaretini, motor ve yelkenli taşıtlarla sürdürmüştür. Bu durum Türkiye’nin adı geçen ülkelere kıyasla taşımacılıkta geri bir konumda olduğunu gösterir. Aşağıdaki tablo, 1929 yılında İzmir Limanı’na gelen çeşitli ülke bandıralarına ait gemilerin tonajlarını göstermektedir.

Bandıra	Vapur		Motor ve Yelkenli	
	Adet	Tonaj	Adeti	Tonaj
Türk	628	539,633	1.345	40.639
İtalyan	226	403,805	6	1,248
İngiliz	213	353,893	-	-
Fransız	69	243,63	4	172

Tabloda, İtalya’nın diğer Avrupa ülkelerine göre daha yoğun ticari ilişkide görünmesi, Trieste Limanı’nın sağladığı avantajla ilgilidir. Çünkü İzmir’den Avrupa’ya ihraç edilen ürünlerin kara yoluyla nakli, Trieste üzerinden gerçekleşmektedir. 1920’li yıllar boyunca İzmir Limanı’nın toplam ticaret hacminde kayda değer bir artış görülmemiştir. Bu seyir, İzmir Limanı’nı kullanan taşıt trafiğiyle de orantısaldır. 1925 ile 1929 yılları arasında limana ortalama 1400 adet vapur, 1450 adet motor ve yelkenli gelmiş, vapurların yıllık bazda ortalama tonları 1.900.000, yelkenlilerin ortalama tonları ise 40.000 olarak gerçekleşmiştir.

C- Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir Limanı Ticareti (1923-1929)

1- 1923-1929 Yıllarında İzmir Limanı Yoluyla Yapılan İthalat

1923-1929 yıllarında, İzmir Limanı yoluyla yapılan ithalatın istatistik kayıtlarının eksik oluşu, döneme dair kesin bir tablo çizmemizi engeller. Yine de eldeki verilerden yola çıkarak ulaşılabilecek sonuç, İzmir Limanı'na ithalatının, ihracatı kadar yoğun olmadığıdır. 1926 yılında 234.699.735 liralık Türkiye ithalatının 33.531.718 liralık kısmı İzmir Limanı yoluyla karşılanmıştır. Bu oran, tüm ülke ithalatı içerisinde %14.5'lik bir kısma denk gelmektedir. Bununla birlikte, aynı yıl içerisinde İzmir Limanı'nın Türkiye ihracatındaki oranı % 48'lere ulaşmıştır. 1927 yılında ise 211.398.184 liralık Türkiye ithalatına karşın, bunun ancak 33.355.516 lirası İzmir Limanı yoluyla, 1928'de 223.531.775 liranın 34.417.381 lirası, 1929'da ise 256.296.382 liranın 38.593.406 lirası İzmir Limanı aracılığıyla yapılmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin ithalatı giyim ve gıdaya dönük; yani tüketim mallarının temini üzerine gerçekleşmiştir. Çünkü ülkede bu ihtiyacı karşılayabilecek sanayi tesisleri olmadığı gibi sanayiye kurmaya yönelik çalışmalar ve bu çalışmaların gereği olan yatırım malları ihtiyacı da savaştan yeni çıkmış bir ülke için çok kolay başarılabilecek işler değildir. Aşağıdaki tabloda, 1923 yılında İzmir Limanı yoluyla ithal edilen mallar ve değerleri görülmektedir.

Eşyanın Cinsi	İthalat Değeri (TL)
Pamuk ve pamuk ürünleri	7.462.718
Şeker ve şeker ürünleri	2.801.824
Maden ürünleri	1.259.111
Yün ve yün ipliği	1.000.832
Hazır boya ve kimyevi maddeler	715.756
Yağlar ve mumlar	539.941

1925 yılında İzmir ve hinterlandı yoluyla gerçekleşen ithal mallarının neler olduğunu ve hangi ülkeden alındığını gösteren tablo, bölgenin ithalat etkinliği konusunda fikir vericidir. (TL cinsinden)

Ülkeler	Mensucat	İp ve Tuhafiye	Makine	Gaz Yağı	Şeker	Kahve	Pirinç	Maden	Kimyevi Maddeler	Buğday
Almanya	191	87	184	-	202	819	47	493	207	-
Amerika	55	861	48	17	97	170	-	43	1.1	217
Avusturya	53	28	10.4	-	45	10.5	-	86	33	-
İngiltere	4.133	491	252	-	11	9	54	699	45	44
İtalya	4.032	1.122	60	4.7	877	338	219	185	118	171
Belçika	254	42	10.3	-	98	26	1.5	550	71	-
Çekoslovakya	450	30	971	-	299	-	1.7	47	10	-
Suriye	284	110	-	-	-	-	1.9	172	427	-
Fransa	1.114	202	35	-	45	254	176	266	151	-
Mısır	244	354	899	-	286	125	359	7.9	1.3	-
Toplam	11.217	1.828	624	772	2.658	1.376	903	2.672	756	1.911

Ayrıca 1925 yılına ait İzmir ve civarının gerçekleştirdiği ithalatı ülkeler bazında gösteren aşağıdaki tablo da fikir vericidir.

Ülkeler	Tutar (TL)
Almanya	2.331.864
Amerika	1.403.063
İngiltere	7.100.561
İtalya	8.686.834
Belçika	2.655.338
Çekoslovakya	1.080.047
Fransa	3.640.639
Felemenk	1.263.247
Mısır	2.352.990
Hindistan	1.445.418
Toplam	36.861.195

2- 1923-1929 Yıllarında İzmir Limanı Yoluyla Yapılan İhracat

Öteden beri bir ihracat limanı olan İzmir Limanı, bu özelliğini Cumhuriyetin ilk yıllarında da devam ettirmiştir. İzmir Limanı yoluyla gerçekleşen ihracatın tüm Türkiye ihracatı içerisindeki % 48'lik oranı, bu durumun kanıtıdır. Bu oran, aynı zamanda İzmir'in hinterlandı için de büyük değere sahiptir. Bölgenin üretim gücü, ticari canlılığı ve ekonomik gelişmişliği ihracat etkinliğinin ve ihracat ürünlerinin bölgede yetiştirilip işlenmesinin bir sonucudur. 1923 yılında İzmir Limanı, yeni kurulan bir devletin en büyük ihracat kapısı olması nedeniyle ülkeye gelir sağlayan ürünlerin niteliğini de ortaya koymaktadır. Aşağıdaki tablo, 1923 yılında İzmir Limanı yoluyla ihracat edilen ürünleri göstermektedir.

Eşyanın Cinsi	İhracat Değeri (TL.)
Meyve ürünleri	15.423.073
Tütün	9.796.579
Hazır boya ve kimyevi madde	3.643.123
Yün ve yün ipliği	2.493.890
Pamuk ve pamuk ürünleri	1.295.232
Nebati yağlar	732.477

1920'li yıllar boyunca, İzmir ile Trieste Limanları arasındaki ticari bağ İtalya'yı, Türkiye'nin en büyük ticari ortağı yapmıştır. Bu durum 1930'larda Almanya'nın Türkiye'yi, takas ve kliring anlaşmaları ile kendisine bağlamasıyla son bulacaktır. Bununla birlikte İzmir'in en büyük ticari ortakları, İtalya'nın da içinde olduğu sanayileşmiş Avrupa ülkeleridir. Fransa, İtalya ve İngiltere'nin Türkiye ile yapılan ticaretteki %48'ler düzeyindeki payları bu durumu özetler. Bu ülkelere ABD'yi de eklediğimiz zaman oran ithalatta %54, ihracatta ise %60'lara ulaşmaktadır. 1926 yılına ait İzmir Limanı yoluyla yapılan ihracatı gösteren tablolar fikir vericidir.

1920'lerin sonlarına ait aşağıdaki tablolar ise 1920'li yıllar boyunca gerek ihracat mallarının yapısında, gerekse de ticari ortaklarda önemli bir değişiklik olmadığını göstermektedir.

İzmir Limanı 1926 İhracatı Devlet itibarıyla (TL.)

Ülkeler	Üzüm	İncir	Tütün	Zeytinyağı	Pamuk	Afyon	Palamut	Palamut Hülasa	Meyan Kökü	Halı
İtalya	960	273	14.680	59	319	2.8	133	39	59	97
Amerika	50	2.727	7.612	-	-	56	133	14	-	2.649
İngiltere	3.907	2.672	183	-	83	195	197	115	-	3.0
Almanya	3.104	413	3.811	-	76.7	174	224	13	-	6.2
Fransa	72	80	-	65	755	2.160	278	23	65	158
Yunanistan	3.9	606	557	-	458	29	557	-	-	2.4
Felemenk	918	51.9	763	-	97	201	385	93	-	99
Belçika	252	20.7	103	-	110	3.1	103	-	-	53
Mısır	123	174	67	9.9	-	15.9	67	-	9.9	76
Suriye	2.0	29	9.2	-	-	-	9.2	-	-	-
Toplam	9.442	6.488	27.920	134	1.868	2.936	1.123	349	558	4.621

1929 Yılı İzmir Limanı İhracatı (TL) (x 000)

Devletler	Üzüm	İncir	Tütün	Zeytinyağı	Pamuk	Afyon	Palamut	Palamut Hülasesi	Meyan Kökü	Halı
Almanya	6.723	1.203	9.427	8.3	51	1.005	371	126	991	70
Amerika	155	2.982	2.506	100	-	595	519	299	800	2.012
İngiltere	4.162	2.298	299	482	325	92	443	994	6.4	1.593
İtalya	2.615	569	8.983	3.705	533	1.2	241	57	4.8	253
Belçika	485	106	762	14	47	7.1	75	2.6	29	184
Suriye	5.4	320	-	-	-	-	33	519	-	-
Fransa	174	198	29	204	929	2.548	97	31	190	231
Hollanda	2.597	71	863	-	127	942	135	34	-	47
Mısır	268	291	68	25	-	568	144	32	-	142
Yunanistan	25	635	1.793	-	587	-	718	-	-	9.0
Toplam	17.445	8.161	26.114	4.587	2.704	4.973	3.067	1.362	1.032	4.670

İzmir Limanı 1929 İhracatı Devlet İtibariyle.

Devletler	Tutarı (TL.)
Almanya	19.764.921
Amerika	9.834.754
İngiltere	10.676.692
İtalya	18.006.835
Belçika	1.957.867
Rusya	1.614.082
Fransa	5.507.213
Hollanda	4.999.113
Mısır	1.124.483
Yunanistan	4.299.440
Toplam	80.853.923

V- İzmir Limanı'nın İzmir Şehrine ve Civarına Etkileri

A- 1923-1929 Yıllarında İzmir Limanı Yoluyla İhraç Edilen Ürünler

İzmir'in hinterlandında yetiştirilen ve şehrin bir ihraç üssü olmasında büyük öneme sahip ürünler hayli çeşitlidir. Bu ürünler içinde ilk sıraları üzüm, incir, tütün, pamuk, zeytin ve zeytinyağı, palamut, afyon ve halı almaktadır. Yetiştirildikleri bölgeler ve üretim miktarlarıyla İzmir'in ticari hayatına etki eden bu ürünlere ait bilgiler İzmir Limanı ticaretini doğrudan ilgilendirmektedir.

İzmir'in en önemli ihraç mallarından olan üzüm, İzmir kent merkezinin dışında, Seferihisar, Çeşme, Urla, Karaburun, Menemen, Kemalpaşa, Foça, Manisa, Akhisar, Kırkağaç, Kasaba, Salihli ve Alaşehir'de yoğun olarak yetiştirilmektedir. Bu üzümler; çekirdeksiz, sultani (razaki) ve siyah olmak üzere üç çeşittir. Standart kalitedekiler yurt dışına 13-15 kiloluk tahta kutular veya çeyrek ila yarım kantarlık (56.452 kg.) kasalar halinde, iyi cinsleri ise birer kiloluk mukavva kutular şeklinde gönderilmektedir. Üzümlerin koyulacağı kutuların büyük bir kısmı yurt içinde yapılmaktadır. Bir kısmı ise hazırlanmış kutu parçaları şeklinde İsveç, İtalya ve Romanya'dan ithal edilmektedir. 9 Nisan 1924 yılında çıkarılan bir yasayla incir ve üzüm tüccarlarını korumak amacıyla üzümlere mahsus kasa ve kutuluk kerestenin, gümrükten muaf tutulmasına karar verilmiştir.

İncir, Kuşadası, Ödemiş, Tire, Bayındır, Aydın, Bozdoğan, Nazilli, Söke civarında yetiştirilmektedir. Bu ürünün en büyük alıcıları, Amerika ve İngiltere'dir. 1923 yılında beliren incir buhranına, İzmir ve civar illerdeki milletvekillerinin Meclise bazı yasa tasarıları sunarak çözüm aramaları bu ürünün önemini gösterir. Bu tasarılarından en önemlisi, incir ihracatını bir tekel altına almaya dönük olanıdır. Ayrıca Amerika'nın incir üretim işine önem vermesi de bir takım önlemleri gündeme getirmiş ve "yakın bir vakte kadar yılda 300.000 bin ton ihraç ettiğimiz kuru incirin, tıpkı tiftiği kaptırdığımız gibi" Amerikalıların tekeline kaptırılmaması hükümetin dikkatine sunulmuştur.

Tütün, İzmir ve çevresinde, çok geniş bir sahada yetişmektedir. En fazla üretiminin yapıldığı yerler; Ödemiş, Akhisar ve Manisa'dır. Yurtdışına 55-65 kiloluk balyalarla ihraç edilen tütünün en büyük alıcıları; Amerika, Almanya, Hollanda ve İtalya'dır.

Pamuk yoğun olarak; Bayındır, Tire, Ödemiş, Menemen, Bergama, Aydın, Nazilli, Manisa, Kasaba (Turgutlu), Akhisar, Kırkağaç'ta üretilmektedir. En çok ihracat, Fransa, İspanya, İtalya ve Yunanistan'a yapılmaktadır. Görüldüğü kadarıyla XIX. yüzyılda pamuk üretimini teşvik için İzmir ve hinterlandına önemli yatırımlar düşünen İngiltere, Cumhuriyet'in ilk yıllarında bu ithalatını başka ülkelerden karşılamaya gitmiştir.

Zeytin ve zeytinyağı ise Türkiye'deki ihtiyacın tamamına cevap verdikten sonra, İtalya, İngiltere, Fransa, Mısır, Amerika, Suriye, Almanya, Romanya, Bulgaristan ve Hindistan'a ihraç edilmektedir. İhraç malı zeytinler daha çok; İzmir, Ayvalık, Aydın, Nazilli, Ödemiş, Kuşadası, Karaburun, Milas, Söke, Bayındır, Çine ve Akhisar'da yetişmektedir.

Palamut, Ayvalık, Çanakkale, Ayvacık, Alaşehir, Salihli, Menemen, Demirci, Eşme, Bergama, Gediz, Akhisar, Nazilli, Burdur, Ödemiş, Dikili, Borlu ve Uşak'ta yetişmektedir. I. Dünya Savaşı öncesi Batı Anadolu'da 1.300.000-1.500.000 kantar palamut üretilirken 1923 üretimi bu miktarın hayli altındadır.

Afyonkarahisar, Sandıklı ve Uşak havalisinin yoğun miktarda ürettiği afyonun ise tamamı ihraç edilmektedir. En büyük alıcıları Almanya ve Hollanda'dır. Kısım İngiltere, Japonya ve Amerika'da bu ürünü satın almıştır.

Halıcılık ve halı ihracatı da 1920'lerin Türkiye'si için önemli bir ihraç kaynağıdır. İzmir havalisinde Uşak, Simav, Gördes, Demirci, Kula, Isparta ve Kütahya'da üretimi yapılmaktadır. Bu planda en çok ihracat Amerika ve İngiltere'ye yapılmaktaydı. Almanya ve Fransa gibi sanayileşmiş ülkelere yönelik halı ihracatının düşük düzeyde seyretmesi, bu ülkelerin halıyı lüks tüketim vergisine tabi kılmalarıyla ilgilidir. Türk halılarının en büyük rakibi ise Yunan halılarıdır.

B- Üretim Rekoltelemi

İzmir'in hinterlandından ihraç edilen ürünlerin hangi yıl ne kadar yetiştirildikleri İzmir Limanı'nın ticari hacmini göstermesi açısından önemli bir veridir. İzmir Ticaret ve Sanayi Odası'nın, 1926 yılından itibaren çıkarmaya başladığı aylık bülten, belli ürünlerin miktarlarını bizlere sunmuştur.

1914 yılında başlayan I. Dünya Savaşı (1914-1918), Anadolu'daki üretim oranlarını olumsuz etkilemiştir. 1923 yılında üretim, I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele (1919-1922) dönemlerine göre belli oranda artış gösterdiyse de 1914 yılı üretim oranlarının çok altındadır. Örneğin tütün, 1914 yılında 45.900 ton olarak üretilirken, Milli Mücadele içerisinde 15.800 tona kadar düşmüş, savaşın sona erdiği 1923 yılında bile ancak 26.090 ton seviyesine çıkabilmiştir. Bu istatistik hemen tüm ürünler için geçerlidir.

Üretim düşüşüne etki eden bir diğer unsur ise Milli Mücadele'den sonra, Anadolu'yu terk eden Rumların yarattığı üretim boşluğu ve Anadolu'nun talan edilmiş halidir. 1914 yılı üretim oranlarına ancak 1930'lu yıllarda ulaşılacaktır.

C- Üreticilerin ve Tüccarların Yaşadıkları Sorunlar

İzmir Limanı incelendiğinde, ürünlerin ihraç aşamasına gelişine kadar geçirdiği aşamalar göz ardı edilemez. Bu aşamalar, üretici ve tüccarların yaşadıkları birçok sıkıntıya da beraberinde getirmiştir. Üstelik bu sıkıntılar, bölgenin ve limanın ticaretini de pek çok defa olumsuz etkilemiştir.

Basında yer bulan birçok haber, bu sıkıntıların neler olabileceği hakkında ipuçları sunmaktadır. Saday-ı Hak gazetesinde "İktisadımızı Kemirenler" başlığıyla yer alan bir makalede, "Türk parasının daima kıymetsiz oluşu ve kambyo tahvilatının baş döndürücü bir şekilde tenzil gösterdiği." konu edilmiştir.

Aynı makale, nakliye araçlarının pahalı oluşunun da köylülere yük oluşturduğunu, bu ağır tarifelerin zararının tüm yurttaşlarca çekildiğini belirtmiştir. Gazeteye göre, "Amerika'dan kiloda 40 para navlun ile İzmir'e getirilen buğdayın, kulağımızın dibinde Konya'dan İzmir'e 5 kuruşa getirmek imkânı bulunmamaktadır." Basında yer aldığına göre dünya şimendifer tarifeleri içinde en ağırının Türkiye şimendifer tarifeleri olduğunu söylemek gayet mümkündür. Nakliye ile ilgili diğer bir sıkıntı, vapur şirketlerinin standart bir tarifeye bağlı kalmaksızın hareket tarihini ve saatini değiştirmeleridir. Bu vapur şirketleri, büyük yabancı tüccarların menfaatine uyarak, işlerine gelen günlerde hareket etmişler ve bu durum Türk tüccarlar tarafından İzmir Ticaret Odası'na şikâyet konusu edilmiştir. İzmir Ticaret Odasından Ziya Bey, vapur şirketlerinin sahipleri ile görüşmüştür. Görüşmede şirket sahipleri yerli tüccarların mallarının taşınmasını son güne bıraktıklarını, bu yüzden nakliyatın bir günde yapılamadığını, bazen de ellerinde mal olmadığı için hareketin birkaç gün gecikmesini rica ettiklerini söylemişlerdir. Sonuç olarak Ziya Bey, vapurların vaktinde hareket etmelerini, hareket saatinin de üzüm ve incir borsalarına önceden bildirilmesini istemiş, şirket sahipleri de daha hassas davranma konusunda söz vermişlerdir.

Ayrıca yerli tüccarların nakit sıkıntısı yaşadıkları ve bu yüzden kredi aldıkları görüldü de çeşitli sebeplerle bu kredileri ödeyememiş ve iflas etmişlerdir. Kredi kaynaklı diğer problem, kredi meblağlarının, tüccarların ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde olmayışıdır. Türkiye'nin 1924-1925 yıllarında toplam dış ticaret hacmi 500 milyon lira olmasına rağmen bankaların tüccara açtıkları kredi toplamı ancak 40 milyon liradır. İzmir Limanı ise yılda 80 milyon lira ihracat, 40 milyon lira ithalat yapmasına karşın bölge tüccarlarına

bankaların açtığı kredi toplamı, 7 milyon liradan biraz daha fazladır. Kredi sıkıntısı yaşayan tüccarlar, zaman zaman malını gerçek değerinden çok ucuza satmak zorunda kalmışlardır.

İzmir ve civarında yoğun bir şekilde faaliyet gösteren yabancı ticaret şirketleri de İzmir'in ticari hayatında görülen bazı sorunların öznesi olmuşlardır. 1928 yılında yabancı tütün şirketlerinin önemli bir kısmı, işlerini kısaltmaya ve memurlarına zorunlu izin vermeye başlamışlardır. Böylece, İzmir'de tütün işleyen binlerce kadın ve erkek işsiz kalmış veya daha az mesaiye bulunmuşlardır. Bu durum, İzmir halkının %60'ının üzüm, incir ve tütün işçiliğinden geçimini sağladığı bir yapıda büyük olumsuzluklara yol açmıştır.

İzmir ve civarında bakımsız kalan bağlar da ayrı bir soruna yol açmıştır. 1924 yılından itibaren yapılan nüfus mübadeleleri sonucunda, Ege Bölgesi'nde pek çok yerleşik bölgeyi terk etmek zorunda kalmış ve toprağın çoğu işlenememiştir. Bu sebeple hükümet, bazı göçmenlere bedava toprak veriyse de çok sayıda bağın terk edilmişliği devam etmektedir. Soruna çözüm arayan İzmir Valiliği, yaptığı açıklamada, "vilayetteki bağların, bağcılara uzun süreliğine kiraya verileceğini ve yapılacak sözleşmelere hükümetin istediği zaman fesih edebilme kaydının konacağını" duyurmuştur. Bu teklifinin hükümetçe de desteklenmesi sonucu, muhacirlere verilemeyen bağların yerli halktan bağcılığı bilenlere sekiz sene müddetle kiraya verildiği görülmüştür. Ancak bir süre sonra bazı bağ sahipleri bağlarını kökleyip, odun niyetine satmak üzere İzmir'e getirmişlerdir. Buna sebep; Urla, Çeşme, Seferihisar taraflarında bağcılık yapanların, "Biz bağı ne yapalım, tarla isteriz" gibi feryatlarda bulunarak, bağları bozup tarlaya çevirmek istemeleridir. Bu da basının hükümeti "bağdan anlamayana bağ vermek hata idi." şeklinde eleştirmesine yol açmıştır. Bağcılar ise üzümlerin satılamamasından şikâyet etmişlerdir. Emval-i metruke kapsamındaki bu bağları Milli Emlak'tan taksitle alan bağcılar, üzüm satışının gerçekleşmemesi nedeniyle taksitlerini ödeyemez noktaya gelmişlerdir. Benzer sıkıntıları incir üreticileri de yaşamıştır.

Tütün üreticilerinin yaşadıkları sorunlar ise daha farklıdır. Bu sektörün temel sıkıntısı rejî idaresidir. Oluşturduğu tekel yöntemiyle taraflar arasındaki ticarette üreticiye fazla söz şansı tanımayan bu idare, Cumhuriyet'in ilk yıllarında kaldırılmışsa da yeni kurulan inhisar da (tekel) üretici aleyhine bazı ağır şartları içerdigi için sorunlara yol açmıştır. Bu soruna çözüm bulabilmek amacıyla 14 Ekim 1924 tarihinde İzmir Ticaret Odasında bir kongre düzenlenmiştir. Ticaret Odası İkinci Başkanı Balcıade Hakkı Bey'in başkanlık ettiği kongreye, eski İktisat Vekili Mahmut Esat Bey (Bozkurt) ve İzmir Ticaret Mıntıkası Müdürü Selahattin Bey'de katılmışlardır. Toplantının karar bildirisinde, tütün meselesinin yalnız bir bütçe ve maliye meselesi halinde düşünül-

mesi durumunda memleketin ekonomik, ticari ve ilgili tüm alanlarının zarar göreceği bildirilmiştir. Karar bildirisi; Başbakanlık, Maliye ve İktisat Bakanlıklarına da bildirilmiştir.

Tütün üreticilerinin, yabancı tütün şirketlerinin fiyatları düşük tutmaları nedeniyle zarar etmeleri de gündem konusu olmuştur. Bu konuda basında yer alan haberlerin sayısı hayli fazladır. Bu sıkıntılara neden olan durum, tekel idaresinin piyasayı geç açması nedeniyle diğer şirketlerin durumdan yararlanması olarak açıklanmıştır. Ayrıca üretimin fazlalığı yüzünden tütün inhisarının kötü kaliteli tütünleri almadığı ve bu yüzden üreticilerin sermayelerinin %20'sine yakın bir oranda zarar ettikleri yazılmıştır.

Türk tütünlerinin taklit edilmesi de bu sektörün bir büyük problemidir. Taklitte kullanılan tütünler genelde daha düşük kaliteli Bulgar tütünleridir. Yaşanan şu olay durumu açıklar niteliktedir: Bir gün İzmir'de Ahenk Gazetesi'ni ziyaret etmekte olan yabancı bir tüccarın, gazete çalışanlarına ikram etmek üzere çıkardığı tütün koleksiyonunun kutusu üzerinde "ay yıldız işareti" ile "Türk tütünü" yazdığı görülmüş, hâlbuki muhteviyatının tamamen taklit tütünlerden olduğu anlaşılmıştır. Bu gibi taklit işlerinin Yunanlılar tarafından da yapıldığı hatta İsviçre'de üretim yapan ve Türk tütünü kullanan bir firmanın taklit edildiği anlaşılmıştır. Bir başka olayda ise adı açıklanmayan bir şirket, Türkiye'den almış olduğu tütünleri Trieste'ye nakletmiş, orada başka ülke tütünleri ile karıştırarak Mısır ve Çekoslovakya'ya ihraç etmiştir. Bu haberin ortaya çıkması ile tütün piyasaları Türk mallarına tepki göstermiş ve Türkiye 2 milyon liralık bir kayba uğramıştır. Bu olay Türkiye'de dönen rüşvet çarkını da gündeme getirmiştir. Çünkü şirket sahibine tütünün ihracı ile ilgili izni nasıl temin ettiğinin sorulması üzerine: "Şahadetnameyi 50 bin lira mukabilinde tedarik ettim." cevabını vermiştir. Bu haber basına "Allah belalarını versin, tam iki milyon lira zararımız var!" şeklinde yansımıştır.

Taklit sıkıntısı yaşayan diğer sektör ise halıcılıktır. Halıcılık, Türk dış ticaretinin önemli kalemlerinden birini oluştuyorsa da Cumhuriyet'le birlikte Anadolu'dan göçen Rumlar, halıcılık ile ilgili birikimlerini de Yunanistan'a taşımışlardır. Bu ülkede, 1920'li yıllarda halıcılık sektörünün yarattığı istihdam sürekli artmışsa da bu durum üretim kalitesine yansımamış olacak ki Yunanistan'da imal edilen halılara 'Türk malı' damgası vurulmuştur.

Bölge ticaretini sekteye uğratan konuların en önemlilerinden biriye Ege sahillerinde faaliyet gösteren Rum korsanlardır. Belli dönemlerde üç yelkenli ile Ege sahillerine çıkarak korsanlık yapan 20-30 kişilik bir grup görülmektedir. Korsanların adalardan, özellikle Sisam Adasından geldikleri tahmin edilmektedir.

D- İhraç Ürünlerinin İşlenmesi

İzmir ve hinterlandının en önemli ihraç kalemlerinden biri olan incir ve üzümün dış piyasalarda alıcı bulabilmesi için hijyenine büyük önem verilmiştir. Çevre yörelerden yaş olarak şehre indirilen incir ve üzümler İzmir'de işlenmiş, ilaçlanmış, kurutulmuş ve ihraç edilmişlerdir.

1925 yılında gerçekleşen bir olay, ürünlerin ihracata hazırlanışını süresince İzmir kamuoyunun hassasiyetini göstermesi açısından dikkate değerdir. Türk ürünleri ile ilgili İngiliz Daily Mail gazetesinde çıkan bir yazıda üzüm ve incir işleme yerleri *"verem ve her türlü hastalıkla malul, ayağı su görmemiş, pejmürde kıyafetli, baldırı sıvalı bir amele ekseriyetinin her türlü ihmâl ve lakaydisi içinde çalıştığı barakalar..."* diye tasvir edilmiştir.

Ticaret Bakanı Ali Cenani Bey, Ayın Tarihi dergisinde verdiği mülakatta, Daily Mail gazetesinin yanlışlar içerisinde olduğunu savunarak; işleme mevsiminden, binaların durumuna dek her şeyin yazıda yanlış kurgulandığını söylemiştir. Yine de, İzmir Valiliği tarafından bir talimatname yayınlanması da ihmâl edilmemiş ve bu talimatnameye göre işçilerin ve hanlardan sorumlu kişilerin temizlik konusunda dikkatleri çekilmiş, aksi hareket edenlerin ceza görecekları belirtilmiştir. İzmir Belediye Başkanlığı tarafından 1927 yılının işleme mevsimi boyunca gazetelere verilen, *"İncir ve Üzüm İşletmehanelerine Ait Sıhhi Talimatname"* adlı ilandan, ihraç ürünlerinin hijyenine yönelik duyarlılığın arttığı anlaşılmaktadır. Ayrıca İngiliz basınında görülen olumsuz propagandanın önlenmesine yönelik incir ve üzümlerin ihracına kadar geçirdikleri süreyi anlatan belgesel bir film hazırlanmıştır. İncirin temizliği ile ilgili Amsterdam Türk Büyükelçiliğinden gönderilen bir rapor ise İktisat Bakanlığı tarafından faydalı bulunmuş ve incir üreticilerine gönderilmiştir. İhraç mallarının hijyeni konusuna ne derece önem verildiği 1929 Eylül ayında gazetelere yansıyan bir haberden de anlaşılmaktadır: Bu habere göre, 7 ve 23 Eylül tarihlerinde İzmir Valisi Kazım Paşa (Dirik), Sıhhat ve İçtimai Muavenet Müdürü Dr. Lütfü Bey ve bazı doktorlar ile Ticaret Odası'ndan bir yetkili, incir ve üzüm işletmelerinde kontroller yapmışlardır. Sonuçtan çok memnun kalan heyet, yalnızca bir işletmede rastladıkları iki sigara izmariti için han sahibinin dikkatini çekmişlerdir.

E- İncir ve Üzüm Bayramları

1920'li yıllar boyunca kutlana gelmiş incir ve üzüm bayramları, İzmir Limanı'nın İzmir şehri için taşıdığı önemin göstergelerindendir. İncir ve üzüm mahsullerinin şehre geldiği ve ihraç edildiği ilk günler görkemli törenler düzenlenmiş; bu törenler bir çeşit bayram niteliği kazanmıştır. 1925 yılındaki kutlamaların basındaki tasviri ise şu şekilde olmuştur: *"İlk mahsul tezahüratla Punta'dan Çarşı'ya nakledilmiştir.*

Saat dokuzda tertip edilen alay Punta'dan hareket etmiş ve Ay Park önünde bir nutuk irat olunmuştur. Belediye Reisi Aziz Bey, Giresun Mebusu Hacim Muhittin Bey, Menteşe Mebusu Hoca Esat Bey ile Vali İhsan Paşa Hazretlerine birer kutu taze mahsul hediye edilmiştir. Alayın en önünde Vali Paşa, belediye riyaseti, mebus beyler. Defterdar Faik Bey, v.s.'ye hamal olan otomobiller gidiyordu. Alay, liman istikametine geldiği zaman limanda bulunan bilumum merakib-i bahriye (deniz araçları) düdüklü çaldılar. Alayı selamladılar, alay kıışla önünden geçerken sinema makineleri işledi ve doğruca yemiş çarşısına gidildi."

İncir bayramıyla ilgili başka bir merasim tasviri ise 1929 yılına aittir. 23 Ağustos tarihinde, saat 18.00'da Alsancak'ta başlayacak olan programın sorumluluğunu, Ticaret Odası üstlenmiştir. Alsancak'tan Yemiş Çarşısı'na kadar devam edecek olan yürüyüş esnasında kortejin geçeceği yerler dahi önceden planlanmıştır. Törene halk yoğun ilgi göstermiştir. Kordon'da yer bulamayan kalabalık, kortejin geçişi sırasında şatların üzerine çıkmak zorunda kalmış, birçok binadan konfetiler atılmıştır. Kortej, Pasaport İskelesi'ne geldiği sırada vapurlar kendisini selamlamak için düdüklülerini çalmışlar, bu gürültüyü duyan halk, yukarı mahalleler ve Bahribaba'dan Hükümet Konağı'nın önüne akın etmiştir. Bu yüzden Hükümet Konağı'nın önünde adeta iğne atacak yer kalmamıştır.

Benzeri törenlerin her yıl tertip edilmiş olduğu, basında yer alan çeşitli haberlerden takip edilebilmektedir. Ahenk Gazetesi'nden Mehmet Şevki niçin bu denli büyük törenlerin yapıldığını şöyle açıklamaktadır: *"...Bu değerli mahsulümüz her sene böyle tezahüratla İzmir'e indiriliyor. İşleniyor ve aynı tezahüratla ihraç ediliyor. İncirin işlenme mevsimini bekleyen işçiler, mevsimin gelmesiyle beraber faaliyete geçerler, işlenme daireleri, kadın-erkek, çocuk binlerce işçi ile dolar. Buralarda samimi bir mesai-i hay-huy ortalığı çınlatır... Çocuklar, aileler, elbise gıda, şu-bu gibi ihtiyaçlarını temin için bu mevsimi, bu fazl-ı faaliyet devresini beklerler. Devrenin hululüyle (geliş) beraber endişelerini bertaraf ederek gülmeye başlarlar..."*

İzmir için aynı derecede öneme sahip üzüm mahsulü için de benzer törenler düzenlenmiştir.

F- İzmir Limanı ve Bölgedeki Demiryollarının İlişkisi

İzmir'in çevre bölgeyle bağlantısını sağlayan demiryolları, şehir için İzmir Limanı kadar büyük öneme sahiptir. XIX. yüzyılda bölgenin bir ticaret üssüne dönüşmesinin sonucu olarak, demiryolları ve liman paralel bir gelişim seyretmiştir. İzmir Limanı aracılığıyla yapılan ithalat ve ihracatın gerçekleşmesinde aracı unsurlardan biri olan demiryollarının incelenmesi, ihraç ve ithal ürünlerinin miktarı ve çeşitliliği hakkında bilgi vermektedir.

1920'li yıllar boyunca İzmir'in hinterlandı ile bağlantısını, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba (Turgutlu) hatları olmak üzere iki önemli hat gerçekleştirmiştir. 1925 yılındaki verilere göre, 700 km. uzunluğundaki İzmir-Kasaba hattı, İzmir-Afyonkarahisar ve İzmir-Bandırma'ya kadar uzanmaktadır. 608 km. uzunluğundaki İzmir-Aydın hattı ise Eğridir'e kadar uzanmaktadır. Bu dönemde Türkiye'deki demiryollarının uzunluğunun 4220 km. olduğu düşünülürse, bu iki hattın toplam uzunluğunun Türkiye için ne kadar önem taşıdığı ortadadır.

1- İzmir-Aydın Demiryolu Hattı

Yapımına 1856 tarihinde başlanan İzmir-Aydın demiryolu hattı, Türkiye'nin ilk demiryolu hattıdır. O dönemki adı "İzmir'den Aydın'a Osmanlı Trenyolu" olan bu hat 1866 tarihinde açılmıştır. 1912 yılına gelindiğinde hattın uzunluğu Eğridir'e ulaşmış ve İzmir'in güney bölgesi ile arasında bir köprü görevi üstlenmiştir.

Bu bölgeden ihraç edilmek üzere İzmir'e gönderilen emtia arasında ilk sırayı incir almaktadır. İnciri sırasıyla meyan-kökü, palamut, buğday ve prina takip etmektedir.

1929 Yılında İzmir-Aydın Demiryolu ile İzmir'e gönderilen ihracat emtiası.

Emtianın Cinsi	Tonu	Emtianın Cinsi	Tonu
Buğday	27.591	Meyan kökü	7.367
İncir	22.954	İncir hurda	6.460
Pirina	13.022	Kuru üzüm	6.273
Palamut	9.226	Taze meyve, fındık	5.618
Tütün ve tömbeki	8.198	Zeytinyağı	4.666

Toplam: 121.242

İzmir-Aydın demiryolu hattı, İzmir Limanınca ithal edilen ürünlerin bölgeye sevki görevini de üstlenmiştir.

1929 Yılında İzmir-Aydın Demiryolu ile İzmir ve civarına gönderilen ithalat emtiası.

Emtianın Cinsi	Tonu	Emtianın Cinsi	Tonu
Kahve, pirinç, şeker	6.036	Manifatura	2.140
Taşıyağı (petrol)	5.586	Maden kömürü	1.092
Tuz	5.579	Bira, şarap, ispiroto, sirke	862
Un, bulgur ve kepek	3.582	Buğday	753
Kereste ve tahta	3.456	Tütün ve tömbeki	713

Toplam: 49.157

2- İzmir-Kasaba Demiryolu Hattı

İzmir'i çevresine bağlayan bir diğer demiryolu, İzmir-Kasaba hattıdır. Bu hattın yapımına 1863 yılında başlanmış ve 1866 yılında Kasaba'ya (Turgutlu) ulaştığında açılışı yapıldığı için bu adla anılmıştır. Bu hat, 1875'te Alaşehir'e kadar uzatılmış, 1890 yılında ise Manisa-Soma arasındaki ilave bir hatla genişletilmiştir. Asıl büyük önemi ise 1897'de Afyonkarahisar'a ulaşıp burada Bağdat Demiryolu ile birleşmesiyle elde etmiştir. Bu esnada hattın işletmesi, 1893 yılında Fransızlardan Osmanlı Devleti'ne geçmiştir. 1912 yılında Soma hattı Bandırma'ya kadar uzanarak hattın Marmara Denizi'ne çıkışı sağlanmıştır. Bunların yanı sıra İzmir'e bağlı birçok kısa demiryolu hattı da yapılmıştır.

İzmir-Kasaba demiryolları ile taşınan ihraç malları içerisinde ise ağırlığın sırasıyla palamut, üzüm, arpa, buğday ve tütünden oluştuğu görülmüştür.

1929 yılında İzmir-Kasaba Demiryolu ile İzmir'e gönderilen ihracat emtiası.

Emtianın Cinsi	Tonu	Emtianın Cinsi	Tonu
Palamut	45.040	Pamuk	3.734
Üzüm	27.183	Meyan kökü	3.432
Tütün	7.278	Kömür	1.599
Buğday	5.660	Pamuk çekirdeği	1.496
Arpa	4.982	Bakla	1.150

Toplam: 121.180

İzmir-Aydın demiryolu hattı gibi İzmir-Kasaba hattı da ithal ürünlerinin bölgeye taşınmasında aracılık etmiştir. Her iki hattında ihraç ve ithal mallarının taşınmasında üstlendikleri oranların birbirine denk oluşu dikkat çekicidir.

1929 Yılında İzmir-Kasaba Demiryolu ile İzmir ve civarına gönderilen ithalat emtiası:

Emtianın Cinsi	Tonu	Emtianın Cinsi	Tonu
Taşıyağı (petrol)	7.705	Kereste ve inşaat malz.	2.335
Bakkaliye	5.126	Potas, soda, kükürt	2.128
Maden kömürü	4.409	Tuz	1.751
Meskurat	2.667	Manifatura ve deri	1.605
Un	2.443	Boş denkle	1.570

Toplam: 55.339

Her iki hatta da ihraç ürünlerinin fazla ithal ürünlerinin de az olması trenlerin geliş gidişleri arasındaki doluluk oranlarını etkilemiş, hattın işletmesini üstlenen şirketlerin, vagonlarını doldurabilmek için İzmir'de uzun süre bekleme yapmaları sonucunu doğurmuştur. Bunun sonucunda üreticiler ve komisyonculardan itirazlar yükselmiş, ihraç döneminde bölgeden İzmir'e sevk edilecek malların taşınmasında gecikmeler yaşanmıştır.

G- İzmir Limanının Taşınması Tartışmaları

XIX. yüzyılın ortalarında yapımı tamamlanan İzmir Limanı, XX. yüzyıla gelindiğinde bölgenin ticari ihtiyacını karşılayamayacak duruma gelmiştir. Kamuoyunu da meşgul eden bu yetersizlikle ilgili haberlerin basında yer aldığı, Borsanın da İzmir Limanı ile beraber taşınmasının tartışıldığı görülmüştür.

İzmir Limanı'nın taşınması düşüncesi, sadece ticareti karşılayamaması ile ilgili değildir. İzmir'in hinterlandından gelen malları taşıyan demiryolunun Punta'da (Alsancak) son bulması da sıkıntılara yol açmıştır. Limanın bir yerde, depo ve mağazaların başka bir yerde; tren istasyonlarının diğer bir yerde olması, İzmir gibi bir ticaret şehri için büyük problemdir. İhraç malları, Alsancak'tan Pasaport'a dek çeşitli araçlarla nakledilmekte, bu da malın fiyatını arttırmaktadır. Ayrıca nakliye sırasında yürünemez hale gelen sokak ve cadeler, halk ve diğer esnaf için şikâyet konusudur. Nakliye masrafları da cabasıdır. Tarladan 10 kuruşa alınan bir malın fiyatı, gemiye yüklenene dek iki katına yükselmektedir. Ayrıca limanın bulunduğu bölgede yeterli sayıda depo ve mağazanın bulunmayışı da bir başka sıkıntıdır.

Tüm bunlara karşın İzmir Limanı'nın taşınması kolay gerçekleşecek bir iş değildir. İzmir Limanının taşınmasıyla be-

raber, Limanın çevresindeki mülkünün değer kaybedeceği endişesine kapılan bir grup, taşınma işinin gerçekleşmemesi için lobi çalışmaları başlatmıştır. Her kafadan farklı bir sesin çıktığı tartışmalarda üreticiler, borsanın Punta'ya (Alsancak) taşınmasını isterken, tüccarlar İzmir'in içinde açılmasını, işleme işinin de yapılageldiği şekliyle hanlarda olması gerektiğini söylemiştir. Bu fikre han ve dükkân sahipleri de katılmıştır. İşçi grupları ise işleme faaliyetinin şehirde yapılmasını daha uygun görmüşlerdir.

Bu tartışmalara, yeni bir liman yapımı da eklenmiştir. Şehrin ileri gelenlerinden bir grup, eski limana masraf yapmaktansa Alsancak'ta her türlü imkânı bünyesinde barındıracak yeni bir limanın inşasının daha hesaplı olacağını savunmuştur. Ancak devlet yetkilileri, yeni liman inşasını çok yüksek bütçeler gerektirdiği için pek uygun bulmamışlardır. Yapılan hesaplar sonucu, yeni bir liman için o zaman gerçekten büyük bir meblağ olan, 40.000.000 lira gerektiği anlaşılmıştır. 1920'li yıllarda Türkiye ihracatının ortalama 200.000.000 lira olduğu düşünülürse bu oranın büyüklüğü anlaşılır. Türkili Gazetesi'ne göre sorunun çözümü, Punta ile Karşıyaka arasındaki uygun bölgede demiryolu ve iskele imkanlarının arttırılması ve modern ambarların inşasıdır.

Soruna çözüm arayan devlet yetkilileri, İzmir Limanı'nın durumunu etüt etmesi amacıyla Mösyö Börg adlı bir uzmanı İzmir'de görevlendirmiştir. Mösyö Börg, araştırmalarının sonucunda işlerin bir an evvel tanzimini gerekli görmüş ve bunu İktisat Bakanlığı'na bildirmiştir. Mösyö Börg'ün raporunun, bakanlıkça da onaylanmasının ardından ilgililerle müzakerelerde bulunması için Börg'ün İzmir'e gitmesi kararlaştırılmıştır. Ancak bu yönde hiçbir çalışma gerçekleşmemiştir.



İzmir Limanı, 1920'ler... (Kaynak: APİKAM Arşivi)

1923-1929 döneminde İzmir Limanı'nın bölgenin ticareti için artık yeterli olmadığı açıktır. Sorunun çözümü, limanın bugün bulunduğu Alsancak bölgesine taşınması ile gerçekleşecektir.

H - Ambar Problemi

İzmir Limanı ile bağlantılı gündem maddelerinden bir tanesini de limana gelen emtianın depolandığı ambarlar ve bunların kötü durumu oluşturmuştur. İzmir Limanı'nın ihracatı için önemli bir yer tutan gümrük (rüsumat) ambarlarının kötü durumu, 1920'li yıllar boyunca tartışıla gelmiş bir konudur.

Yerel basının da çözüm üretmeye çalıştığı bu sorun için Türkili gazetesi, çağa uygun gümrükçülük yapabilmek için limanın teknik donanımını geliştirmek ve geleceğe uygun bir hale getirmek gerektiğini vurgulamış, bunun da İzmir'in ticaretine katkıda bulunabilecek bir mekânda, yeni ve modern bir ambar inşası ile mümkün olabileceğini savunmuştur. Gazeteye göre, ambarların yetersizliği devam ederse İzmir Limanı ile ticaret yapan her üretici bölge, kendi teşkilatını yapma zorunluluğunu hissedecektir. Örneğin Manisa, üzümeleri toplayacak, imal edecek; gümrük işlemlerini kendi yerinde yapacak ve doğruca sevk etme çarelerini arayacaktır. Gazeteye göre İzmir'de bir antrepo meselesi değil, bir liman sorunu vardır.

1925 yılında, soruna çözüm arayan devlet yetkilileri, ürettikleri çözümü, Rüsumat Genel Müdürü Adil Bey aracılığıyla duyurmuşlardır. Buna göre, İzmir'de her beş kilometrede bir muhafaza kulübeleri oluşturulacağı ayrıca İzmir gümrük ambarlarının inşasına yakında başlanacağı müjdelenmiştir. Ancak 1928 yılına gelindiğinde sorunun devam ettiği görülür. Basın, ambar probleminin çözümsüzlüğünün en büyük sebebini, "*kırtasiyecilik, çekirdek kabuğunu doldurmayan iddialar ve memleket ekonomisine karşı duyarlı olunmaması*" olarak değerlendirmektedir. Tüm bu sıkıntılar devam ederken, 1928 yılında gerçekleşen büyük bir deprem ambarları tamamen kullanılamaz hale getirmiştir. Çekilen bunca sıkıntıya rağmen, ambarların inşasına ancak 1929 yılında başlanmıştır. İnşaatin gerçekleşmesi, Ticaret Oda-sının konuyla daha ciddi ilgilenmesinin sonucunda olmuştur. 1920'li yıllar boyunca ambar probleminin, İzmir'de gündemi meşgul ettiği görülmüştür.

Cumhuriyetin ilk yılları boyunca (1923-1929) gerek İzmir Limanı yoluyla gerçekleştirilen ticaretin, gerekse de İzmir Limanı ile ilgili ülkede veya bölgede gerçekleşen ticari etkinliklerin, sorunların, tartışmaların ve İzmir Limanı'nın şehre ve bölgeye etkilerinin genel çerçevesi bu şekilde özetlenebilir.

KAYNAKÇA

Süreli Yayınlar

1339 (1923) Senesine Ait Ticaret-i Hariciye İstatistiği

Ahenk

Anadolu

Ayın Tarihi

Hakimiyet-i Milliye

İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası

Meslek

Saday-ı Hak

Türkili

Türkiye İktisat Mecmuası

Yanık yurt

Ziraat ve Ticaret Gazetesi

Kıtaplar

ARI, Kemal [2000], Büyük Mübadele, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul.

ATAY, M. Çınar [1993], İzmir'in İzmir'i, İzmir.

ATİLLA, A. Nedim [2002], İzmir Demiryolları, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay., İzmir.

- BAYKARA, Tuncer [1974], İzmir Şehri ve Tarihi, Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir.
- BORATAV, Korkut [1982], Türkiye’de Devletçilik, Savaş yay., Ankara.
- BELL, Montague, The Near East Year Book and Who’s Who, Near East Published, London.
- BEYRU, Rauf [1973], XV. ve XIX. yüzyıllarda İzmir, İzmir.
- ÇAVDAR, Tefik [1971], Milli Mücadele Başlarken Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umumiye, Milliyet yay., İstanbul.
- ELDEM, Vedat [1994], Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- GOFFMAN, Daniel [1995], İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650), Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul.
- GÜRSOY, Melih [1993], Tarihi, Ekonomisi, İnsanları ile Bizim İzmirimiz, Metis Yay., İstanbul.
- KARABULUT, Umut [2003], İzmir Limanının Ticari Boyutu (1923-1929), dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlke ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Yüksek lisans Tezi), İzmir.
- KASABA, Reşat [1994], Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri, Editör: Çağlar Keyder, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul.
- KEYDER, Çağlar [1993], Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye (1923-1929), Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul.
- KORKUT, Cevat [1992], Belgelerle İzmir Rıhtım İmtiyazı, İzmir.
- KURMUŞ, Orhan [1977], Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi, Bilim Yay., İstanbul.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat [2000], XV. ve XVI. Asırlarda İzmir Kazasının Sosyal ve İktisadi Yapısı, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay., İzmir.
- NADİR, Cemal [1926], Ticari, İktisadi, İzmir Rehberi (Türkiye Salon ve İlanat Gazetesinin Parasız Eki), İstanbul.
- Osmanlı Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, II [1993], Milli Eğitim Bakanlığı yay., İstanbul.
- ÖKÇÜN, A. Gündüz [1981], Türkiye İktisat Kongresi, 1923-İzmir, 3. baskı, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi yay., Ankara.
- TEZEL, Yahya Sezai [1994], Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), 3. baskı, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul.
- TOPRAK, Zafer [1995], Milli İktisat-Milli Burjuvazi, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul.
- ÜLKER, Necmi [1994], XVII. ve XVIII. yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi, İzmir.

Makaleler

- A. Kami, “Liman İşleri”, Ahenk, [6 Ocak 1929].
- Abdülfeyyaz Tefik, “İncirlerimiz Elimizden Gidiyor”, Hâkimiyet-i Milliye, [23 Nisan 1924].
- Ali Cenani [Aralık 1925], “Sahil Anadolu’nun İktisadi Vaziyetine Dair Notlar”, Ayın Tarihi, VII/21.
- ALKİN, Erdoğan [1983], “Dış Ticaret”, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, II, İletişim yay., İstanbul.
- ARIKAN, Zeki [1992], “XV-XVI. yüzyıllarda İzmir”, Üç İzmir, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- “Başlıca İhracat Emtiamız, Üzümlerimiz”, İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, 1/1 [Ocak 1926].
- “Başlıca İhracat Emtiamız, Palamutlarımız”, İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, 1/3 [Mart 1926].
- “Başlıca İhracat Emtiamız; Tütünlerimiz”, İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, 2/1 [Ocak 1927].
- “Başlıca İhracat Emtiamız; Zeytin ve Zeytinyağlarımız”, İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, 1/4 [Nisan (yanlış olarak Mayıs yazılmıştır.) 1926].
- “Başlıca İhracat Emtiamız; Halılarımız”, İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, 1/4 [Nisan (yanlış olarak Mayıs yazılmıştır.) 1926].
- BESİM, Zeynel, “Liman İnhisarı Etrafında”, Hizmet [27 Kasım 1930].
- (BİRGEN), Muhittin, “Türkiye’nin En Mühim Servetlere Sahip İktisadi Mıntıkası: İzmir”, Meslek, [15 Aralık 1340 (1924)].
- ERGİN, Feridun [1981], “Atatürk Döneminde Emisyon Hareketleri ve Politikası”, Atatürk Döneminde Türkiye Ekonomisi semineri, Yapı Kredi yay., İstanbul.

İbn'ül Cemal M. Ragıb, "İzmir'de Vaziyet-i İktisadiye ve İctimaiye", Türkiye İktisat Mecmuası, II/32 [29 Ekim 1923].

Mehmet Şevki, "Açık Söyleyelim", Ahenk, [16 Ekim 1927].

-----, "Ambarlar", Ahenk, [16 Aralık 1928].

-----, "Bağcılarımız Hakkında", Ahenk, [18 Eylül 1928].

-----, "Bağcıların Tevzii", Ahenk, [5 Şubat 1925].

-----, "Ciddi Tedbirler İsteriz", Ahenk, [18 Ocak 1927].

-----, "Hal Edilmesi Lazımdır", Ahenk, [17 Ekim 1927].

-----, "Halıcılık Meselesi", Ahenk, [10 Ağustos 1927].

-----, "Hazırlanmak Lazım", Ahenk, [7 Mart 1924].

-----, "Herkes Bir Şey Söylerse", Ahenk, [25 Mayıs 1925].

-----, "İlk Mahsulümüz", Ahenk, [18 Ağustos 1928].

-----, "İncir Borsası", Ahenk, [4 Mayıs 1925].

-----, "Mıntıkamızın İktizası", Ahenk, [16 Aralık 1925].

-----, "Müstahsiller", Ahenk, [20 Eylül 1923].

-----, "Neye Muhtacız", Ahenk, [22 Haziran 1925].

-----, "Servetimiz", Ahenk, [10 Mayıs 1924].

-----, "Tütüncülerimizin Hukuku", Ahenk, [7 Ekim 1927].

-----, "Tütün İşi", Ahenk, [12 Ekim 1927].

-----, "Yine Tütün Meselesi", Ahenk, [26 Ekim 1927].

-----, "Yunanistan Halıcılığı Süratle İlerliyor", Ahenk, [27 Mayıs 1340].

Mehmet Zeki, "İzmir İktisadi Mıntıkası İhracatı, Bir Mukayese", İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, II/9 [Eylül, 1927].

ORAN, Baskın[2001], "Lozan Barış Antlaşması", Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, I (Ed: Baskın Oran), İletişim yay., İstanbul.

Orhan Rahmi, "Tütün İşi", Ahenk, [17 Eylül 1929].

TEKELİ, İlhan [1992], "Ege Bölgesinde Yerleşme Sisteminin 19. yüzyıldaki Dönüşümü", Üç İzmir, Yapı Kredi Yay., İstanbul.

Tezler

KURT, Sadık [1996], İzmir'de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850-1950), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir.

YILDIRIR, Özkan [1994], İzmir'de Kooperatifçilik (1923-1950), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

Bu kitap IBB Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi
tarafından yayına hazırlanmış olup
İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin
kültür hizmetidir.

İzmir Büyükşehir Belediyesi
Konak-İZMİR
Tel: 0 232 293 12 00
www.izmir.bel.tr

İZMİR KENT ANSİKLOPEDİSİ TARİH - İKİNCİ CİLT

Genel Yayın Koordinatörü
Dr. Oktay Gökdemir

Cilt Koordinatörleri
Kemal Arı
Fevzi Çakmak

Birinci Baskı: 2013
Baskı Adedi: 200

© İzmir Büyükşehir Belediyesi

Grafik Tasarım-Uygulama Grubu
Servet Kuru
Gulsüm Berdan Eren
Hatice Arcak

Editöryel Çalışma ve Düzeltme Grubu
Buket Ocak
Ekrem Tükenmez
Onur Eryeşil
APİKAM

ISBN
978-975-18-0147-0

Tüm yazı ve görsel malzemelerin sorumluluğu yazarlara aittir.

Nisan 2013 tarihinde İmaj Basım Yayın Reklamcılık ve Ticaret Ltd. Şti. tesislerinde basılmıştır.