

İZMİR ŞEHRİNİN COĞRAFI ÖZELLİKLERİ

Cevat Korkut
İzmir Eğitim Enstitüsü Coğ. Öğ.

İzmir şehri, Ege kıyılarımızın ortasında, aynı isimle anılan derin bir körfezin nihayetinde bulunmaktadır. Yarım milyonu aşan nüfusu ile, memleketimizin üçüncü büyük şehridir. Türkiyenin ihracatında birinci, ithalâtında ikinci sırayı işgal etmektedir. Endüstri bakımından da ön sıralarda yer almaktadır.

İzmirin sitüasyon ve sit şartları:

İzmir, hemen hemen 25 yüzyıldan beri önemini kaybetmeden yaşamış, bugün de bu önemi hergün biraz daha artarak yaşamağa devam eden dikkate değer şehirlerden biridir. Etrafı, Milâttan evvel parlak devirlerini baraberce yaşadığı “ölü şehirler” le doludur. Hatta bunların bir kısmı, her bakımdan İzmirle üstün yerlerdi (Efes, Bergama, Didim, Kolofon... gibi). Fakat onlar, zamanın yıpratıcılığına karşı koyamamışlardır. Bugün, onların harabeleri yanında yeniden doğmuş küçük kasabalar veya köy denecek yerleşme noktaları bulunmaktadır. İzmir ise büyük büyük badi-reler geçirmiş olmasına rağmen sahnedeki silinmemiş, her istilâdan, her büyük doğal âfetten sonra kendini kısa zamanda toplamış, varlığını devam ettirmiştir.

İzmirin, kuvvetli hayatîyet kaynağı nedir?

İzmir, bu yaşama gücünü, elverişli doğal şartlardan, adı geçen diğer şehirlere üstün sitüasyon ve sit şartlarından almaktadır.

İzmir, memleketimizde ender şehirlerimizde mevcut sitüasyon şartlarına sahiptir. Gerçekten, Ege bölgesinin zengin ovaları, doğal yollarla İzmir körfezine, İzmir şehrine bağlıdır. Güneye doğru 130 m. yüksekliğindeki belli belirsiz bir eşikten geçilerek Küçük Menderes havzasına, oradan sonra 230 m. yüksekliğindeki ikinci bir eşikten aşılarak Büyük Menderes vadisine ulaşılır. Böylece Denizliye kadar uzanan alan, ürünlerini kolaylıkla İzmirle getirebilir. Güneyde, ekonomisini İzmirle bağlayan yerler, Milâs, Muğla, hatta Bodruma kadar gider. Buralar, çok mik-

tarda elde ettikleri yoğaltım maddelerini ve ağır maden cevherleri hariç, diğer ihraç maddelerini izmire gönderirler. İzmirin hinterlandı, Denizli'nin doğusunda Göller yöresine kadar uzanır.

Körfezin doğusunda, Yamanlar dağı ile Kemâlpaşa dağı arasındaki 250 m. lik bir eşik İzmir, Kemâlpaşa ovasına ve Gediz havzasına ulaştırır. İzmir, Alaşehir kadar uzanan bu zengin ovanın doğal ihraç ve ithâl kapısı durumundadır. Bu havzadaki yollar, tatlı meyillerle Kulaya, Uşak, Afyan ve Kütahya şehirlerine varır, İç Ege'yi izmire bağlar. Yamanlar dağı ile Manisa dağı arasındaki Sabuncu beli'ni aşan yol İzmir'i Manisa ve Akhisar çevresinin doğal kapısı haline koyar. Bu çevre Memen boğazından geçen bir diğer yolla da İzmir'e bağlanır.

Kıyı boyunca kuzeye doğru uzanan karayolu, Edremit körfezi kıyılarını İzmirin hinterlandına katar.

Memleketimiz kıyılarında, bu kadar geniş ve bu kadar zengin hinterlanda sahip başka bir şehir yoktur. Eski devirlerin parlak liman şehirlerinden Millet ve Efes'in sitedasyon şartları İzmirinki yanında oldukça sönük kalır. Bergama zaten bir kara şehri olarak yaşamıştır. Sitedasyon şartlarının İzmir ile karşılaştırılmayacak kadar önemsiz oluşu, yakınındaki kıyılarda büyük bir liman şehrinin doğmasına imkân vermemiştir.

İzmir'in sitedasyon şartlarının elverişliliğine, deniz yolunu da katmak gerekir. Kara içine 60 km. kadar sokulmuş olan körfez, gemilerin emniyetle seyretmesine elverişlidir. Tehlikeli sığıkları yoktur. Bu yolla, kıyısı bulunan bütün ülkelerle bağlantı kurmak mümkündür.

Kara ve deniz taraflarındaki bu elverişli şartlar, İzmir körfezinde bir liman şehrinin tarih boyunca yaşamasını mümkün kılmıştır.

Efes limanının karşılaştığı öldürücü tehlike, 1886 yılında, Gediz nehrinin, küçük bir akarsuyun yatağından faydalanarak Foça yakınına yöneltilmesi ile bertaraf edilmiş, liman şehrinin ömrü uzatılmıştır.

İzmirin sit şartları da büyük bir şehrin doğmasına elverişlidir. Son yapılan kazılardan anlaşıldığına göre, körfezin bitişindeki ilk yerleşme noktası, bugün kıyından iki kilometre kadar içeride, Bayraklı'nın doğusunda, Yamanlar dağı yamaçlarının denize ulaştığı yerde bulunuyordu. Burası, her yönden gelen rüzgârlara kapalı, arkasında çam ormanları ile kaplı yamaçların yükseldiği, doğusunda tarıma elverişli bir düzlüğün uzandığı kuytu bir limandı.

Zamanla nüfus çoğaldı. Tarım için daha geniş alana, özellikle bol içecek suya ihtiyaç duyuldu. Bir taraftan da kuytu koy, yavaş yavaş

dolmağa başlamıştı. Bunun üzerine yakındaki daha elverişli yere göç edildi. Burası, Halkpınar kaynağı ile Pagus dağı eteğindeki Melez deresi arasında kalan düzlük idi. Bugün Tepecik semtinin kapladığı yerler, 10.000 i geçen nüfusun aradığı bütün şartları taşıyordu. Bol içecek su veren gür bir kaynak, tarıma elverişli arazi ve tehlikeli anlarda kolayca sığınabilecek Pagus dağı, yeni yerin bir diğer iyiliği de sıcak yaz aylarında serin deniz meltemini, imbatı alması idi.

Milâttan önce IV. yüzyılda İskenderin kumandanlarından Lisimakos Pagus dağı üzerinde bir kale yaptırdı. Burası, askerlere ait olmakla beraber, tehlikeli zamanlarda düzlükte yaşayan halkın da sığınağını teşkil ediyordu.

Şehrin ticarî önemi arttıkça nüfus fazlaşıyor ve canlılık merkezi iç limanın etrafına doğru kayıyordu. Milâttan sonraki yüzyıllarda yerleşme alanı bugünkü Eşrefpaşa'ya doğru yükselen yamaçları kaplamış, iç limanı güney ve batıdan çevirmişti. Buralar, imbatı bütün serinliği ile alması, yeteri kadar içecek suyun bulunması, şiddetli sağnaklarda, su baskınlarından masun bulunması ve nemsiz havası ile yaşamağa daha elverişli yerler halinde idi.

Şehir ve çevresi Osmanlılar eline geçtikten sonra Pagus dağı üzerindeki kale önemini kaybetti; burada yaşayanlar, kalenin doğusunda ve kuzeyindeki düzlüklere devamlı olarak yerleştiler. xv. yüzyıldan itibaren iç liman kullanılmaz hale geldi. Timur'un liman girişini taşlarla sığlaştırmış olması ve zamanla sel suları ile inen alüvyonların burayı doldurması böyle bir sonuç yarattı. xviii. yüzyılda iç liman sığ bir bataklık haline gelmişti. Hatta, yaz sonralarına doğru tamamen kuruyordu.

İzmir'in, büyüyen İzmir'in körfezin nihayetinde güney kıyılarını tercih etmesinin önemli sebeplerinden biri de burada denizin derin, kıyıların, gemilerin yanaşmasına elverişli olması idi. Ticaretle yaşayacak bir şehir için bunun ne derece önemli olduğu açık bir gerçektir.

Körfezin doğu ve kuzey kıyıları bu bakımdan çok elverişsiz halde idi.

Bugünkü durum :

Bugün, İzmir merkez belediyesine ait olan, körfezin etrafında Bostanlıdan İnciraltı'na kadar 30 km. lik bir mesafede at nalı şeklinde uzanır. Genişliği ençok 4 km. yi bulur. Kapladığı alan 1972 yılında 26.608 hektardır. Bunun 5052 hektarı iskân sahasıdır. İskân sahalılarının % 57 si izinli yapıların, % 27 si izinsiz yapıların bulunduğu yerlerdir. Sanayi alanları 415.5 hektar, yeşil alanlar ise 428 hektar genişliktedir.

Bu duruma göre, iskân alanlarının yaklaşık olarak 1/3 ü izinsiz binarlarla (çoğunlukla gecekonda) örtülmüştür. Yeşil alanlar, merkez belediyesinin ancak % 1.5 ini kaplamaktadır. Büyük şehirlerde normal olarak kişi başına 7 m² yeşil alan bulunması gerekmektedir. Halbuki İzmirde bu miktar 2 m² dir.

Fonksiyon bölgeleri :

İzmir gibi büyük şehirlerde, doğal, ekonomik, kısmen idari ve tarihi sebeplerle, çeşitli fonksiyon bölgeleri ortaya çıkar. Zaman zaman bu bölgeler yer değiştirir, birbirinin içine girer veya ayrılır. İzmir'de de böyle fonksiyon bölgeleri vardır. Bunların bir kısmı son 25 yılda hızla yer değiştirmeye başlamıştır. Fakat tarihi gelişimin izleri, hatta damgası, büyük çapta yaşamağa devam etmektedir.

1 — *İskân bölgeleri* : İzmir'in şehir olarak tarih sahnesine çıktığı andan itibaren iskân sahası, Halkapınar kaynaklarından (Diyana Hamamları) Bahribaba parkına kadar uzanan düzlükleri ve Konak'tan Eşrefpaşa sirtlarına tırmanan yamaçları kaplıyordu. Konak-Alsancak-Basmane üçgeni arasında şehrin zenginleri; ticaret erbabı; Tepecik semtinde daha çok tarımla uğraşanlar; Eşrefpaşa'dan denize kadar inen yamaçlarda ise, sanayile uğraşanlar, işçilikle geçinenler oturuyorlardı. Binaların büyüklüğü, yolların genişliği, günlük yaşantılar, bu üç bölgede ayrı görünümde idi. Tarih boyunca bu iskân bölgesinde dil, din ve milliyetleri ayrı olan insanlar, ayrı mahallelerde toplanmışlar, oralara özel görünüm kazandırmışlardı.

Cumhuriyet devrinin başlangıcında, yani bundan 50 sene evvel, İzmir şehrinin iskân alanı, hemen hemen bu belirtilen yerleri kaplıyordu. Batıda, ince bir şerit halinde Göztepe'ye, Güzelyalı'ya kadar uzamıştı. Bayraklı, Turan ve Karşıyaka, günlük alışverişleri için bile İzmir'e bağlı birer küçük yerleşme noktası halinde idi. Bugün 120.000 nüfuslu önemli bir iskân sahası haline gelmiş olan Karşıyakada 1 ahçı, birkaç bakkal bulunuyordu.

Şehrin Yunan işgalinden kurtarılması esnasında, kaçan Yunanlılar ve onlarla işbirliği yapmış olan gayri müslimler, İzmirin en mamur mahallelerinin bulunduğu Alsancak semtini yaktılar. Yangın, İzmir-Aydın demiryolundan bugünkü Fevzipaşa bulvarına kadar uzanan alanı taş yığını haline getirdi. O kısım sonraları, bir plâna göre yeniden yapıldı, birbirini dikey olarak kesen geniş caddeleri ve parkları ile eskisinden daha güzel bir semt ortaya çıktı.

Şehrin iskân alanı II. Dünya Harbinden sonra hızla büyümeğe başladı. 1950 den sonra İzmire işçi akımı başladı. İşçiler, yerleşme problemlerini gecekondular yaparak halletme yoluna girdiler. Gecekondular, 1- şehrin içinde, sahipsiz dik yamaçlarda, 2- Şehir kenarında fabrikalara yakın yerlerde, gene elektriksiz, susuz, yolsuz yamaçlarda, 3- Banliyötreninin ulaştığı, şehir dışında, arsa fiyatları düşük veya sahipsiz arsaların bulunduğu yerlerde, hızla, mahalleler halinde çoğaldılar. Son 25 senede Kadifekale'nin etrafı kale duvarlarına kadar gecekondularla doldu. Melez çayının doğusunda yükselen yamaçlar ve vadiye hakim olan tepeler, Gürçeşme, Zeytinlik, Samantepe, Gültepe, Altındağ isimli mahalleler olarak ortaya çıktı. Turan ve Bayraklı'nın kuzeyindeki kayalık sırtlar, 8-10 sene içinde gecekondularla kaplandı. Örnekköy, Çiğli hızla büyüdü.

Bir taraftan gecekondular, şehri, kuzey ve güney taraflarından büyütürken, diğer taraftan şehrin içindeki eski yerleşme alanlarında, zengin kimselerin oturdukları yerlerde, iki katlı evler yıkılarak yerine 10 katlı apartmanlar yapılmaya başlandı. Atatürk heykelinin bulunduğu Cumhuriyet meydanından yeni limana kadar uzanan 1. Kordon'un görünümü tamamiyle değişti. Konaktan batıya doğru, Üçkuyulara kadar uzanan Mithatpaşa caddesi de hızla yenilenmektedir. Diğer taraftan belediye sınırları içinde bulunan dik kayalık yamaçların ortasından uzatılan yeni yollar, İzmir'in en yeni mahallelerinin ortaya çıkmasına sebep oldular. Eşrefpaşadan Üçkuyulara kadar uzanan Hatay caddesi, etrafında yükselen ve değerleri birkaç milyon lirayı bulan binalarla bunun en güzel örneğini vermektedir.

Belediye sınırları dışında kalan bazı semtler gelişerek, İzmire tamamiyle birleşmiş duruma girdiler. Yeşilyurt, Çamdibi, Örnekköy, hatta Buca ve Bornova böyle yerlere örnek teşkil etmektedirler.

Sonuç olarak denebilirki, İzmir'de yerleşme (iskân) bölgeleri, çevreye doğru yatay olarak, iç kısımlarda dikey olarak büyümektedir. Aradaki boşluklar hızla dolmaktadır.

2 — *Endüstriyel fonksiyon bölgeleri* : İzmir'de endüstrinin belirli olarak toplandığı yerler: 1 - Alsancak demiryolu istasyonu ile Çınarlı-Merisimli Bornova yolu ve onun devamı olan Ankara şosesinin iki tarafı 2 - Körfezin nihayetinde, Salhane-Bayraklı-Turan arası, 3 - Karabağlarda İzmir - Aydın şosesinin iki tarafı ve 4 - Şemikler-Menemen şosesi kenarlarıdır. Bunların dışında, incir, üzüm ve tütün işletmeleri, Konak-Pasapor-Çankaya üçgeni içinde toplanmıştır.

Eski endüstri kuruluşları, şehrin içinde ve şehrin hemen kenarında bulunmaktadırlar. Halkın günlük ihtiyaçlarını üreten ve az yer kaplayan fabrika ve imalâthaneler (un, çeltik, bisküvi, çukolata v.s.) şehrin içinde yerleşmişler, geniş alana, büyük çapta ham maddeye ve depo yerlerine ihtiyaç hissedenler ise (nebatî yağ, sabun, dokuma..) Alsancak ile Çınarlı arasında toplanmışlardır. Ucuz arsa ve demiryoluna yakınlık ikinci tip endüstri kuruluşlarının yer seçiminde baş rolü oynamıştır.

Eski endüstri kuruluşlarının bir kısmı ihtiyaca yönelik olarak çalışmaktadırlar. Tütün, üzüm, incir işletmeleri bunlardandır. Bunlar, yer seçiminde limana yakın olmayı ön plâna almışlar, Pasaport-Konak-Çankaya arasında toplanmışlardır.

Yeni endüstri kuruluşları, şehrin dışında, ana karayolları boyunca ucuz arsaları tercih etmektedirler. Bu sebeple doğuya doğru uzanan Ankara yolu üzerinde, Hacıkırında, Işıklar ve Pınarbaşı köyleri içinde; kuzeye uzanan Ayvalık yolu üzerinde Çiğli'de; güneye giden İzmir-Selçuk-Aydın yolu üzerinde Karabağlar, Gaziemir, Cumaovası arazileri üzerinde hızla çoğalmaktadırlar.

Yeni bir endüstri bölgesi de Mersinlidir. Burada, kurutulan yerlerin bir kısmı, belediye tarafından, Esnaf ve Sanatkarlar Kooperatifine ucuz fiyatla verilmiş ve şehir içindeki sanayiın bir kısmı buraya toplanmak istenmiştir.

3 — *Ticari fonksiyon bölgeleri*: Şehrin ticari fonksiyonu çok belirgin olan bölgesi, Pasaport-Konak-Basmane üçgeni içinde kalan yerlerdir. Burada Anafartalar caddesi, Fevzipaşa ve Gazi bulvarları, İzmirin en canlı alış-veriş şeritleridir. Belediye civarında toptan erzak satan ticarethaneler, Mimar Kemalettin caddesinin iki tarafında toptancı kumaş mağazaları, Gümrük ve Pasaport arasında Birinci Kordon'da toplanmış bankalar, İzmir Ticaret Odası ve İzmir Borsası bu bölgenin özelliğini yaratırlar ve tamamlarlar.

4 — *Eğlence ve dinlenme yerleri*: Eğlence yerleri, Gümrük ile Pasaport arasında I. ve II. Kordon üzerinde ve Basmanede toplanmış bulunmaktadır.

Yakın zamana kadar, Pasaport limanı, yerli ve yabancı, yük ve yolcu gemilerinin yanaştığı yerdî. Buraya gelen gemicilere, turistlere yakın olmak amacı ile gece klüplerinin çoğu buralarda açılmıştır. Liman faaliyetleri Alsancağa taşınmış olmasına rağmen, klüpler eski yerlerinde çalışmağa devam etmektedirler.

İzmirin ana oto garaşı Basmanede bulunmaktadır*. İzmirin en büyük demiryolu istasyonu da buradadır. Kara ve demiryolu ile İzmire hergün binlerce yolcu gelmekte, geceyi İzmirde geçirecekler Basmanede toplanmış otellerde kalmaktadırlar. Bunların eğlence ihtiyacına cevap vermek üzere, Kültürpark'ın içinde dışında birçok saz salonu çalışmaktadır.

Limana yakınında gece klüplerinin, Basmanede daha çok saz salonlarının bulunması göze batan bir özelliktir.

İçinde Fuar'ın kurulduğu, Kültürpark, şehrin en büyük gezinti, dinlenme ferahlama yeridir.

5 — *Kültür fonksiyon bölgeleri* : İzmir'de, belirli kültür fonksiyon bölgesi seçebilmek mümkün değildir. Geniş bir alan kaplayan Ege Üniversitesinin binaları ve yurtları Bornova belediyesi sınırları içerisindedir. İlk okullar, şehrin her tarafına dağılmıştır. Orta okullar ve yeni yapılan liseler de, ihtiyaç bölgeleri içinde yükselmektedir. İzmir içinde yalnız Ticarî ve İktisadî Bilimler fakültesi çevresi bu bakımdan özellik taşımaktadır. Burada, birbirine hemen hemen bitişik durumda fakülte, Cumhuriyet Kız Enstitüsü, Atatürk lisesi, Namık Kemâl Lisesi, bazı yabancı devletlerin kültür merkezleri ve kitapçılar bulunmaktadır. Bu sebeple belki bu çevreyi, kültür fonksiyonu belirgin bir bölge olarak ifade etmek mümkündür.

6 — *Sıhî fonksiyon bölgesi* : İzmir, sağlık bakımından Ege bölgesinin ihtiyaçlarına da cevap vermekte olan bir şehirdir. Devlete, belediyeye ve özel sektöre ait birçok hastanesi ve dispanseri vardır. İzmir, büyük şehir bütünlüğü içinde 23 hastanesi ve 15 dispanseri bulunmaktadır.

İzmirde, hastanelerin dört yerde toplandığı görülmektedir 1 - Konaakta, devlet hastanesi ve iki özel hastane vardır. I. ve II. Beyler sokakları doktor muayenahaneleri ile doludur. İzmirdeki muayenahanelerin % 70 i bu iki sokakta toplanmış bulunmaktadır. 2 - Sağlık kurumlarının ikinci büyük toplanma yeri, Tepeciktir. Burada, İzmir belediyesinin ve Sosyal Sigortalar Kurumunun en büyük hastaneleri bulunmaktadır. Yeni hizmete giren S.S.K. hastanesinin, Balkanların en büyük hastanelerinden biri olduğu ifade edilmektedir. Ayrıca burada, Ege Üniversitesi Tıp Fakültesi hastanesinin bazı bölümleri de henüz burada çalışmaktadır. 150 m. kadar boyu olan I. Beyler'de 124 doktor muayenahanesi, 14 laboratuvar, 8 gözlükçü, 2 dispanser, 2 özel hastane bulunmaktadır. Tak-

* Basmane'deki ana oto garaşı yetersiz olduğundan, İzmir'in Halkapınar mevkiinde yeni inşa edilen modern garaj tesisleri son zamanlarda hizmete açılmıştır.

riben 100 m. uzunluğundaki II. Beyler sokağında, 85 muayenehane 11 laboratuvar, 6 gözlükçü, 1 dispanser vardır. Bu iki sokağı birbirinden ayıran 847. sokakta ise, 46 muayenehane 7 laboratuvar, 1 gözlükçü mevcuttur. III. Beyler sokağı, sihhî fonksiyon bölgesinin kenarını teşkil eder Burada, 29 muayenehane, 2 laboratuvar, 1 gözlükçü ve 1 dispanser vardır. Belediye Mıntaka Tabipliği, hükümet tabipliği ve Tabipler Odası da bu sokak üzerindedir.

Bu çevredeki eczanelerin sayısı 20 yi aşkındır.

3 - Sağlık kurumlarının diğeri bir toplantı yeri Buca'dır. Burada, S.S.K. hastanesi, sanatorium ve provatoriumlar vardır. 4 - 1972 yılında hizmete girmiş olan Bornovadaki Tıp fakültesi, hastanesi, İzmir'in önemli sağlık merkezlerinden bir haline gelmiştir.

Bunların dışında, şehir içine tek tek dağılmış hastane ve dispanserler mevcuttur.

İZMİR ŞEHİRİNİN NÜFUSU

İzmir şehrinin 1970 sayımına göre nüfusu, 521. 000 dir. Buna, karşıyaka'nın 120.000 olan nüfusu dahil, fakat ayrı belediyeleri olan ve İzmir merkez belediyesi ile iskân sahaları birbirinin devamı halinde olan Gültepe, Yeşilyurt, Buca ve Bornova nüfusları dahil değildir.

Son iki sayım arasında İzmir şehrinin nüfusu 100.000 in üstünde bir artış kaydetmiştir. Bu devrede, memleketimiz nüfusunun yıllık artışı ‰ 25.5 olduğu halde İzmir şehri nüfusunun yıllık artış oranı ‰ 50 dir; bu oranlar, memleketimizin bütün büyük şehirlerine kırsal alanlardan vuku bulan güçün, İzmir'e de yönelmiş olduğunu anlatmaktadır.

İzmir ilinde yaş ortalaması, Türkiye yaş ortalamasından yüksektir (18.9 a 22. 8). Yalnız şehir nüfusu dikkate alınırsa bu fark daha büyüyecektir ve bu hal, yukarıda işaret edilen göçün varlığını, gelenler arasında çalışacak yaştakilerin fazlalığına delalet etmektedir.

Belediye sınırları içinde, nüfus yoğunluğunun dağılışı üzerinde 1964 yılında bir araştırma yapılmıştır. Buna göre şehrin merkezinde, iş yerlerinin toplu olduğu kısım, şehrin çevresindeki mahalleler, liman sahası ve yeni şehir diyebileceğimiz Gündoğdu ve Alsancak semtleri, şehrin nüfus yoğunluğu az olan kısımlarıdır. Şehrin en yoğun nüfuslu yerleri genel olarak eski iskân sahalarıdır. İkiçeşmelik'ten Çankaya'ya doğru inen cadde, kalabalık alanın eksenini teşkil etmektedir. Burada, Sakarya mahallesinde yoğunluk, km² de 206.000 i geçmektedir.

İZMİR'İN TİCARİ ÖZELLİKLERİ :

İzmir'in dikkati çeken en belirgin taraflarından biri, ticarî, özellikle ihracat ve ithalât faaliyetlerinin fazlalığıdır. Gerçekten İzmir, memleketimizin ihracatta birinci, ithalâta ikinci gelen limanıdır. İzmirin böyle bir özellik kazanmasının sebebi, sit ve sitüasyon şartlarının elverişli oluşu, hinterlandının çok zengin oluşudur.

İzmir'in hinterlandı zengindir. Buralarda, endüstri ülkelerinin ihtiyaç hissettiği çeşitli hammaddelerle, besi maddeleri arasında yer alan yüksek kaliteli ürünler yetiştirilmekte, bazı madenler çıkarılmakta, nihayet, dünya piyasalarında kalite ve fiyat yönlerinden rekabet gücüne sahip, ihraç edilebilecek kadar çok, yapılmış eşya elde edilmektedir. En önde gelen ihraç maddelerimizin üretiminde, Ege bölgesinin payını belirten 1971 yılına ait aşağıdaki istatistik, İzmir'in hinterlandının bu bakımdan zenginlik derecesi hakkında bir fikir verebilir.

	Türkiye Üretimi Ton	Ege bölgesi Üretimi Ton	Ege bölgesi Hissesi %
Tütün	167.000	114.000	69
Pamuk	525.000	197.000	37.5
Zeytinyağı	50.000	44.000	88
Ç. Kuru Üzüm	—	90.000	100
Kuru İncir	—	42.000	100

Kara ve deniz yönlerindeki elverişli şartlara bu ekonomik imkânlar da katılınca, İzmir limanı memleketimizin baş ihraç kapısı olma yoluna girmiştir. Ancak, liman faaliyetlerinin ihtiyacı karşılayabilmesi için bazı tesislere ihtiyaç vardır. Nitekim, bunlar da İzmir'de yeterli hale getirilmiş, yeni çıkan ihtiyaçlar karşısında yeni yatırımlara girişilmiştir. Bu konuda ilk iş 1869 yılında Konak mevkiinden Alsancak istasyonu yakınına kadar devam eden, gemilerin yanaşmalarını mümkün kılacak rıhtımın yapılması, önüne 600 m. uzunluğunda bir mendirek çekilmesi, gümrük antrepo ve depolarının yapılması olmuştur. Pasaport ile Gümrük arasında bankalar, gemi acenteleri, ihracat firmaları toplanmıştır. Rıhtımın yapılması için eski körfezin doldurulması ile kazanılan alanda, limanın hemen yakınına, incir, üzüm, tütün hazırlama mağazaları, pamuk depoları kurulmuştur. Bu tarihten sonra, liman işleri epeyce kolaylaşmış, fa-

kat gene de gemiler, uzun zaman, rıhtıma arkadan yanaşmağa ve kendi vinçleri ile yükleme ve boşaltma işlerini yürütmeğe devam etmişlerdir. Liman küçük olduğu için, sık sık da mendirek dışında beklemek zorunda kalmışlardır. Bu durum, Zaman kaybına sebep oluyor, masrafları çoğaltıyordu. Mevcut limanın, ihtiyacı karşılamadığı kesin olarak ortaya çıkınca, yeni bir liman yapılmasına karar verildi ve körfezin sonuna doğru, Alsancak burnu (eski adı ile Punta) doğusunda büyük vinçleri, en uygun şekilde yanaşmağa imkân veren uzun rıhtımları (800 m.), demiryolu ile bağlantısı ve tahılları hızla yükleme ve boşaltmağa yarayan silo ile bağlantılı kapalı havai hattı olan modern bir liman yapıldı (1968).

İzmir'in son elli yılda memleketimizin ihracatındaki payı % 40 etrafında oynamıştır. İkinci durumdaki Mersin çoğunlukla, yarısından az, üçüncü durumdaki İstanbul 1/3 ünden az, ihracat yapmaktadır. İzmirin son beş yılda, tüm ihracatımızdaki yerini şu istatistikten izlemek mümkündür

Seneler	Toplam İhracat (Milyon Dolar)	İzmir'in İhracatı (milyon dolar)	İzmir'in Payı %
1967	522.7	221.6	42.4
1968	496.4	209.3	42.2
1969	536.8	190.1	35.4
1970	588.0	200.8	34.1
1971	676.6	222.2	32.8

Son iki yıldaki düşme geçici sebeplere dayanmaktadır.

İzmir ihracatının ekonomik sektörler bakımından yapısı ile, memleketimizin ekonomik durumu arasında mutlak bir bağlılık vardır. İzmir'den ihraç edilen maddelerin % 88 den fazlasını, tarım ürünleri teşkil etmektedir. Endüstri ürünlerinin oranı % 7.5 (1971), Madenlerin oranı ise % 3.8 (1971) dir.

İzmir'den 1971 yılında yapılan ihracatın tutarı 2.863.561.819 liradır. Bunun 975.104.898 lirasını tütün, 930.936.993 lirasını pamuk, 278.046.868 lirasını çekirdeksiz kuru üzüm, 112.352.151 lirasını kuru incir meydana getirmektedir. Bu dört madde İzmir ihracatının % 80 inden fazlasını teşkil etmektedir. Çeşitli meyvalar (bunlar arasında 58.291.712 (1971) lira ile mandalin, 16.954.688 lira ile kayısı kurusu en başta ge-

lenlerdir) ve baklagiller, yağlı tohumlar, çeşitli baharat, boyacılıkta ve dericilikte kullanılan nebati maddeler (palamut) İzmir'den ihraç edilen toprak ürünleri arasında yer almaktadır.

Endüstri ürünleri arasında pamuk mensucat (1971 de 30 M.L.), ham bez (1971 de 11 M.L.), pamuk ipliği (1971 de 10 M.L.), halı (8 M.L.) ve deri giyim eşyası (1971 de 20 M.L.), malt, kereste, borasit cevheri (1971 de 45 M.L.), çimento, zeytinyağı, salça bulunmaktadır.

İzmir, Türkiyenin ithal limanları arasında, İstanbul'dan sonra gelmek üzere ikinci sırada yer alır. Fakat Türkiye ithalatındaki oranı %7-8 arasında değişir. Bu oran da her yıl gerilemektedir. Mersin'in ve İzmitin, İzmir'in önüne geçmesi ihtimalleri belirlemiştir. İzmirden 1971 yılında yapılan 2.8 milyar ihracat karşılık, aynı yıl ithalatı 1.3 milyar lira olmuştur.

İzmirden yapılan ithalatta 1971 yılında 442 M.L. ile A.B.D. (% 33) ile başta gelmektedir. Sonra sıra ile Batı Almanya (109 M.L.)... gelir.

İthal edilen maddelerin başında makineler ve aksamı, elektrik malzemesi, kimyevi maddeler, gübreler, boyayıcı maddeler, kâğıtlar, jütten sargılık kaba bez, benzin, motorin, gazyağı, nebati ve hayvani yağlar.. bulunur. Zaman zaman buğday da ithal edilmektedir. İthal edildiği yıllar buğday, para değeri ile başa geçmektedir.

İZMİRİN ENDÜSTRİYEL ÖZELLİKLERİ :

İzmir'in en belirgin özelliklerinden biri, endüstri alanında kendisini gösterir. Endüstri tesislerinin sayısı, endüstri faaliyetlerinin çeşitliliği, istihdam durumu, üretilen katma değer bakımından memleketimizde İstanbuldan sonra ikinci sırada yer alır.

Tesis sayısı ve çeşitleri : Ege Bölgesi Sanayi Odasının yaptığı çalışmalarla 1970 yılında Odaya kayıtlı, İzmir'de 1383 sanayi kuruluşunun bulunduğu tesbit edilmiştir. Bu miktar : İzmir, Manisa, Balıkesir, Aydın, Denizli ve Muğla illerini içine alan Ege bölgesindeki sanayi kuruluşlarının (2477) % 58.8 ini teşkil etmektedir. Diğer beş ilde bulunan sanayi kuruluşlarının ortalama olarak sayılarının 219 a ve oranlarının da her il için % 8.8 e düşmüş olması, Ege bölgesindeki endüstrinin İzmirde toplanma derecesi hakkında daha belirgin bir fikir verebilir.

İzmir'deki endüstri kuruluşlarının sayısında devamlı bir artma mevcuttur. Nitekim, 1969 yılında 1288 olan sayı, 1970 de 95 artışla 1383 e

ulaşmıştır. Yıllık artış gene Ege bölgesinin geri kalan yerlerindeki artıştan fazladır.

İzmir'deki endüstrinin yapısında görülen özelliklerinden biri çeşitliliktir. 1383 endüstri kuruluşu, 36 meslek dalına ve bu dallar içindeki kollara ait bulunmaktadır. Maden istihracı makina, ziraat aletleri ve oto yedek parçaları yapan maden endüstri kolunda 258, yapı endüstrisi kolunda 155, taşıt ve yan sanayii kolunda 91, kimya, boya ve sabun sanayii kolunda 90, ağaç ve mobilya sanayii kolunda 77, dokuma sanayiinde 73, matbaacılık ve kâğıt işleme sanayiinde 60, tütün, üzüm ve incir işleme sanayiinde 55, elektrik makina ve malzemeleri sanayiinde 52, deri ve kösele sanayiinde 40, çimento, cam ve zımpara sanayiinde 20 ve çeşitli kollarda 52 firma çalışmaktadır.

Tesislerin büyüklüğü: Tesislerin büyüklüğünü tesbit ederken çalıştırılan işçi sayısı esas alınmıştır. 10 dan az işçi çalıştıran yerler küçük, 10 - 100 işçi çalıştıran yerler orta, 100 den fazla işçi çalıştıran yerler büyük işletme olarak kabul edilmiştir.

Sanayi odasının tesbitine göre, İzmir'de 1970 yılında anket kapsamına alınan 778 sanayi kuruluşundan % 51.9 unda 10 dan az işçi çalışmaktadır. Anket kapsamı dışında kalmış olan işletmelerin çoğu, küçük işletmelerdir. Bunlar da dikkate alındığı takdirde İzmir'in sanayi kuruluşlarında küçük işletmelerin sayı bakımından çoğunluğu meydana getirdiği görür. Bunlar da dikkate alındığı takdirde İzmir'in sanayi kuruluşlarında küçük işletmelerin sayı bakımından çoğunluğu meydana getirdiği görür.

Orta büyüklükteki işletmelerin sayısı 321 dir. 778 işletme içindeki oranı ise % 41.2 dir.

Büyük işletmelerin sayısı 53 tür. Bunların tüm içindeki oranı ise % 6.9 dur. Ankete cevap vermemiş olan Tuborg ve Efes Pilsen bira fabrikaları dikkate alınırsa sayı 55, oran, % 7,1 olur.

İzmir'de 1000 den fazla işçi çalıştıran 4 sanayi tesisi bulunmaktadır.

İzmir'deki sanayi tesislerinin bu bakımdan yapısını aşağıdaki cedvelden ayrıntılı olarak izleyebilmek mümkündür.

0 - 9	%	10 - 19	%	20 - 49	%	50 - 99	%	100 - 199	%	200 - 499	%	500 - 999	%	+ 1000	%	Top.	%
404	51.9	134	17.2	137	17.6	50	6.4	23	2.9	20	2.7	6	0.8	4	0.5	778	100

Orta büyüklükteki işletmelerde 10 - 19 ve 20 - 49 işçi çalıştıranlar büyük işletmelerde ise 100 - 199 ve 200 - 499 işçi çalıştıranlar çoğunluğu meydana getirmektedirler.

Sanayi kuruluşlarını sermayelerine göre de, büyüklük tasnifine tabi tutmak mümkündür. Buna göre İzmir'deki işletmelerin 459 u (% 59.1) sermayesi 500.000 liradan az olan küçük işletmelerdir. Sermayesi 500.000 — 5.000.000 lira arasındaki işletmelerin sayısı 242 (% 31,1) dir. Sermayesi 5.000.000 liradan fazla olan işletmelerin sayısı ise 77 (% 9.8) dir.

Aşağıdaki cedvel, durumu bu bakımdan daha ayrıntılı olarak izlemek imkânını sağlar.

100.000	%	100.001	500.000	%	500.001	1.000.000	%	1.000.001	3.000.000	%	3.000.001	5.000.000	%	5.000.001	10.000.000	%	10.000.001	25.000.000	%	+ 25.000.000	%	Toplam	%
134	17.3	325	41.8	118	15.2	92	11.8	32	4.1	37	4.7	25	3.2	15	1.9	778	100						

İstihdam : Anket kapsamına giren 778 sınai tesiste 34.040 işçi, 225 mühendis, 1722 ustabaşı ve teknisyen, 3677 idare elemanı çalışmaktadır. İşçiler, istihdam edilen personelin % 86 sını, mühendisler % 1 ini, ustabaşı ve teknisyenler % 4 ünü ve idari personel ise % 9 unu meydana getirmektedir. Bu durumda 151 işçiye 1 mühendis, 7.6 ustabaşı ve teknisyen, fakat 13 idari personel düşmektedir.

Endüstri kuruluşlarında idari personelin teknik personelden daha çok oluşu dikkati çeken bir noktadır. Bu durum, devlete ait kuruluşların özelliği olmakla beraber, bazı farikaların pazarlama ve reklâm işlerini de yürütmekte olmalarının bir sonucudur.

Üretim ve katma değer: İzmirde 1970 yılında üretimin tutarı 3.071.708.000 lirayı bulmuştur. Bunun 1.672.267.000 lirası, yani % 54.4 ü hammadde, enerji ve amortisman gibi input harcamalara gitmiştir. Yaratılan katma değer, 1.339.441.000 liradır. Bu miktarlar toplam üretimin % 45.6 sıdır. Bir diğer ifade ile üretilen her liranın 54.4 kuruşu input harcamalara gitmiş, 45.6 kuruşu katma değer halinde ortaya çıkmıştır.

Input içerisinde, hammadde tedariki için sarfedilen döviz miktarı % 10,24 ü bulmaktadır ki, bu oran İzmir'de endüstrinin dışarıya bağımlık derecesi hakkında bir fikir vermektedir.

İşçilerin üretimdeki payı % 7.16, katma değerdeki payı ise % 15.71 dir.

ENDÜSTRİNİN DAĞILIŞI :

Izmir'de endüstrinin bugünkü dağılışı tarzı, üç ayrı devrede gerçekleşmiş görülmektedir.

Birinci devre 1950 yılına kadar devam eden ilk devredir. Bu devrede İzmirde yaşayanların günlük ihtiyaçlarına cevap veren endüstri tesisleri Konak-Gümrük-Basmane üçgeni içindeki yerlerde toplanmıştır. Bunlar küçük işletmelerdir. İhracata dönük olarak çalışan incir, üzüm ve tütün işletmeleri limanın yakınında birinci kordonun arkasındaki yerleri kaplamışlardır. Bu devrede, geniş arsaya ihtiyaç duyan tesisler ise, Alsancak istasyonu ile Çınarlı arasında, nispeten bataklık, sivrisinek yüzünden iskân sahası dışında kalmış, arsa değeri düşük yerlerde toplanmışlardır. Buralarda nebati yağ, sabun ve dokuma, içki fabrikaları bulunmaktadır. Bunlar da iç piyasa için çalıştıklarından limana uzak olma konusunu sâknıcalı görmemişlerdir.

İkinci devre 1950-1960 arasına rastlamaktadır. Bu devrede şehir plânı fikri ortaya çıkmış, endüstri kuruluşlarını Halkapınar'da kurulan alanda ve körfezin nihayetinde Çınarlı-Bayraklı-Bornova arasında uzanan sahada toplamaya çalışılmıştır. Piyale makarna fabrikası, Kula mensucat fabrikası, ün fabrikaları, sanayi sitesi, DYO boya fabrikası, Kartal makarna fabrikası v.s. bu devrede buralara yerleşmiş büyük kuruluşlardır.

Üçüncü devre 1960 dan sonra başlamıştır. Bu devrede büyük kuruluşların İzmir belediye sınırları dışını tercih ettiği görülmüştür. Şehre yakın köylerin ana yollar kenarındaki arazileri üzerinde teksira halinde büyük fabrikalar yükselmeğe başlamıştır. Denebilir ki İzmir endüstrisi son 10 senede Ankara karayolunun iki tarafında Kemalpaşa'ya doğru, Selçuk-Aydın karayolu üzerinde Karabağlardan Cumaovasına doğru, Bergama Ayvalık karayolu üzerinde Büyük Çiğli'den ilerilere doğru gelişmektedir. Bu üç doğrultuda ilerleyen endüstri şeritleri ayrı özellikler taşımaktadır. İzmir-Ankara yolu üzerinde kurulanlar, kuruluşları için geniş araziye ihtiyaç duyan ve üretimini büyük çapta Anadoluya sevkeden fabrikalardır. İzmir Selçuk yolu üzerindeki daha çok Otomobil, traktör tamirhaneleri, boyahaneleri ve karosöri atölyeleridir; geniş araziye ihtiyaçları olmayan küçük kuruluşlardır. Karşıyaka Bergama yolu üzerinde bulunanlar ise tuğla ve kiremit fabrikalarıdır. Bunlar, hem ucuz araziye

yerleşmişler, hem de kuruldukları yerler, en iyi hammaddenin bulunduğu yerlerdir.

İZMİR'İN TURİSTİK ÖZELLİĞİ

Izmir turizm hareketleri içinde cazibesi yüksek merkezlerden biridir; şehirde ve yakın çevresinde, Yunanlılara, Roma, Bizans, Selçuk ve Osmanlılara ait kıymetli tarihi ziyaret yerleri vardır. Yabancılar, Efes'e Bergama'ya, hatta bölgenin diğer önemli yerlerine gitmek için evvelâ İzmir'e gelirler.

Fakat İzmir'de dış turizm yeteri kadar canlandırılmamıştır. Yapılan bir incelemeye göre 1970 yılında İzmir'e gelen yabancıların miktarı 60.666'dır. Bunların

13.389	u havayolu ile
3.801	i tarifeli gemilerle
26.716	sı ekskürsionist olarak
16.760	ı karayolu ile gelmişlerdir
60.666	

Turistlerin hemen hemen yarısı 24 saatten az kalarak şehri terk edenlerdir. Gerçek turist özelliğini taşıyanların sayısı ise 30.000'den biraz fazladır.

Turist miktarlarının bu kadar düşük olmasına bağlı olarak, turistik belgeli oteller de kapasitelerinin altında çalışmaktadırlar.

Ekskürsionistler dahil olmak üzere memleketimize gelen turistler şahıs başına ortalama 67.4 dolar harcamaktadırlar. Buna göre, turistlerin İzmir'e bıraktığı para 4.4 milyon dolar (65 milyon T.L.) dir. İzmir ve çevresi çok kıymetli tarihi ziyaret yerlerine turist gönderen Batı ve Kuzey Avrupa ülkeleri halkının hayâl ettikleri kadar, iklimine rağmen henüz yeteri kadar turist çekememektedir. Turistik otel, motel ve tatil köyleri kapasitelerinin altında çalışmaktadır. Bu gelir kaynağını kuvvetlendirmek için bir takım tedbirlere ihtiyaç vardır:

1 — Dışarıda etkili bir propaganda yapmak, memleketimize bu arada İzmir'e gelişi kolaylaştıracak turizm büroları kurmak. Mevcutları takviye etmek, canlandırmak.

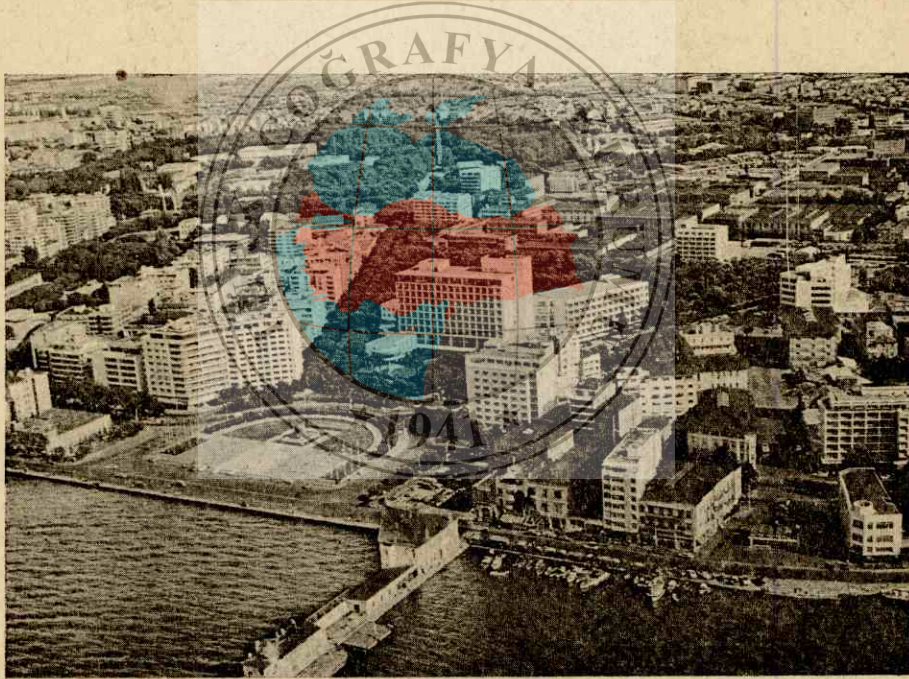
2 — Batı ve Kuzey Avrupa ülkeleri ile İzmir arasında direkt uçak seferleri kurmak.

3 — Turizm kredisi politikasını realiteye uygun hale getirmek.

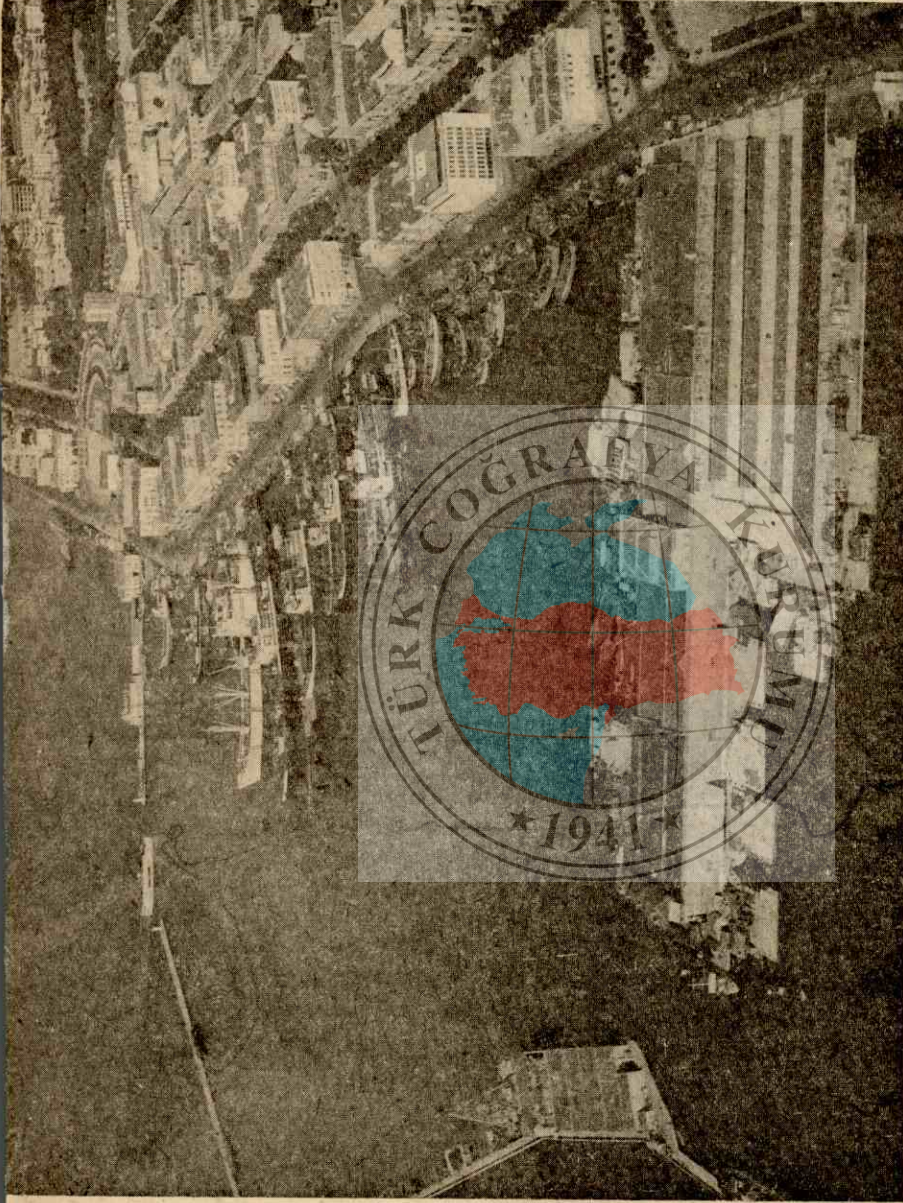
4 — Turizmi teşvik edici malî ve hukukî tedbirleri yeterli hale getirmek.

5 — Kitle turizmine cevap verecek bol, ucuz, temiz konaklama ve eğlence yerleri, restoran ve gazinolar yapmak.

6 — Turizm eğitim ve öğretim çalışmalarına hız vermek. Kaliteli personel yetiştirmek.

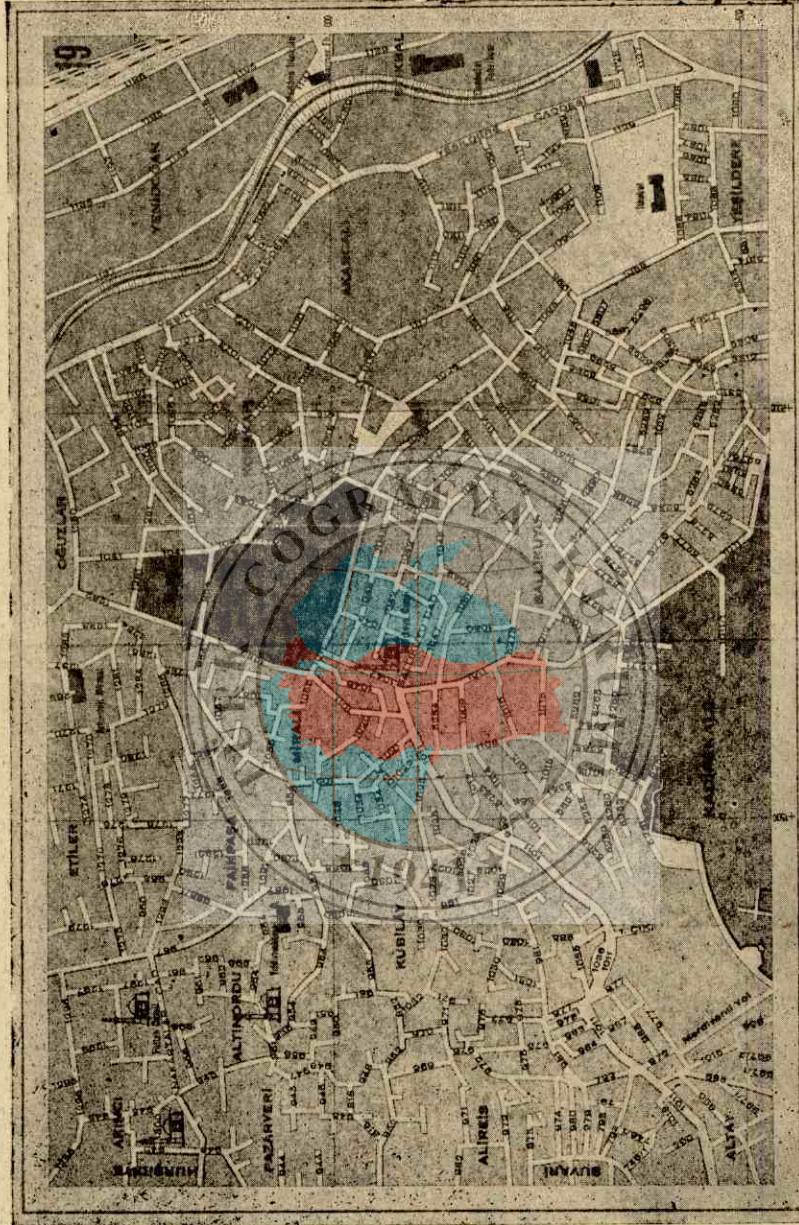


Türkiye'nin en zengin turistik bölgesinin merkezi olan İzmir kitle turizmine hazırlanmaktadır. Şehirde büyük otellerin sayısı hızla artmaktadır. Resimde geniş bir bahçe içinde Büyük Efes oteli görülmektedir.

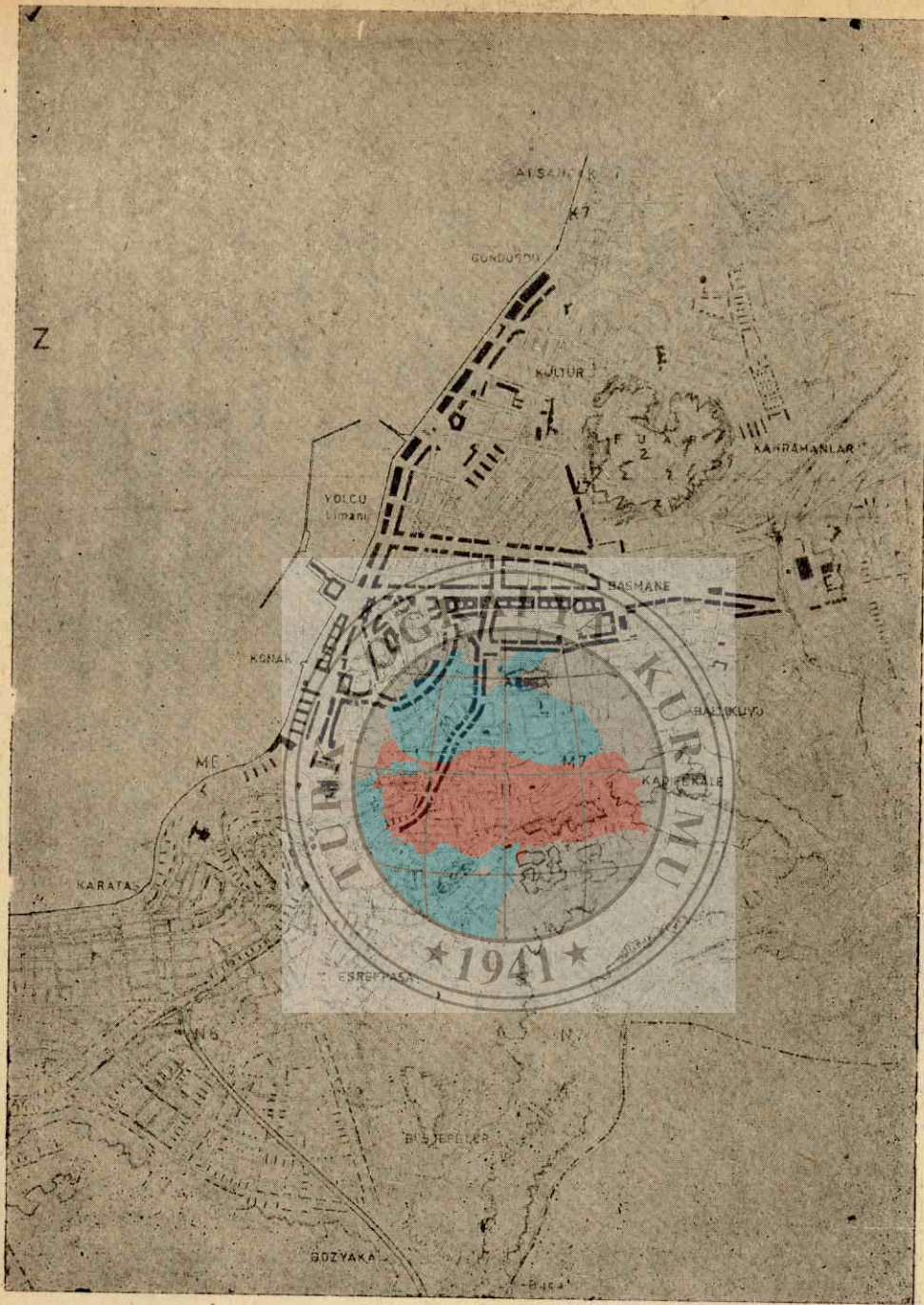


Türkiye'nin en büyük ihracat merkezi olan İzmir yüz yüze bu küçük limandan faydalanmak zorunda kalmıştı. Gemiler rıhtıma dikine yanaşıyor, yükleme boşaltma işleri uzun zaman alıyor, ihracat mevsiminde gemiler günlerce mendirek dışında sıra beklemeye mecbur oluyordu.

Cevat KORKUT



Izmir'in en eski iskân mahalleleri Konak - Esrefpaşa - Kadifekale Basmahane arasında, bulunur. Burada sokaklar kıvrımlı ve dardır. Çıkma sokak ta çoktur. Buraları şehrin en yoğun mahallelerini teşkil eder.



Izmir limanı, Şehrin ticari fonksiyon bölgesini kendi yanına çekmişti. Konaktan Pasaport'a kadar uzanan kısımda 1. sırada acentalar, bankalar, 2. sırada büyük işhanları, daha arkada Basmahane demir yoluna kadar uzanan yerde, toptancı ticarethaneler ve büyük incir, üzüm, tütün işletme ve depoları doğmuştu. Durum bugün de aynen devam etmektedir. Plânda, siyah yerler, ticari fonksiyon alanlarını göstermektedir.