

CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA İZMİR LİMANI VE LİMANIN BÖLGE ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Umut Karabulut*

İzmir, coğrafi konumu, uygun iklimi ve ticarete elverişli limanı ile Anadolu tarihi boyunca daima önemli bir yerleşim merkezi olmuştur. İzmir'in tarihini incelediğimiz zaman İzmir'in öneminin daima ticari hacminden, dolayısıyla da ticaretin en etkin çıkış yolu olan limanından geldiğini görürüz.

1 - İzmir Liman İşleri İhissarı Türk Anonim Şirketi (İLİTAŞ)

İzmir'in kurtuluşuna kadar bir Fransız şirketinin işletmesinde olan İzmir Limanı, 5 Ağustos 1925 tarihinden itibaren İzmir Liman ve Körfez İşletmesi adlı bir kuruluşa devredildi¹. Tam adı "*İzmir Liman İşleri İhissarı Türk Anonim Şirketi*" (İLİTAŞ) olan şirket, 15 Nisan 1341 (1925) tarih ve 1816 sayılı Heyet-i Vekile kararname ile kurulmuştur². Bu kuruluş, 30 Haziran 1925 tarihli imtiyaz sözleşmesi ile "*İzmir limanında tahmil (yükleme), tahliye (boşaltma), kılavuzluk,*

* Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

¹ Melih Gürsoy, *Tarihi, Ekonomisi, İnsanları ile Bizim İzmir'imiz*, Metis Yay., İstanbul, 1993, s. 51.

² Cemal Nadir, *Ticari, İktisadi İzmir Rehberi* (Türkiye Salon ve İlanat Gazetesinin Parasız Eki), İstanbul, 1926, s. 82.

UMUT KARABULUT

dalgıçlık ve vapurlara tatlı su itası ve körfez dahilinde vapur işletmeyi” düzenlemiştir.

Daha sonra, 21 Temmuz 1926 tarihinde bu sözleşmenin 1. maddesinde yapılan değişiklikle, İzmir Limanında gemiler için tatlı su dağıtma, yükleme, boşaltma, kılavuzluk, dalgıçlık işleri ve İzmir Körfezinde vapur işletme tekeli 30 yıl süreyle Türkiye Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası ve Türkiye Seyrisefain İdaresi'ne verilmiştir. Ayrıca adı geçen kuruluşların bir yasayla yetkilerini sadece başka bir Türk şirketine bırakabilmeleri karara bağlanmıştır³. Merkezi, İzmir Rıhtımı üzerinde, 97 numaralı dairede olan bu şirketin başlangıç sermayesi 1.000.000.-TL olarak belirlenmiştir⁴.

Kurulan bu şirketin, zaman içerisinde bir çok problemi olmuştur. Bunlardan en önemlisi şirket için çalışan işçilerin, işçi hakları konusunda karşılaştıkları sorunlardır. 1925 yılında, Ticaret-i Bahriye Müdürü'nün açıklamasında; limanda çalışan ameleleri (işçileri) elinde tutan ve onları istediği gibi çalıştıran bir şebekeden bahsedilmektedir⁵.

Bu durum üzerine ilgili ticari acenteler ve Tahmil ve Tahliye Şirketi arasında bazı görüşmeler olmuş ve işçilerin Tahmil ve Tahliye Şirketi emrine geçtiği haberi gazetelerde yer almıştı. Ancak gerçekte, karşılıklı yapılan görüşmeler sonrasında işçilerin acenteler tarafından idare edilmesinin devamı kararlaştırılmıştır⁶. Tabii bu durum sıkıntıları aynen devam ettirmiştir. Hizmet Gazetesinden Zeynel Besim konuya şöyle yaklaşmıştır : “...amele ise 7-8 mutavassıt tarafından istismar olunmaktadır. 2.5 liradan aşağı olmaması gereken yövmiyeler, şirketçe de o miktarda ödenmiş ancak bu mutavassıtların elinde 1 liraya kadar düşmüştür⁷”.

İLİİTAŞ ile ilgili sıkıntılardan biri de ortaklarının çok fazla kar payı alıyor olmasıdır. Zeynel Besim Bey konuyla ilgili yazısında; üyelerin “*hakk-ı huzur*” adı altında çok büyük paralar aldıklarını, ayrıca yine % 10 kar payı dağıtıldığını, buna mukabil elektrik ve tramvay şirketlerinin üç ayda bir ve 40'ar lira hakk-ı huzur, Bulvar Şirketi'nin ise ayda bir kere toplanarak yalnız 5 lira hakk-ı huzur aldığını, ancak Tahmil ve Tahliye Şirketi'nin her hafta toplam, 60 lira hakkıhuzur aldığını söylemektedir. Bu hakk-ı huzurun haftada 10 lira olmak üzere 40 liraya tenzil olunması istenmektedir. Çünkü bu hakk-ı huzurlar işçinin hakkından çalınmaktadır⁸.

³ Sadık Kurt, *İzmir'de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850-1950)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir, s. 324.

⁴ Cemal Nadir, a.g.e., s. 82.

⁵ *Yanıkurt*, 14 Ağustos 1925.

⁶ *Ahenk*, 27 Haziran 1929.

⁷ Zeynel Besim, “*Liman İhisarı Etrafında*”, *Hizmet*, 27 Kasım 1930, s. 1.

⁸ *A.g.m.*, s. 1.

İZMİR LİMANI

1934 yılında devlet tarafından satın alınan şirket, 21 Şubat 1935 tarihinde tasfiye edilmiştir⁹.

2 - Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir Limanı Etrafında Gelişen Olaylar Ve Bu Olayların Bölge Üzerindeki Etkileri

İzmir Limanı, art bölgesi için büyük öneme sahip bir kuruluştur. Liman yoluyla yapılan ticaret incelendiği zaman, şehrin hatta bölgenin üretim, sosyal ve ekonomik yapıları ortaya çıkmaktadır.

A - İhraç Ürünlerinin Hijyen Sorunu

İzmir bölgesinin en önemli ihraç kalemlerinden biri olan incirin ve üzümün dış piyasalarda makbul bir mal olarak kalması ve sürekli alıcı bulabilmesi için hijyenik olması çok önemlidir. Ege Bölgesi'nden yaş olarak İzmir'e indirilen incirler ve üzümler, burada işlenir, ilaçlanır, kurutulur ve dışarıya ihraç edilirdi.

Bu önemle ilgili olarak, 1925 yılında İngiliz Daily Mail Gazetesi'nde çıkan Doktor Kest imzalı bir yazı kamuoyunu hayli meşgul etmiştir. Doktora göre üzüm ve incir işleme yerleri; "verem ve her türlü hastalıkla malul, ayağı su görmemiş, pejmürde kıyafetli, baldırı sıvalı, bir amele ekseriyetinin her türlü ihmali ve lakaydisi içinde çalıştığı barakalar..."¹⁰ diye tasvir edilmiştir.

Bu yazıya Ayın Tarihi dergisinde Ali Cenani Bey şu şekilde cevap vermiştir: "İzmir'de işleme mevsimi Ağustos ortalarından başlayarak Teşrinisani (Kasım) nihayetinde hitam (son) bulduğu ve bundan sonra şurada burada devam eden mesai, iskarta maksadıyla sevk edilecek bakayanın izhar ve sükundan ibaret olduğu halde intihap ve deruhte ettiği (seçtiği ve açıkladığı) mevzudan bile gafil olan bu zat, yazılarına nisan zarfında yaptığı tetkikata müstenit olduğunu (dayandığını) ifade suretiyle başlamakta ve karin (okuyucunun) nazarları önünde hayalinin müsaade ettiği bir manzaranın panoramasını tespit etmekte idi... ve işleme yerleri Dr. Kest'in iddia ettiği gibi tahta barakalar değil, yalnız bir tanesi istisna edildiği halde 50 kadar kagir, havadar, mazbut ve her türlü tesisatı mevcut muazzam atölyelerden ibarettir. Bunların da ekseriyatı azamisi Fransa veya Amerika müessesatının işgalindedir. Bu barakalara haziran iptidasında motorlu

⁹ Anadolu, 27 Şubat 1935.

¹⁰ Ali Cenani, "Sahil Anadolu'nun İktisadi Vaziyetine Dair Notlar", Ayın Tarihi, VII/21 (Aralık 1925), s.

UMUT KARABULUT

itfaiye arabaları gelir, mebzul su ile yıkanır, duvarların köşelerinde ve her türlü taraftaki tozlar silinir”¹¹.

Bu haberin yarattığı tepkiye ek olarak bu günlerde İzmir’de üzüm ve incirlerin daha temiz olarak işlettirilmesi için vilayetçe temin edilen “komisyon-u mahsus” tarafından bir talimatname kaleme alınmıştır. Bu talimatnameye göre; hanların, amelenin ve hanlara lazım olan diğer şahısların temizliğine dikkat edilecek, aksine hareket edenler şiddetli şekilde ceza görecektir¹².

Ayrıca bu söylentiler İzmir kamuoyunu da karşı propaganda yoluna itmiştir. Bu hususta İzmir Milli Kütüphanesi de incir ve üzümlerin sevkine kadar geçirdikleri safhayı anlatmak üzere bir film tertip etmiştir¹³. Zaman ilerledikçe bu konuya yönelik duyarlılığın da arttığını görmekteyiz. 1927 yılında Belediye Riyaseti tarafından “*İncir ve Üzüm İşletmehanelerine Ait Sıhhi Talimatname*” başlığı altında bir ilan Temmuz ve Ağustos aylarında, yani malların işlendiği tarihlerde, tam bir ay boyunca gazetelerde yayınlanmıştır¹⁴.

İncirin temizliği ile ilgili Türkiye’nin Amsterdam Büyükelçiliği’nden Faik Bey, bir rapor göndermiştir. Buna göre raporda; incir mahsulünün toplanma, temizlenme, kurutma ve ambalaj tarzları, fenni bir usul dairesinde gösterilmiştir. Bu rapor İktisat Vekaleti tarafından da faydalı bulunmuş ve incir üreticilerine gönderilmesi kararlaştırılmıştır¹⁵.

İncir ve üzüm işleme hanlarına belli aralıklarla kontrollerin de yapıldığını görmekteyiz. Bu konuda ticaret odasında yapılan bir toplantıda oluşturulacak bir heyetin muayyen zamanlarda hanları teftiş etmesi karara bağlanmıştır. Nitekim, 7 Eylül 1929 tarihinde Vali Kazım Paşa, Sıhhat ve İctimai Muavenet Müdürü Dr. Lütfü Bey ve bazı doktorlar ve Ticaret Odası’ndan bir zat, bütün incir ve üzüm işlenen yerlerin temizlik kontrolünü yapmışlardır. Yapılan tetkiklerin neticesinden çok memnun kalan heyet, yalnızca bir incir hanında yere atılmış iki sigara izmariti görmüşler ve han sahibinin dikkatini çekmişlerdir¹⁶. Görülmektedir ki İzmir Limanı’nın varlığı, şehir hayatı açısından bir çok açılımları da beraberinde getirmektedir.

B – Üreticilerin ve Tüccarların Problemleri

İzmir Limanı’nın durumu ele alındığı zaman, İzmir’in art bölgesinde yetişen ürünler ve yetiştirme aşamalarındaki sıkıntılar da göz ardı edilemez. Bu sebeple anılan dönemde üreticilerin ve tüccarların yaşadıkları belli başlı sıkıntılara

¹¹ A.g.m., s. 820-821.

¹² Ziraat ve Ticaret Gazetesi, 23 Temmuz 1925.

¹³ Ahenk, 21 Temmuz 1925.

¹⁴ A.g.g., 16 Temmuz-15 Ağustos 1927.

¹⁵ A.g.g., 9 Mayıs 1928.

¹⁶ A.g.g., 8 Eylül 1929.

İZMİR LİMANI

değirmek gereklidir. Çünkü bu sıkıntılar, ve bunları çözme yolları bölgenin (limanın) ticaretini de olumlu-olumsuz yönde etkilemiştir.

Bu sıkıntılardan en önemlisi, Türk parasının kıymetsizliğidir. *Saday-ı Hak* Gazetesinde "İktisadımızı Kemirenler" başlığıyla yer alan bir makalede; "Türk parasının daima kıymetsizliğinden ve kambiyo tahvilatının baş döndürücü bir şekilde tenzil gösterdiğinden" bahsedilmektedir¹⁷. Bunun dışında gazete vesait-i nakliye (nakliye araçları) masraflarının da köylüleri üzdüğünü söyler, bu ağır tarifelerin zararını tüm yurttaşların çektiğini anlatır. Gazeteye göre; Amerika'dan kiloda 40 para navlun ile İzmir'e getirilen buğdayı, kulağımızın dibinde Konya'dan İzmir'e 5 kuruşa getirmek imkanı bulunmamaktadır. Dünya şimendifer tarifeleri içinde en ağırının Türkiye şimendifer tarifeleri olduğunu söylemek gayet mümkündür¹⁸. Nakliye ile ilgili diğer bir sıkıntı, vapur şirketlerinin, bir cetvele bağlı kalmaksızın, hareket tarihi ve saatini değiştirmeleridir. Bu vapur acenteleri, büyük yabancı tüccarların menfaatine uyararak, daha küçük ölçekli Türk tüccarların menfaatleri aleyhine, işlerine gelen günlerde hareket etmişler ve bu husus Türk tüccarlar tarafından Ticaret Odası'na bildirilmiştir. Bunun üzerine İzmir Ticaret Odası'ndan Ziya Bey, vapur kumpanya (şirket) sahipleri ile görüşmüş, onlar da tüccarların mallarını son güne bıraktıklarını, bu yüzden nakliyatın bir günde yapılamadığını, bazen de ellerinde mal olmadığı için hareketin 1-2 gün gecikmesini rica ettiklerini söylemiş ve şikayetin bundan kaynaklandığını anlatmıştır. Neticede oda üyesi, vapurların vaktinde hareket etmelerini, hareket saatini de üzüm ve incir borsalarına evvelden bildirmelerini istemiş, kumpanya sahipleri de bu konuda söz vermişlerdir.

Bunun dışında tüccarların nakit sıkıntısı yaşadıklarını görülmektedir. Bu yüzden bazı tüccarlar kredi almışlar, fakat çeşitli sebeplerle bu kredileri ödeyememiş ve iflas etmişlerdir. Ayrıca alınan kredilerin miktarı da istenilen miktarlarda değildir. Örneğin; ülkenin 1924-1925 yıllarında toplam ithalat-ihracat tutarı 500.000.000 lira olmasına rağmen, bankaların tüccarlara açtıkları kredi toplamı ancak 40.000.000 lirayı bulmaktadır. Örneğin İzmir Limanı yılda 80 milyon TL ihracat, 40 milyon TL ithalat yapmasına karşın, bölge tüccarına bankaların açtığı kredi toplamı 7 milyon TL'den biraz daha fazladır¹⁹. Bu yüzden ülkenin kaybı da büyük olmaktadır. Çünkü ihracatını 4 ay içinde yapmak zorunda olan tüccar, bazen malını gerçek değerinden çok ucuza satmak zorunda kalır ve bu da ülke ekonomisi için döviz kaybı anlamına gelmektedir.

İzmir ve art bölgesinde hayli yoğun bir şekilde faaliyet gösteren azınlıklar ve yabancı ticaret şirketleri de, Türk ticaret hayatı, ve halk için belli

¹⁷ *Saday-ı Hak*, 4 Temmuz 1924.

¹⁸ Tarifelerin yüksek olması sebebiyle 1923 yılı içerisinde üreticiler, şimendifer kumpanyasından tenzilat talep etmişler, bu gerçekleşmezse ürünlerini deve ile taşıyacaklarını bildirmişlerdir. Ancak çok küçük bir tenzilatın dışında istediklerine ulaşamamışlardır; a.g.g., 4 Temmuz 1924.

¹⁹ Ali Cenani, "Sahil Anadolu'nun İktisadi Vaziyetine Dair Notlar", *Ayın Tarihi*, VII/21 (Aralık 1925), s. 826.

UMUT KARABULUT

dönemlerde sıkıntı yaratmışlardır. Örneğin; ekonomik nedenlerden dolayı 1928 yılında yabancı tütün kumpanyalarının önemli bir kısmı, işlerini kısaltmaya ve memurlarına zorunlu izin vermeye başlamışlardır. Bunun sonucunda, İzmir'de tütün işleyen binlerce kadın ve erkeğin işsiz kalması veya az bir süre çalışması sonucu ortaya çıkmıştır. Bu ciddi bir sıkıntıdır çünkü İzmir halkının % 60'ı, üzüm, incir ve tütün işçiliğinden geçimlerini sağlamaktadırlar²⁰. O dönemde İzmir'de faaliyet gösteren yabancı tütün şirketlerinin tamamı da, Amerikan sigara fabrikaları adına faaliyet göstermektedirler.

Başka bir örnekte 1929 yılında bazı Yahudilerin Rüsumat (Gümrük) İdaresi'nde birkaç memura rüşvet verdiği ve bu sayede önemli miktarda malı yurt dışına gümrüksüz veya düşük gümrükle ihraç ettiğinin görülmesidir. Hükümetin bu olaydaki zararı 130 bin lira olmuştur²¹.

Bunların dışında daha özel sorunlar ve çözüm yöntemleri de gündeme gelmektedir. Bunlar içerisinde üzüm yetiştiricilerinin sıkıntıları önemlidir. Bağbozumunu erken gerçekleştiren bağcıların, ürettikleri malları satamadıkları ve bu yüzden hükümetten yardım istedikleri görülmektedir. Ancak 1923 yılında hükümet bağcılarının istediği yardımı yap(a)mamıştır²².

Bağcıların bu dönemdeki diğer sıkıntısı hatta korkusu da üzüm (ve incirin) Amerikalılar tarafından Kaliforniya'da yetiştirilmeye başlanmasıdır²³. Ancak bu konuda kalpleri ferahlatan bir unsur da kamuoyuyla paylaşılmaktadır. O unsur, Kaliforniya'dan Boston, New York, Philadelphia, Washington gibi merkezlere nakliyenin pahalı olmasıdır. Bu sayede İzmir ürünleri, Amerikan ürünleriyle rekabet edebilecektir²⁴.

Bölgedeki bakımsız kalan bağlar da ayrı bir sorun teşkil etmektedir. 1924 yılından itibaren yapılan nüfus mübadeleleri sonucunda²⁵, Ege Bölgesi'nin yerleşik bir çok halkı buraları terk etmek zorunda kalmış ve bir çok toprak işlenememe sorunuyla karşı karşıya kalmıştır. Bu sebeple hükümet bazı göçmenlere bedavaya toprak veriyse de yine de çok sayıda bağın sahihsiz kaldığı görülmektedir. Dağıtılan bağlarda da büyük sorunlar yaşanmıştır. Bazı bağ sahiplerinin bağlarını kökleyip, İzmir'e odun niyetine satmak üzere getirdikleri anlaşılmaktadır. Çünkü Urla, Çeşme, Seferihisar taraflarında bağ sahibi kimseler; "*Biz bağı ne yapalım, tarla isteriz*" gibi feryatlarda bulunarak, bağları bozup tarlaya çevirmek

²⁰ Ahenk, 11 Ekim 1928.

²¹ A. Kami, "Çuvalla Çalmışlar", Ahenk, 24 Şubat 1929.

²² Mehmet Şevki, "İki Mühim Mesele", A.g.g., 29 Şubat 1924; yazara göre hükümet, bağcılarının istediği yardımı yapamazdı, çünkü bu yardım bağcılarının üzümlerine kutu bulmaktan, levazımını temine kadar hayli çeşitliydi. Ayrıca bu yardım emsal teşkil edebilir ve her türlü üretici bundan böyle desteklenmek zorunda olurdu.

²³ A.g.g., Nisan 1924.

²⁴ Ziraat ve Ticaret Gazetesi, 12 Haziran 1924.

²⁵ Cumhuriyet sonrası Türkiye'ye göçle ilgili bkz; Kemal Anı, *Büyük Mübadele*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2000.

İZMİR LİMANI

istemektedirler. Bu konu basında hükümetin “bağdan anlamayana bağ vermek hata idi” şeklinde eleştirilmesine yol açsa da²⁶ aslında hayli karışıktır. Çünkü 1928 yılında bağcılar gerek üzüm mahsulünün azlığından, gerekse de piyasaya indiği zaman satılmadığından şikayet etmektedirler. Bu durum da kendilerini hayli zora sokmaktadır. Çünkü bu bağları “Emval-i Metruke”den (Yunanlılar’ın İzmir’i terk ederken bıraktıkları mallar) almışlar ve “Emlak-ı Milliye”ye borçlarının taksitini ödemek zorundadırlar²⁷. Üzümlerin piyasada satılmaması da belli bir şebekenin organizasyonu sonucudur. Bu sayede üretici yüksek faizle borç almak zorunda kalır²⁸ yada malını yok pahasına ipotek eder²⁹.

Belli dönemlerde ürünlerin fazla üretilmesi de ayrı bir sorun teşkil etmektedir. Nitekim 1926 yılı içerisinde üzüm (ve incirler) fazla miktarda üretilmiş ve bu da fiyatlar üzerinde üretici açısından olumsuz etki yapmıştır³⁰. Bu hal üzerine üreticinin mağdur olmaması için bir seneliğine ordunun ve okullarda dağıtmak üzere Maarif Vekaleti’nin üzüm almasına karar verilmiştir³¹.

1929 yılında da benzeri bir durumda hükümet şarap yapımını ve ihracını serbest bırakmıştır. Bir kısmını ise, Meskurat İdaresi ve İnhisarı rakı yapmak için satın alacaktır³². Bu sayede bilhassa Bornova yöresindeki şaraplık üzüm üreticileri hayli sevinmiştir. Bu iznin ancak şaraplık üzüm yetişen mıntikalarla sınırlandırıldığı da anlaşılmaktadır³³.

Hava ve iklim şartları da sıkıntılar yaratmaktadır. 1929 yılının bağbozumu zamanında yağın yağmurlar, Manisa, Salihli, Kasaba ve Kemalpaşa’da önemli zararlara yol açmıştır. Özellikle Eylül ayında iki gün (iki farklı günde yayınlanan gazetelerde, yağmurun süresi iki günden on güne kadar değişmektedir) süre ile devam eden sağanaklar ürünleri mahvetmiştir. Ne kadar önlem alınırsa alınsın, bunun fayda etmeyeceği anlaşılmaktadır³⁴.

İncir üreticilerinin de sıkıntıları üzüm üreticileri ile benzerlik göstermektedir. Örneğin 1923 yılından başlayarak, mallarını pazarda satamama ve bu yüzden zarar etmeleri sık rastlanan bir durumdur³⁵. Yukarıda da bahsedildiği gibi bu duruma bir şebeke sebep olmaktadır. Bu şebekenin dört kişiden oluştuğu, üçünün Musevi, birinin de Müslüman olduğu anlaşılmaktadır. Bu kişiler, İngiliz gazetelerinin Türk mallarını kötülemesini dahi fırsat bilmişler ve incir ve üzümleri

²⁶ Mehmet Şevki, “Ciddi Tedbirler İsteriz”, *Ahenk*, 18 Ocak 1927, s. 1.

²⁷ *Ahenk*, 18 Eylül 1928.

²⁸ “...rençberler...200 lira alır, 350 lira borçlanırlar”; *A.g.m.*, s. 1.

²⁹ *A.g.m.*, s. 1.

³⁰ Üzümlerin değeri cinsine göre; 35-70 kuruş arasında olmasına rağmen, bu yıl içerisinde 25-50 kuruş arasında ancak satılabilmektedir, *İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 1/8 (Ağustos 1926), s. 508.

³¹ *A.g.e.*, s. 508.

³² *Ahenk*, 10 Eylül 1929.

³³ *A.g.g.*, 29 Mayıs 1929.

³⁴ *A.g.g.*, 7 ve 8 Eylül 1929.

³⁵ Mehmet Şevki, “Hazırlanmak Lazım”, *Ahenk*, 7 Mart 1924, s. 1.

UMUT KARABULUT

üreticilerden ucuza mal almaya teşebbüs etmişler, bu durum karşısında Ticaret Vekili Ali Cenani Bey bir açıklama yapmak gereksinimi duymuştur. Buna göre Ali Cenani Bey; üzüm ve incirlerin geçen seneki fiyattan aşağı satılmayacağına kefil olmuştur³⁶. Bu şebeke ile mücadele etmek için incir üreticileri Ödemiş'te bir kongre toplamışlar ve bu kongrede aldıkları karar uyarınca bu kişilerin satıcı ve komisyoncu olarak piyasaya çıkmalarının men edilmesini istemişlerdir³⁷. Hatta Ahenk Gazetesi, mühim miktarda incir ihracatı yapan birisinin İngiltere'de işlenmiş incir fiyatlarını tenzile teşebbüs ettiği hakkında rivayetin araştırılmasını ve sonuçlarının kamuoyuna duyurulmasını istemiştir³⁸.

Aynı problemlerin sonraki senelerde de görüldüğü anlaşılmaktadır. Örneğin; 21 Ağustos 1926 tarihinde İzmir'e indirilen on bin çuval incir, alıcılar tarafından rağbet görmemiş ve olduğu gibi depolara taşınmıştır. Buna sebep olarak, üreticilerin İzmir'e çok incir gönderdikleri gösterilir. Halbuki dört bin çuval incir o gün için İzmir'e yeterli gelecektir³⁹. Diğer bir habere göre; üreticilerin İzmir'e fazla mal göndermesinden faydalanan iki büyük komisyoncu incir fiyatlarını düşürmeye çalışmaktadır⁴⁰. 1928 yılında da haftanın tatil olmayan bir gününde incir piyasası sanki tatılmışçesine durmuş ve üreticiler çok zor durumda kalmışlar ve adeta: "şu bizim inciri lütfen satar mısınız?" der gibi beklemişlerdir⁴¹.

Yukarıda bahsedilen kartelin dışında incir piyasasında Ermenilerin de etkin oldukları görülmektedir. Yerli Ermenilerin bu işten çok para kazandıkları ve ülkeyi zarara soktukları söylenmektedir. Örneğin bir yorumda şöyle denmektedir; "...mahsulümüzü değeriyle elimizden çıkaramıyoruz. Bunu kırmak istediğimizde kitaplarda rastlamadığımız eller karşımıza çıkıyor... Müstahsilin elinden 10 kuruşa alınan bir mal memlekette 50 kuruşa çıkıyor. Ortada 40 kuruşluk bir fark var. Bu farkın bir kısmı ücret-i ameliye ve tertibiye diye memleket hesabına kar-ı kayıt edersek ve diğer kısmını tüccar kazancı dersek, aradaki farkın lehimize olmadığını anlarız"⁴².

Üzüm ihracında olduğu gibi incir ihracında da Amerika kaynaklı sorunlara rastlanmaktadır. Bu ülke çıkarılan bir yasa ile birlikte, belirlenen oranın % 20'sinden fazla kurdu olan incirlerin ithalini yasaklamıştır⁴³. Yine Amerika'da Kaliforniya incir üreticileri kendi hükümetlerine başvurarak Türkiye incirlerinden

³⁶ Ahenk, 2 Haziran 1925.

³⁷ A.g.g., 31 Ağustos 1924. Hatta üreticiler mallarını istedikleri fiyata satamadıkları takdirde bir çuval inciri bile pazara indirmeme kararı almışlardır; Mehmet Şevki, "Müstahsillerin Kararı", Ahenk, 3 Eylül 1924, s. 1.

³⁸ Ahenk, 28 Eylül 1924.

³⁹ Mehmet Şevki, "Müstahsillerin Menfaati", a.g.g., 22 Ağustos 1926, s. 1.

⁴⁰ A.g.g., 6 Ağustos 1925.

⁴¹ Mehmet Şevki, "Yine O Mesele", Ahenk, 23 Eylül 1928.

⁴² Mehmet Şevki, "En Mühim Derdimiz", Ahenk, 8 Temmuz 1925; bu konu ile ilgili, hükümete Hıristiyanların Türkiye'deki ticari mevkillerinin, ülke iktisadiyatının yükselmesine engel olduğu yönünde bir rapor gitmiştir. Ahenk, 9 Mayıs 1927.

⁴³ Ziraat ve Ticaret Gazetesi, 13 Temmuz 1925.

İZMİR LİMANI

alınmakta olan gümrük resminin yükseltilmesini istemişlerdir. Bu talepler o yıl için henüz kabul görmemiştir. Ancak gelecekte taleplerinin kabul görmesi durumunda Türk incirleri için Amerika kapısının kapanacağı muhakkaktır. Çünkü böyle bir durumda incir fiyatları otomatik olarak % 50 oranında artacak ve Amerika piyasasında pazar bulma şansını kaybedecektir⁴⁴. Bu gelişmeler üzerine İktisat Vekaleti harekete geçmiş ve meseleyi tektik için Amerika'daki Türk mümessillerine Amerikan Hükümet yetkilileri ile temasa geçmeleri için haber göndermiştir⁴⁵.

İncir ile ilgili bir başka problem, Türkiye'de yetişen incirlerin Yunanlılar ve bir takım devlet yetkilileri tarafından taklit edilerek yetiştirilmek istenmesidir. Ancak hükümetin bu konuya özel bir önem göstermiş ve lazım gelen araştırmayı yaptıktan sonra Türkiye'den "memalik-i ecnebiyeye" nakledilen incirin bir takım yasalara bağlanması yönünde 27 Kanunusani 1927 tarihinde bir karar çıkarmıştır⁴⁶.

Ziraat ve Ticaret Gazetesi'nde 1925 yılında çıkan bir haber incir (ve üzüm) tüccarlarının ve üreticilerinin sıkıntılarını güzel bir şekilde özetlemiştir: "*...Lozan Antlaşması ile birlikte, Türk üzüm ve incirleri tıpkı Yunan malları gibi aynı gümrük muamelesine tabi tutulacaktır. Bu da Yunan malları ile rekabet gücünün artması demektir. İncir için 20'den 15 lirere, üzüm için 37,5'tan 20 lirere bir indirim sağlanmıştır. Fakat bu mahsullerimizin Yunanunkilerle rekabet hususunda duçar olduğu meşkulat yalnız son zamanlara kadar devam eden fazla gümrük resminden gelmiyor. Bir taraftan İzmir'de veya mübadele suretiyle bilhassa Girit'te yerleşmiş Rumların İzmir üzüm ve incirlerimizi taklitteki maharetleri, Yunan tüccarların kendi mahsullerini İzmir malı diye piyasaya arz etmek hususundaki gayretleri, yaptıkları propagandalar, diğer taraftan bizim tüccarlarımızın ekseriyesinin ecnebi piyasasına malı arz etmekte gösterdikleri lakayt, ihmal ve muamele yapmak istedikleri ecnebi ticarethanelerine karşı daima muhafaza ettikleri önyargı, piyasaca malum ve maruf olan mallarımızın nefasetlerine rağmen, rekabet edebilmelerine mani oluyor*"⁴⁷.

Tütün üreticilerinin sıkıntıları ise daha farklı boyuttadır. Her şeyden önce tütün üreticileri için öncelikli konu reji idaresidir. Her ne kadar bu idare Cumhuriyet'in ilk yıllarında kalkmışsa da yerine kurulması düşünülen inhisar (tekel) daha ağır bazı şartları taşıdığı için, belli sıkıntılar yaratmaktadır. Bu konuda 14 Teşrinievvel (Ekim) 1924 tarihinde İzmir Ticaret Odası'nda bir kongre düzenlenmiştir. Balcıade Hakkı Bey'in Ticaret Odası İkinci Başkanı olarak başkanlık ettiği kongreye, eski İktisat Vekili Mahmut Esat (Bozkurt) Bey ve İzmir Ticaret Mıntıkası Müdürü Selahattin Bey de katılmışlardır. Toplantının karar bildirisinde; tütün meselesinin yalnız bir bütçe ve maliye meselesi halinde düşünülmesi durumunda memleketin ekonomik, ticari ve ilgili tüm alanlarının zarar

⁴⁴ Mehmet Şevki, "Fena Bir Haber", *Ahenk*, 5 Şubat 1929.

⁴⁵ A.g.g., 27 Mart 1929.

⁴⁶ *Anadolu*, 28 Şubat 1927.

⁴⁷ *Ziraat ve Ticaret Gazetesi*, 2 Nisan 1925.

UMUT KARABULUT

göreceği bildirilmiş, bu durum da, Başvekalet ile Maliye ve İktisat Vekaletlerine bildirilmiştir.⁴⁸

Tütün üreticilerinin de yabancı tütün kumpanyaları tarafından düşük fiyatla mal satmaya zorlanmaları önemli sıkıntılardan biridir. Bu konuda da gazetelerde çok sık haberler çıkmaktadır.⁴⁹ Bu sebeple, rejinin yerine kurulan tütün inhisarı suçlanmaktadır. Çünkü tütün şirketlerinin kar amaçlı, serbest şirketler oldukları, ancak tütün inhisarının devlet kuruluşu olduğu ve kar amacı güdemeyeceği, amacının üreticiyi kollamak olduğu hatırlatılır ve piyasayı geç açmasının üreticiye zarar, diğer şirketlere fayda sağlayacağı söylenmektedir.⁵⁰ Ayrıca fazla ürün yüzünden tütün inhisarının kötü kaliteli tütünlere almadığı ve üreticilerin bu yüzden sermayelerinin % 20'si kadar bir oranda zarar ettikleri görülmektedir.⁵¹

Belli senelerde ise tütün üreticilerinin gereği kadar kar yapamaması üzerine tütün yerine buğday ettikleri görülmüştür. Örneğin 1928 yılında özellikle Karabağlar ve Muğla Ovası ile Bozüyük Ovası'nın bir çok yerlerinde buğday ekildiği görülmektedir. Hatta şartların iyi gitmesi durumunda İzmir bölgesinden buğday ihracı dahi tasarlanmaktadır.⁵²

Bunlardan başka Türk tütünlerinin taklit edilmesi de dış piyasalarda önemli problemler teşkil etmektedir. Çünkü taklit edilen tütünler genelde, daha düşük kaliteli Bulgar tütünlere olmaktadır.⁵³ Nitekim bir gün İzmir'de Ahenk Gazetesi'ni ziyaret etmekte olan yabancı bir tüccarın, gazete çalışanlarına ikram etmek üzere çıkardığı tütün koleksiyonunun kutusu üzerinde "ayıldız işareti" ile "Türk Tütünü" yazdığı görülmüş, halbuki muhteviyatının tamamen taklit tütünlere olduğu anlaşılmıştır.⁵⁴ Bu gibi taklit işlerinin Yunanlılar tarafından da yapıldığı hatta İsviçre'de dahi Türk tütünü firmasının taklit edildiği anlaşılmaktadır.⁵⁵ 1929 yılında ise adı açıklanmayan bir şirket Türkiye'den almış olduğu tütünlere Trieste'ye nakletmiş, orada başka ülke tütünlere ile karıştırarak Mısır ve Çekoslovakya'ya ihraç etmiştir. Bu haberin ortaya çıkması ile tütün piyasaları Türk mallarına tepki göstermiş ve Türkiye 2 milyon lira kadar bir kayba uğramıştır. Bu olay Türkiye'de rüşveti de gündeme getirmiştir. Çünkü şirket sahibine tütünün ihracı ile ilgili "şehadetname"yi nasıl temin ettiğinin sorulması üzerine: "şehadetnameyi 50 bin lira mukabilinde tedarik ettim" cevabını vermiştir.

⁴⁸ Ahenk, 15 Teşrinievvel 1924.

⁴⁹ Ahenk Gazetesinde 1927 yılında Mehmet Şevki imzalı; "Tütün İst", 12 Ekim; "Açık Söyleyelim", 16 Ekim; "Hal Edilmesi Lazımdır", 17 Ekim; "Yine Tütün Meselesi" 26 Ekim; "Tütünçülerimizin Hukuku", 7 Ekim tarihli yazılar.

⁵⁰ Orhan Rahmi, "Tütün İst", A.g.g., 17 Eylül 1929.

⁵¹ Ahenk, 16 Nisan 1928.

⁵² A.g.g., 4 Aralık 1928.

⁵³ İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, III/4 (Nisan 1928), s. 162.

⁵⁴ Ahenk, 20 Kasım 1928.

⁵⁵ A.g.g., 20 Kasım 1928.

İZMİR LİMANI

Bu haber gazeteyle; "Allah belalarını versin, tam iki milyon lira zararımız var!" şeklinde yansımıştır⁵⁶.

Benzeri sıkıntıları yaşayan başka bir sektör ise halıcılıktır. Halıcılık Türkiye ticareti için oldukça önemli bir olgudur. Ancak, özellikle 1922 yılındaki Türk zaferinden sonra Anadolu'dan göçen yerleşik Rumlar, halıcılık ile ilgili birikimlerini de birlikte götürmüşlerdir. 1924 yılında bu tehlikenin ilk belirtileri görülmektedir. O tarihte Yunanistan'ın bu imalat için 3.500 kadın istihdam ettiği anlaşılmaktadır⁵⁷. 1925 yılına gelindiğinde ise bu ülkenin 2500 halı imalathanesine sahip olduğu ve 14.000 amele çalıştırdığı anlaşılmaktadır⁵⁸. Ancak yine de Yunanistan'ın tüm bu çabaları yeterli gelmemiş olacak ki kendi imalatı olan halıları Türk halıları namıyla satmaya veya Türkiye'den aldıklarını Yunan malı halı diye ihraca başlamıştır. Böyle bir husus elbette ki dünya piyasalarında Türk mallarının kalitesine gölge düşüren bir unsurdur⁵⁹.

Halıcılık sektörünün önündeki engellerden bir tanesi de tıpkı incirde olduğu gibi halı ithalinden de yüksek gümrük alınmasını talep eden Amerikan halı sanayisidir. O gün için alınan % 60 oranında gümrük vergisine ek olarak % 25 ilave vergi ve bir ayak boyu için 25 sent vergi alınmasını istemişlerdir⁶⁰.

Bölgede üretim ve pazarlama ile uğraşan insanlar için başka bir problem hayli ilginç görünen korsanlık faaliyetleridir. Haberlere göre; Osmanlı İmparatorluğu'nun son zamanlarında, Adalarda yaşayan Rum haydutlar ve kaçakçılar fırsat buldukça İzmir ve Manisa sahillerine çıkarlar, hükümet ve halkı, günlerce iz'âc (rahatsız etme) ve izra (korkutma) eyledikten sonra giderlerdi⁶¹. Cumhuriyet'in ilk yıllarında da bu tip olayların devam ettiği anlaşılmaktadır. 20-30 kişi oldukları sanılan bir kafiye, 3 yelkenli ile Türk sahillerine çıkmışlar ancak hepsi kovulmuşlardır. Bunda en büyük etken haydutları karada barındıracak, Rumların olmamasıdır. Haydutların yine adalardan, özellikle Sisam Adasından geldikleri sanılmaktadır⁶².

C – Yeni Liman Yapımı ve Borsanın Taşınması ile İlgili Tartışmalar

19. yüzyıl ortalarında yapımı tamamlanan İzmir Limanı ve buna bağlı olarak borsası, 20. yüzyılın başlarında bölgenin ticari ihtiyacını karşılayamıyordu. Bu konu ile ilgili cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren İzmir kamuoyu ilgilenmeye başlamıştır.

⁵⁶ A.g.g., 15 Aralık 1929.

⁵⁷ A.g.g., 7 Mart 1924. Ayrıca; Mehmet Şevki "Servetimiz", 10 Mayıs 1924; "Yunanistan Halıcılığı Süratle İlerliyor" 27 Mayıs 1340.

⁵⁸ A.g.g., 18 Mayıs 1925.

⁵⁹ Mehmet Şevki, "Halıcılık Meselesi", *Ahenk*, 10 Ağustos 1927.

⁶⁰ A.g.g., 27 Mart 1929.

⁶¹ A.g.g., 10 Haziran 1924, s. 1.

⁶² A.g.m., s. 1.

UMUT KARABULUT

1925 yılının Mayıs ayında Ahenk'ten Mehmet Şevki, bu konunun üzerine eğilmiştir. O'na göre borsa ve liman yerinden taşınmalıdır. Ancak bu işin olmaması için İzmir'de bazı gayrimenkul sahipleri lobi faaliyetine başlamışlardır. Yazara göre; incir borsasının Punta'ya (Alsancak) nakli mevzubahis olduğunda eshab-ı akar (gayrimenkul sahipleri) zarar göreceğiz gibi itirazlarda bulunmaktadırlar. Ancak bunları dikkate almamak gerekmektedir. Borsanın Punta'ya naklinin hem faydalı, hem de zaruri olduğu yazılmıştır. Böylece o dönemde var olan mağaza ve depo buhranının da tahfif edilmiş (hafifletilmiş) olacağından bahseder. Punta'ya nakilden dolayı mağaza, depo sahiplerinin müşteri bulamayacaklarının da doğru olmadığını, müstahsillerin ise nakliye masrafından kurtulacakları için bu işin doğru bir iş olacağını, ancak buradaki tek sorunun incir işçilerinin Punta'ya uzak mahallerde oturmaları olduğunu söylemektedir. İşçilerin oturduğu Eşrefpaşa, Katipoğlu, Topaltı gibi mahaller Punta'ya uzaktadırlar⁶³.

Taşınma konusunda kamuoyunda çeşitli fikirlere rastlanmaktadır. Her grup kendi çıkarları doğrultusunda soruna çözüm bulunmasını istemektedir. Buna göre; müstahsiller borsanın Punta'ya taşınmasını, tüccarlar; borsanın İzmir'in içinde açılmasını, işlenme işinin de evvelden olduğu gibi hanlarda olması gerektiğini söylemektedirler. Ayrıca bu fikre eshab-ı akar da iştirak etmektedir. İşçi namına bazı kimseler de; işlenme ameliyesinin şehirde yapılmasını daha hayırlı görmektedirler⁶⁴.

Limanın taşınmak istenmesinin en büyük sebebi ise İzmir'in art bölgesinden gelen demiryolunun Punta'da (Alsancak) son bulmasıdır. Bu şekilde limana kadar bir çok mal çeşitli vesaitlerle nakledilmekte, bu da malın fiyatını arttıran bir sebep olmaktadır. Örneğin; müstahsilin elinden 10 kuruşa alınan bir mal, vapura bindirilinceye kadar 20 kuruşa fırlamaktadır. Limanın bir yerde, depo ve mağazaların başka bir yerde, şimendifer ve istasyonların başka bir yerde olması gerçekten de İzmir gibi bir ticaret şehri için önemli bir handicap teşkil etmektedir⁶⁵.

Nitekim bu sıkıntılardan dolayı devlette durumla ilgilenmeye başlamıştır. Limanın ıslah edilmesi için araştırmalar yapmak üzere Mösyö Börg adlı bir şahsın 1928 yılı Haziran ayında İzmir'e geldiğini görmekteyiz⁶⁶. Bu kişi yaptığı araştırmaların sonucunda işlerin bir an evvel tanzimine lüzum görmüş ve bunu İktisat Vekaleti'ne bildirmiştir⁶⁷. Vekalette Mösyö Börg'ün hazırladığı raporu

⁶³ Mehmet Şevki, "İncir Borsası", *Ahenk*, 4 Mayıs 1925, s. 1.

⁶⁴ Mehmet Şevki, "Herkes Bir şey Söylerse", *Ahenk*, 25 Mayıs 1925, s. 1.

⁶⁵ Mehmet Şevki, "Neye Muhtacız", *Ahenk*, 22 Haziran 1925, s. 1.

⁶⁶ Mösyö Börg adlı bu şahıs Türkiye'ye sadece İzmir Limanı için gelmemiştir. İstanbul'da da bir serbest bölge ve İstanbul Limanı ile ilgili tespitlerde bulunan Börg'ün, İstanbul Limanı hakkında ki izlenimleri pek olumlu olmamış, limanı "iptidai, çok fena ve rıhtımları yetersiz" olarak nitelendirmiştir; *Ahenk*, 16 Haziran 1928.

⁶⁷ A. Kami, "Liman İşleri", *Ahenk*, 6 Ocak 1929, s. 1

İZMİR LİMANI

onaylamış ve yapılacak işler için alakadarlarla müzakerelerde bulunması için İzmir'e gitmesini kendisine bildirmiştir⁶⁸.

Limanla ilgili yapılan tartışmalar arasında, eski limana bir çok masraf yapmaktansa Alsancak'ta her türlü vesaiti bünyesinde barındıracak yeni bir limanın inşasının da olduğunu görmekteyiz. Ancak bu konu ile ilgili yetkililerin, yeni limanın çok masraflı olmasından dolayı, bunu pek makul görmedikleri de anlaşılmaktadır⁶⁹. Çünkü yapılan tetkikatlar neticesinde yeni bir liman için o zaman gerçekten büyük bir meblağ olan 40.000.000 Lira gerekmektedir⁷⁰. Bu yüzden farklı fikirler ortaya atılmaktadır. Türkili Gazetesi'ne göre, Punta ile Karşıyaka arasındaki uygun bölgede demiryolu ve iskele imkanlarının artırılması ve modern ambarlar ile liman meselesine bir çözüm bulunabilecektir⁷¹. Ancak bu araştırmaların sonucu olarak, o dönemde liman ile ilgili hiçbir girişimde bulunulmamıştır⁷².

D – Ambar Problemi

İzmir'in ihracatı için önemli bir mevkii tutan gümrük (rüsumat) ambarlarının kötü vaziyeti 1920'li yıllar boyunca süregelen bir problemdir. Gazete kúpürlerinden anlaşıldığına göre, daha 1924 yılında çeşitli mühendislerin verdikleri raporlarla bu ambarların tamir edilmesi gerektiği ortaya konulmuştur⁷³. 1925 yılında Türkili Gazetesi'nde çıkan bir haberde bu depo buhranı hakkında detaylı bilgi ve çözüm yolları verilmektedir: "*Şehrimizde mevcut rüsumat antrepolarının adet kıfayeti dolayısıyla öteden beri bir 'depo buhranı' mevcuttur. Buna çare arayan alakadar mahfel uzun tetkik ve münakaşalardan sonra şimdiki Rüsumat Dairesi'nin karşısında olan depoları tensip etmiş (münasip görmüş) ve bunu rüsumat hesabına istimala (kamulaştırma) ve bu depoların rüsumat antrepoları olarak istimaline (kullanma) karar vermiştir. Bu keyfiyet Heyet-i Vekile kararına bir ay önce arz edilmiştir. Sathi (üstünkörü) bir nazarla (bakışla) İzmir Limanı'nın en hayati mesainden ibaret olan bu antrepo meselesinin seri bir surette hal edildiğini görmek temennisi içindeyiz...*"⁷⁴.

Bu bilgiyi okuyucularına veren gazeteye göre; yabancı bir şirkete ait olan ambarların kamulaştırılması günlük bir çözüm olarak görülmektedir. Çağa uygun gümrükçülük yapabilmek için limanın teknik donanımını geliştirmek ve geleceğe

⁶⁸ Ahenk, 28 Haziran 1928.

⁶⁹ A.g.g.

⁷⁰ A.g.g., 24 Aralık 1929.

⁷¹ Türkili, 21 Kasım 1925.

⁷² Limanın bugün bulunduğu Alsancak bölgesine taşınması ile çözülen bu sorun, uzun yıllar sonra günümüzde de tekrarlamıştır. Konu ile ilgili haberler çok sık yerel gündemi meşgul etmektedir.

⁷³ "İzmir gümrük ambarları, gayri kabil bir mesele-i mühime halini aldı. Dört sene evvel muhtaç tamir olduğu çeşitli mühendislerin verdiği fenni raporlarla tahkik edilen bu ambarların..." ; Ahenk, 27 Haziran 1928.

⁷⁴ Türkili, 12/13 Kasım 1925.

UMUT KARABULUT

uygun bir hale getirmek gerekir, bunun da İzmir'in ticaretine katkıda bulunabilecek bir mekanda, yeni ve modern bir ambar inşası ile mümkün olabileceği vurgulanmıştır. İzmir Limanı'nın sürekli kan kaybeden bir yapı sergilediğini, "Harb-ı Umumi ile günümüz" arasında pek büyük farkların olduğu ortaya konmaktadır. Bu farkın kapatılması için de iktisadi tesisatların çoğaltılması zorunludur denilmektedir⁷⁵.

1925 yılında Rüşumat Genel Müdürü Adil Bey beyanatında; İzmir'de her beş kilometrede muhafaza kulübeleri teşkil edileceği ve İzmir rüşumat ambarlarının inşasına yakında başlanacağını müjdelemiştir⁷⁶. Ancak 1928 yılına gelindiğinde dahi durumda bir gelişme olmadığı görülmektedir. Bu konu ile ilgili tüccarların endişeleri artmaktadır. Ambar probleminin çözülememesine yegane sebep ise, kırtasiyecilik, çekirdek kabuğunu doldurmayan iddialar ve memleket iktisadiyatına gösterilmeyen önemdir⁷⁷.

Sonuçta 1928 yılında korkulan olmuş ve İzmir'de gerçekleşen büyük depremden sonra bu ambarlar tamamen boşaltılmıştır. Türkiye'nin en büyük ihracat merkezi olan İzmir'in ambarlarının bir baykuş yuvasından farksız olduğu görülmektedir⁷⁸. Bu konuda Mehmet Şevki; ihracat, ithalat ve bütün liman işlerinin Punta'ya (Alsancak) nakledilmesi gerektiğinden bahseder⁷⁹.

Sıkıntının bu derece büyük olmasına rağmen, ambarların inşasına ancak 1929 yılında başlanabilmıştır. Bu zamana kadar geçen süre içinde tüccarların zararı artmıştır. Kış ayları içerisinde ithalat gümrüklerinin ambarları su içinde kalmıştır. O tarihe kadar inşaat birkaç aydan beri devam etmektedir ve işlerin ağır gittiği görülmektedir. Buna rağmen Rüşumat İdaresinin, inşaat yaptırılıyor gerekçesi ile masraftan kaçınmak için başka ambar kiralama yoluna gitmeyeceği anlaşılmaktadır⁸⁰.

Türkili Gazetesi'ne göre; bu durum devam ederse, İzmir Limanı ile ticaret yapan istihsal (üretim) mntıkları bugünkü zorluklara daha ziyade dayanamayarak kendi kendine teşkilat yapmak mecburiyetinde kalacaklardır. Örneğin Manisa; üzümleri toplayacak, imal edecek, gümrük muameleatını kendi yerinde yapacak ve doğruca sevk etmek çarelerini arayacaktır. Bütün bu sebepler göstermektedir ki, İzmir'de bir antrepo meselesi değil, daha geniş çaplı bir liman meselesi vardır : "Fikrimizce limanın mevki tatmin edilmeden şu veya buraya antrepo yapmak israftan başka bir şey değildir"⁸¹.

⁷⁵ A.g.g., 14/15 Kasım 1925.

⁷⁶ A.g.g., 23 Kasım 1925.

⁷⁷ A.g.g., 29 Nisan 1928.

⁷⁸ A.g.g., 27 Haziran 1928.

⁷⁹ Mehmet Şevki, "Ambarlar", Ahenk, 16 Aralık 1928, s. 1.

⁸⁰ Ahenk, 19 Ağustos 1929.

⁸¹ Türkili, 14/15 Kasım 1925.

İZMİR LİMANI

E – İncir ve Üzüm Bayramları

Ticaretin bölgede sadece sorunlar yarattığını düşünmek doğru olmaz. İzmir'i fazlasıyla etkileyen bir olay *incir ve üzüm bayramları*dır. 1920'li yıllar boyunca incir ve üzüm mahsulünün şehre geldiği ilk gün ve ilk ihracatı sırasında şehirde görkemli törenler düzenlenmiş, hatta bu törenler bir nevi "bayram" niteliği kazanmıştır. Bu bayramlar, gazetelerde de geniş bir şekilde yer bulmuştur. Örneğin 1925 yılındaki törenin şu şekilde gerçekleştiğini görmekteyiz : "İlk mahsul tezahüratla Punta'dan Çarşı'ya nakledilmiştir. Saat 9'da tertip edilen alay Punta'dan hareket etmiş ve Ay Park önünde bir nutuk irat olunmuştur. Belediye Reisi Aziz Bey, Giresun Mebusu Hacim Muhtittin Bey, Mentеше 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 düdük çaldılar. Alayı selamladılar, alay kışla önünden geçerken sinema makineleri işledi ve doğruca yemiş çarşısına gidildi"⁸².

Benzeri bir törenin ertesi yıl da yapıldığını görmekteyiz. 24 Ağustos Salı günü borsaya indirilen ilk incir, Feşçizade ve Celalettin Ticarethaneleri tarafından ihraç edilmiştir. İncirlerin tahmininde çalgılar çalınmış ve vapurlar düdüklerini öttürmek suretiyle merasimi ifa etmişlerdir⁸³. 1927 yılında ise ilk mahsul 17 Ağustos Çarşamba günü İzmir'e indirilmiştir. İzmir Ticaret ve Sanayi Odası bu ilk mahsul için saat 8'de, davul, zurna ve muhtelif çalgılarla Alsancak'ta bir program tertip etmiş⁸⁴ ve bu program "çok mükellef ve muazzam bir merasimle gerçekleşmiş ve mal borsaya nakil olmuştur"⁸⁵.

Ticaret ve Sanayi Odası'nın aynı programı 1928 yılı için de tertiplelediği anlaşılmaktadır. Buna göre; merasime iştirak edecek olanlar 18 Ağustos günü Alsancak'ta toplandılar. Bu zatlar arasında Vali Kazım Paşa, Kars Mebusu Halit, Belediye Reisi Hulusi, Ticaret Odası Reisi Balcızade Hakkı, Belediye azasından Eczacıbaşı Ferit, Polis Müdürü Ömür, Ticaret Odası ve Belediye Erkanı, konsoloslar, ajans, matbuat mümessilleriyle incir ihracat tacirleri de vardı. Aydın ve civarından evvelki gün Alsancak istasyonuna indirilen 4.500 çuval incir defne dallarıyla ve bayraklarla süslenen arabalara yüklendi⁸⁶. Bu esnada Ticaret Odası Katib-i Umumisi (genel sekreteri) Turgut Bey elinde tuttuğu zarif bir kutu içindeki inciri Belediye Başkanı Hulusi Bey'e takdim ederek, yeni ihraç sezonunun herkes için hayırlı geçmesini dilemiştir. Daha sonra tören heyeti önlerinde askeri mızıka

⁸² A.g.g., 27 Ağustos 1925.

⁸³ İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, I/8 (Ağustos 1926), s. 507.

⁸⁴ Ahenk, 16 Ağustos 1927.

⁸⁵ İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, II/8 (Ağustos 1927), s. 413.

⁸⁶ A.g.e., III/8 (Ağustos 1928), s. 314.

UMUT KARABULUT

olduğu halde Kordon-Kışlaönü-Kemeraltı Caddesini takiben Yemiş Çarşısı'na gelmiş ve orada dağılmıştır⁸⁷.

İncir mahsulü için neden bu denli büyük törenler yapıldığını ise Ahenk Gazetesi'nden Mehmet Şevki şu şekilde anlatmaktadır: "... bu değerli mahsulümüz her sene böyle tezahüratla İzmir'e indiriliyor. İşleniyor ve aynı tezahüratla ihraç ediliyor. İncir işletme mevsimini bekleyen işçiler, mevsimin gelmesiyle beraber faaliyete geçenler, 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..."⁸⁸.

Ayrıca bu sebeplerden dolayı, mahsulün İzmir'e indirilmesine halkın da çok büyük tezahüratla iştirak ettiği anlatılmaktadır⁸⁹.

Ticaret Odası'nın tertip ettiği "incir bayramları" giderek daha ciddi bir program eşliğinde düzenlenmektedir. Örneğin bu hazırlıklar her yıl daha erken tarihlerden başlamakta ve basında daha geniş yer bulmaktadır⁹⁰. 1929 yılında yapılacak bayram için bir program tertip edildiği anlaşılmaktadır. 23 Ağustos tarihinde, saat 18.00'da Alsancak'ta başlayacak olan programda sorumluluk Ticaret Odası görevlilerine aittir. Alsancak'tan Yemiş Çarşısı'na kadar devam edecek olan yürüyüş esnasında kortejin yerleri dahi belirlenmiştir⁹¹. Ayrıca yapılan tören sonrasında anlaşılmaktadır ki halkın da ilgisi gittikçe artmaktadır. Nitekim o yılki törenlerde halk kortejin Kordon'dan geçişi sırasında yer bulamamış ve bir kısmı şatların üzerine çıkmak zorunda kalmıştır. Birçok binalardan da konfeti, serpatin gibi sevinç alametleri atılmıştır. Pasaport İskelesi'ne gelindiğinde korteji selamlayan vapurlar muazzam gürültü çıkarmış ve öttürdükleri gürültüyü duyan halk yukarı mahalleler ve Bahribaba'dan Hükümet Konağı önüne akın etmiştir. Bu sebeple Hükümet Konağı'nın önünde adeta iğne atacak yer kalmamıştır⁹².

Aynı yılki töreni İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası da şu şekilde aktarmıştır : "...incirin pazarı demek olan Yemiş Çarşısı'nda daha sabahtan amelebaşılar toplanmışlar ve İzmir'e servet ve refah getiren mübarek mahsulün gelmek üzere olduğunu, davullarla, muhtelif şenliklerle halka tebşire başlamışlardı. Saat 11 raddelerinde tüccardan Aydınlı İzzet Bey'e Selçuk'tan ve başka bir tüccara da Ödemiş'ten gelen birer kamyon yeni mahsul incir, sevinçlerle karşılanmış ve mağazalara alınmıştır. Yemiş Çarşısı pek yerinde olan bir sevinç ve şataretle akşama kadar böylece sahne olurken, beri tarafta Alsancak İstasyonu'nda da

⁸⁷ A.g.e., s. 314.

⁸⁸ Mehmet Şevki, "İlk Mahsulümüz", Ahenk, 18 Ağustos 1928, s. 1.

⁸⁹ A.g.m., s. 1.

⁹⁰ Örneğin 1929 yılındaki tören için bkz; Ahenk, 20 Ağustos 1929.

⁹¹ A.g.g., 22 Ağustos 1929.

⁹² A.g.g., 24 Ağustos 1929.

İZMİR LİMANI

hazırlıklara devam olunmuş ve incir mahsulünü getirecek olan katarın vüruduna saat 17'ye kadar intizar olunmuştur. Vali Paşa Hazretleri, Belediye Reis Vekili, davetlilerden Kars Mebusu Halit Bey, Amerikan General Konsülü Mister Korigan, İngiltere Konsülü, şehrimizde bulunmakta olan şarap mütehassısı M. Mofar, Ticaret Müdürü Ziya, Sanayi ve Mesai Müdürü Turgut, Şerif Paşazade Remzi, Cevahircizade Sabri Beylerle yüzlerce tüccar, Alsancak İstasyonu'nda, gelen mahsulü karşılamışlardır. Turgut Bey bir nutuk irad etmiş ve sonra yeni incir mahsulünden birer kutu alarak, protokoldeki zevata dağıtmıştır. Bunu müteakip Vali Paşa Hazretleri kısa bir nutukla yeni mahsulün şehrimize refah ve saadet getirmesini temenni etmiş ve müstahsillere, amele ve tacirlerimize hayırlı karlar temenni eylemiştir. Vali Paşa Hazretlerinin nutkundan sonra, başta askeri mızıka olduğu halde alay, hareket etmiş ve neşrolunan program mucibince davetlilerin otomobilleri, alayı takip ederek 1. Kordon tarikiyle Yemiş Çarşısı'na muvasalat olunmuştur... 25 Ağustos 1929 Pazar günü limanımızdan hareket eden İngiliz bandıralı (Siptah) Vapuru ile ilk parti incir İngiltere'ye sevk olunmuştur. Bu vapura Şerif Remzi Bey 26 kasa işlenmiş incir yükletmiştir. Kırkağaçlı Kazım Bey de 250 torba göndermiştir⁹³.

Benzeri manzaralar, şehir için aynı derecede önem taşıyan üzüm mahsulünün ihracı esnasında da yaşanmaktadır. Bu konuya bir örnek; 3 Ağustos 1926 tarihinde yaşanmıştır.. Bu tarihte ilk kuru üzüm mahsulünün ihracı büyük bir merasim ile gerçekleşmiştir. Malı yükleyecek olan Alman vapuru rengarenk bayraklarla donatılmıştır. Yeni mahsulü hamal şat ve vapura yüklediği esnada bütün Türk ve yabancı bandıralı vapurlar, düdüklarini öttürerek tezahürata iştirak etmişlerdir⁹⁴.

Bir başka örnek; 13 Ağustos 1928 Pazar günü törende gerçekleşmiştir. Sabah erkenden üzüm mahsulünün ihracına dönük faaliyetin başlangıcı sebebiyle parlak bir tezahürat yapılmıştır. Çekirdeksiz üzüm kutuları, rıhtımda mavnalara bir orkestranın tatlı nağmeleriyle yüklenirken, yapılan parlak tezahürat da göze çarpmaktaydı. Saat 10'a doğru tahmil-tahliye römorkörlerinin cer ettiği bayraklarla süslü mavnalar liman dahilinde dolaştırılmaya başlanmıştır. Bir taraftan şatlar üzerinde amele orkestraya uyarak milli danslar yapmış, diğer taraftan limanda demirli bulunan vapurlar düdükleleriyle mütemadi bir surette ilk üzüm mahsulünü selamlamışlardır⁹⁵. Saat 11'de Trieste'ye ilk mahsulü götürecek olan Saint Moreo vapur kumpanyasının Korvin vapuruna mavnalar yanaşmış bulunuyordu. O esnada kurdelelerle süslenmiş bir kutu üzüm vapur kaptanına hediye edildi. Saat 12'de bu kumpanyanın İzmir acentesi tarafından vapurda üzüm ihracat tacirlerine bir ziyafet verildi⁹⁶.

⁹³ İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, IV/9 (Eylül 1929), s. 281-282.

⁹⁴ A.g.e., I/8 (Ağustos 1926), s. 507.

⁹⁵ A.g.e., III/8 (Ağustos 1928), s. 314.

⁹⁶ A.g.e., s. 314.

UMUT KARABULUT

İncir ve üzüm bayramları da tıpkı, bu ürünlerin işlenmesi esnasında olduğu gibi, İzmir Limanı'nın şehre etkisini gösteren önemli bir göstergedir.