

**Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Özel Sayı 2011**

İZMİR'DE DENİZ ULAŞIMI VE TİCARETİNİN KENT KİMLİĞİNİN OLUŞUMU ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Kemal Ari*

GİRİŞ

Ulaşım, insanların; Avcı-Toplayıcı toplumsal yapılarından sıyrılmaya başlayarak, gereksinimlerini ve mal edinimlerini, metanın karşılıklı el değişimi ile sağlamaya yönelindiklerinden beridir, toplumsallaşmalarını da buna göre gerçekleştirmelerini sağlayan en önemli etkinliktir. Bu sayede insanlar için ulaşım; onların toplumsallaşmalarını, ekonomik değer taşıyan ürünlerin el değiştirmesi çerçevesinde oluşturmakla birlikte -yalnızca gereksinimlerin karşılanması bir yana- başka kültürlerden ve ekonomik veya toplumsal örgütlenmelerden faydalanmanın ya da onları elde etmenin, onlardan etkilenmenin doğrudan ve kaçınılmaz bir aracı haline gelmiştir. Bu çerçevede, bir toplumun kültürel ve ekonomik gelişiminin aksaması ya da bu açılardan geri kalması durumu; o toplumun, kendi içine kapanık oluşu, -daha doğrusu diğer toplumlardan etkilenme olanaklarından yoksunluğu- ulaşım imkânlarının yetersizliği ya da güdüklüğü ile doğru orantılıdır. Öyle ki ulaşım, günümüzde bile gerek ekonomik ve gerek kültürel etkileşimlerin en önemli ögesi olması bir yana; toplumsal gelişimin de hem temeli ve hem de parçasıdır. Toplumlar, ekonomik ve kültürel gelişimlerini, ulaşım biçimlerindeki tercihlerine bağlı olarak gerçekleştirdikleri gibi, bu tercih ettikleri ulaşım biçimleri, aynı zamanda onların kültürü ve yaşam tarzı da olmak durumunda kalmıştır. Fenikelilerin denizci bir toplum olmaları nedeniyle gemicilikleri; Türklerin at sırtında yaşayan bir ulus olarak adlandırılmaları ve buna bağlı olarak atçılıkları; Hititlerin yaşadıkları bölgenin çatışmalara oldukça gebe bir merkezde olması nedeniyle geliştirdikleri o atlı arabaları ve bundan temellerini alan arabacılıkları; ya da o meşhur “*kovboy*” filmlerinden alıştığımız Vahşi Batı'nın, sürekli soygunlara uğrayan Posta Arabaları, aynı zamanda o kültürlerin güçlü birer ögesi olarak da ele alınmalıdırlar.

Bundan hareketle şu söylenebilir ki; her toplum, yaşadığı coğrafyanın biçimine, özgünlüğüne; doğanın o toplumlara ve toplumların karşılıklı olarak birbirlerine koştukları zorunluluklara dayalı olarak; çeşitli ve birbirinden başka, belki birbirlerine denk veya biri diğerine daha yeğ olan ulaşım biçimlerini

* Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Müdürü
kemal.ari@deu.edu.tr. Makalenin düzenlenmesine katkıda bulunan Sn. Ahmet Yılmaz'a teşekkür ederim (Ari).

geliştirmişlerdir. Yeryüzündeki yolculuğuna yaya olarak başlayan ve bugüne değin sonunda kendi ayaklarından da bağımsızlaşarak, çeşitli araçlarla da olsa uçabilme yetisine kavuşan insanın, bu “*bir yerlere ulaşabilme*” serüveni içerisinde deniz ulaşımının, diğer ulaşım biçimlerine göre ötelenemeyecek ve hatta yeri ve koşulluna göre onlardan çok daha önem kazanan bir yeri vardır.

1. DENİZLER, ULAŞIM VE TİCARİ ETKİNLİK İLİŞKİSİ

Deniz ulaşımı ve ticareti, insanoğlunun ticari etkinlikleri içinde, binlerce yıl boyunca en çok önem verdiği ticaret türlerinden birisi olageldi. İnsan, yürüyerek ya da en azından kervan sırtında kat etmekte zorlandığı veya uzun sürede kat ettiği mesafeleri, altta dünyanın üçte ikisini kaplayan suyun ve üstte de yeryüzünü yalayan rüzgârın gücü ile daha kısa sürede ve daha etkin ve işlevsel bir biçimde kat edebilmeyi öğrendi. Zamanla kendi çizdiği yine kendi tarihi boyunca, dünya yüzeyinde dönen ekonomik etkinliğin ağırlığı, hep deniz ticareti ve etkinliğinden yana oldu. 19. yüzyıldaki Sanayi Devrimi'nden sonra demiryolu ve karayolculuğundaki atılıma karşın, deniz ulaşımı ve ticaretinin üstünlüğü yine de değişmedi. Sanayi Devrimi'nin tetiklediği büyük atılım, geleneksel ve alışlagelmiş uygulamaları ve yöntemleri alt üst ediyor; yerleşmiş kalıpları kırıp parçalıyor; kendi değer sistemini yaratarak, yeni bir oluşuma yöneliyordu. Bu kırılma ve giderek dönüşüm, kaçınılmaz olarak, deniz ticareti ve ulaşımında da yaşandı. Gelişen teknolojiye gemiler de ayak uydurmuştu. Artık, gemiler de buharlı motorlarla yola çıkıyor; zırhlı gövdeleri, güçlü pervaneleri, büyümüş hacimleri ve yüksek taşıma potansiyelleriyle, deniz yüzeyinde bir limandan başka limanlara aktardıkları yükün oranını her geçen gün katlıyorlardı. Yeni madenlerin önemi hızla artıyordu; örneğin gemilerin kazanlarında kullanacakları yüksek kalitede kömür madenlerine gereksinim vardı. Madencilik geliyor; bu başka sanayi türlerini besliyor; atılım, gelişme ve dönüşüm bir koldan değil, bir kaç koldan ve çok yönlü gerçekleşiyordu. Zaman artık hızlanmış gibiydi. Denizlerde, diğer yaygın suyollarında; ardından da hızla gelişen demiryolları ve karayolları üzerinde mal gidiş gelişinin artışı, ekonomik, toplumsal ve kültürel anlamda pek çok yerleşik kalıbı kırıyor, anlayışları değiştiriyor; zamanın ritmi arttıkça, yöntemler, kuramlar, açılımlar ve uygulamalar da değişiyor ve bu ritme kendini uyduruyordu. Limanlar ve limanlara bağlı ulaşım ve mal taşımacılığı gerçekleştirilen bir yöntem ve uygulama olarak deniz taşımacılığı ve ticareti hep ayrıcalıklı ve öncü konumunu koruyordu. Bir limandan kalkıp başka bir limana malını yıkan bir gemi, yalnız bir coğrafyadan başka bir coğrafyaya yük ve insan taşımıyordu. Yola çıktığında bu yolculuğuyla bir limandan başka bir limana, o limanın çevresinde biçimlenen pek çok toplumsal, ekonomik ve kültürel süreçlerin oluşumuna etki eden soyut ve somut kültürel öğeleri de götürüyor ve aşıyordu. Her gemi, bir kültür elçisi gibiydi.

Kültür, soyut ve somut anlamda, üretilen her şeyi kapsayan bir anlama sahiptir. Nesne niteliğinde ve somut bir varlık olmak üzere, kullanılan basit bir

çömlekten başlayarak, bir duyguyu ya da algıyı ifade eden her türlü dünya görüşüne kadar insana özgü her meta ve benimseyiş, aynı zamanda o meta ve benimseyişe sahip insanın üyesi bulunduğu topluluğun da kültürünün doğrudan bir parçasıdır. İnsan, bunları her gittiği yere götürdüğü gibi, farklı köklerden geliyor da olsa başka insanların taşıdığı yine bu türlü benzer nitelikteki yabancı öğeleri de öğrenmeye ve böylelikle kendi kültürünü geliştirmeye ya da yenileştirmeye, -belki de daha doğru ifade ile- harmanlamaya yatkındır. Dolayısıyla, gemilerin yük taşıdığı limanlar, aynı zamanda, çeşitli kültürlerin kaynaştığı, uzlaştığı, uyduğu ve yeni bir uyum sonucunda bambaşka bir yapıya dönüştüğü ortamlar oluyorlardı.

İnsanlığın bildiği tarihsel liman kentleri vardı; bunlar her dönemde çok çeşitli kültürlerle kucak açmış, dönüşüm öteki kentlere göre hep köklü ve atak olmuştu; ancak, bu yeni dönemle bu cevvalik, dirilik, ataklık ve hızlılık çok daha derin ve yaygındı. Kültürel değişim ve dönüşüme koşul olarak, denizci kimliği berkiten etkenler de doğal olarak çok daha güçlüydü. Bu nedenle, limanlar; toplumsal değişim süreçlerine etki eden ve bu süreci yönlendiren öğelerin de, bir başka toplumun yapısına girdiği, aşılandığı ve etkileşimin de öncelikli olarak sağlandığı mekânlar oluyorlardı. Dönüşen ve gelişen kentlerdi; bunu besleyen etken de ağırlıklı olarak limanlardı. Kentler değişiyor, limanlar değiştiriyordu. Aslında bu değişme ve değiştirme etkisi, karşılıklı birbirini besleyen bir döngü halinde sürüp gidiyordu.

Kültürler hiç de durağan ve edilgen değildi. Her kültür, başkasına karşı atak ve atılgan olduğu ölçüde var olabiliyor ve güçleniyordu. Güçlü olanın, güçsüz olanı alt etmesi gibi, beslenen, geliştirilen, direnci yükseltilen kültür, edilgen durumda bulunan kültürü değiştiriyor; öteki de gücü yettiği ölçüde, güçlü olanı kısmen de olsa değişime zorluyordu. Bu kültürel bir uyum ve dönüşüm süreciydi. Bu uyum, güçlü olandan yana ağırlığı olan, güçsüz olandan da izler taşıyan yeni bir oluşumdu. Kültürler birbiriyle karşılaştıkça birbirlerine bir şeyler alıp verdikleri için; bu karşılaşmanın en etkili yollarından birisi de denizlerdi. Bu soyut ve somut kültür unsurlarının en çok gidip geldiği, mekân değiştirdiği ulaşım yolu denizlerdi. Limanlar, yalnız mal götürüp getiren gemilerin uğrak yerleri olmakta öte, kültür aktarımının, etkileşiminin, uyumunun ve yeni uyumlarının da gerçekleştiği yerler oluyorlardı. Ticaretle, savaşla, gidip gelmelerle birbirleriyle karşılaşan kültürlerin en hızlı ve yaygın biçimde karşılaşma yolları denizlerde kesişiyordu.

Karada ulaşımın, ticari mal taşımacılığının, alışveriş ilişkilerinin ve gidip gelmelerin belli zorlukları vardı. Hayvan sırtında ya da yaya olarak yapılma zorunluluğu olan bu gidip gelmeler ve mal aktarımı, karalara göre denizlerde çok daha kolaydı. Suyolları, insanların ulaşımı kadar, ticari değeri olan malları bir mekândan başka bir mekâna ulaştırmanın en kolay yoluydu; ancak mal gidiş gelişi, bu koşturmaca ve çabalar, aynı zamanda paranın hareketi de demekti. Sermaye ve mal, bir yerden başka yere aktarıldıkça, toplumsal dokuyu değişime zorluyor; toplumsal ilişkiler buna göre yeni bir içerik ve öz alıyor; değişim yalnız ekonomideki canlanma ya da dirilişle sınırlı kalmıyor; birbirini etkileyen,

tetikleyen süreçlerin keşmekeşi ortasında, bütün bir toplumsal, siyasal ve ekonomik yapı değişiyor ve dönüşüyordu. Bu nedenle, Sanayi Devrimi sonrasında, ağırlıklı olarak denizlerde, giderek de karada mal, hizmet, kültürel öge, görenek ve gelenekler, alışkanlıklar, duruşlar ve tavırlar da gidip geldikçe, toplumsal değişme çok daha yaygın, hızlı, dinamik bir sürece girip gelmiş oluyordu. Konu yalnız malın gidiş gelişi, gemilerin kendilerine yeni uğrak yerleri buluşu; bu uğrak yerlerinin de nicelik ve nitelik olarak hep gelişmesi ve yaygınlaşması değildi; bu mekânları çevreleyen ve yakından uzağa doğru yayılan halkalar içinde, değişim pek çok alanda yayılıyor ve kök salıyordu.

İnsanlığın gelişme sürecine koşut olarak deniz taşıtları, deniz ticareti ve ulaştırması da değişen ve ilerleyen zamana koşut olarak gelişip serpildi. Büyük uygarlıklar genellikle deniz kıyılarından beslenmişlerdi. Denizler ilişkide bulunduğu yeni kurulan uygarlıklara zenginlik ve atılım gücü getiriyordu. Uygarlıkların en büyük kentleri, deniz ticaret ve ulaşımının yoğun olduğu mekânlarda geliştirdi. Uygarlıkların gelişim gücünün en büyük göstergesi, yüzyıllara direnen özellikleri, geniş yolları, alt yapı sistemleri ve kültürel dokularıyla kentlerdi. Geçmişten günümüze uzanan büyük kentlerin, limanları varsa ve bu limanlardan beslenmeyi başarmışlarsa, kalıcılıkları, görkemli yapıları ve yüksek mimari kimlikleri her zaman şaşırtıcı ölçüde gelişkindi. Büyük ve önemli kentler genellikle hep kıyılarda, büyük su yolları kenarlarında kurulmuş ve gelişmişlerdi. Onlar, yüzlerini denizlere çevirdikleri ölçüde gelişiyorlar, küsüp, yüzlerini çevirmekten vazgeçip, sırtlarını denizlere çevirdiklerinde, yüzünü çevirmişlere göre hep geri kalıyorlardı. Deniz kendisiyle barışık olanlara karşı cömert, küskün olanlara karşı acımasızdı. Hızlı adımlarla gelişen ve büyüyen kentler yoğun ve çeşitli gemi geliş gidişi, ticari hacmi yüksek limanları olan kentlerdi. Denizlerin ve bu denizlere açılan liman kentlerin coğrafik ve stratejik değeri, ne denli öne çıkacağını da belirleyen en büyük etkendi. Liman kenti su yolları üzerinde işleyen ve mal götürüp mal getiren gemilerin ve diğer deniz taşıtlarının uğrak yeri olan bir noktadaysa, bu niteliği ona çok değişik zenginlikler taşıyordu. Bu kentin önemini ortaya çıkaran ve kimliğini güçlendiren etkenlerden yalnızca birisiydi. Eğer kentin hinterlandı verimli topraklara ve başka önemli ticari yollara açılyorsa; bu özelliği de kentin gelişip serpilmesinde büyük bir etken olabiliyordu. Kıyı kentlerine özgü bu özellik, boyut ve nitelik değiştirerek, karasal bir mekânda kurulmuş olan kentlerin yazgısını da belirleyebiliyordu. Tarih boyunca bir kıyı kenti olmayıp, bir kara parçasının ortasında bir yerde gelişip büyümüş ya da uygarlık düzeyini yükseltmiş bir kentin de öyle ya da böyle ticari etkinliği yoğun kentlerle ilişkisi bulunuyordu. Kıyı limanları klasik dönemlerde kara yoluyla, modern dönemlerde de hem kara hem de demir yollarıyla bağlanıyor; bu yollar, kıyıda gemilerden yüklenen malları alıp, çok uzak başka yerleşim bölgelerine ulaştırıyorlardı. Karasal alanda büyüyerek gelişmiş ve uygarlık düzeyini yükseltmiş kentler de, Baharat Yolu, İpek Yolu gibi büyük ticari etkinliklerin kümelendiği yol şebekelerinin önemli bir kavşak noktasında bulunuyorlardı. Bu yollar ise, bir şekilde binlerce kilometrelik uzaklarda başka bir liman kentine bağlanıyorlardı. Böylece, kıyılardan başlayarak, çok ıssız karasal mekânlara doğru niteliği, boyutu, yöntemi değişen bir

ulaştırma ve ticari etkinlik türü birbirini besleyerek ve tetikleyerek, uzayıp gidiyordu. Bu açıdan, karasal alanda büyüüp gelişen kentlerin uygarlık düzeylerini, kültürlerini, ekonomik gelişmişliğini yükseltmede, doğrudan ya da dolaylı olarak liman kentlerinin etkisi oluyordu. Aynı şekilde, liman kentlerinin büyüüp gelişmesinde de, iç bölgelerdeki bu kentlerle olan yol bağlantısı, önemli zenginliklerin buralara aktarılması için önemli bir olanak sunuyordu. Bu nedenle, büyük nüfus yığılmaları ağırlıklı olarak, kıyılarda, liman kentlerinde öbeklenmişti. İçerde, karasal bölgelerdeki yığılmalar ise, liman kentlerine bir şekilde bağlanmış yol şebekelerinin sunduğu zenginlik, refah ve ekonomik değerle örtüşen bir ivmeyle koşutluk gösteriyordu. Büyük uygarlık atılımları, kültürel ve ekonomik zenginlikler; gittikçe gelişen kent yaşamı ve bu yaşamın beslediği diğer etkinlikler, ağırlıklı biçimde liman kentlerinde görülmekteydi. İnsanlığın daha ilk çağlarda önemini kavradığı bu ticari etkinlik ve onu çevreleyen diğer etkenler, gelişip çeşitlenerek, en modern devirlerde bile bir adım geri gitmeden önemini sürdürüyordu.

2. İZMİR KİMLİĞİ'NDE RENKLER VE DENİZLER

İzmir, geçmişten günümüze, İstanbul'un yanı sıra Türkiye'nin en önemli liman kentlerinden birisi olageldi. Kentin bu özelliği, onun kimliğinin biçimlenmesinde, zenginleşmesinde, kendine özgü bir nitelik almasında en belirleyici etken oldu. Kent binlerce yıllık tarihi içinde, denizin sunduğu olanaklarla bezenmiş bir kimliği tarihe ve insanlığa suna geldi. Binlerce yıllık tarihsel derinliğinde, denizlerle örtüşen zenginliği onu denizle bağlantısı olmayan diğer kentlere göre ayrıcalıklı kıldı. Belleklerde, anılarda, dünden bugüne aktarılan şiirsel ve edebi anlatımlarda hep bu özelliğiyle anıla geldi. Onu ele alan, onu anlatmaya çalışan ve onu betimleyen şiirlerde, anılarda, destanlarda hep denizin güzel kızı İzmir'i resmeden deniz ve deniz kültürüyle çeşitlenmiş ve bezenmiş kimlik özellikleri vardı. Bu sonradan oluşmuş, modern zamanların sunduğu yapay bir özellik değildi. Tarihte bilinebilen en eski dönemlerden bu yana, denizin sunduğu kimlik özellikleri, bütünüyle bu kentin yapısına, kimliğine ve giderek özüne ve ruhuna yansımıştı. Deniz olmadan İzmir'in bir anlamı bulunmuyordu. Kenti kent yapan özelliklerde hep deniz, deniz ticaretinin ve ulaşımının sunduğu ve kente aktardığı etkiler ön plandaydı. Bu özelliğiyle o, örneğin çok yakınında bulunan bir kara kentinden daha çok, yüzlerce kilometre uzaklıktaki, başka bir liman kentine benzeyebiliyordu. Denizlere açılan rıhtımlar, rıhtımları ve onun arka yollarını, meydanlarını ve alışveriş bölgelerini donatan mağazalar, depolar, ambarlar, ticarethaneler, modern zamanlarda da bankalar, sigortalar, acenteler, cafeler, lokantalar üç aşağı beş yukarı, Akdeniz'deki başka bir liman kentinde de bulunabiliyordu. Hatta Akdeniz dışında, başka liman kentlerinde de aynı ölçüde olmasa da benzer özellikler vardı. İzmir, Asya'da bulunuyordu; ancak Avrupalı bir kentti. Avrupa'nın Asya'da en çok yaşanabildiği kent, İzmir'di; hatta Asya'nın en çok Avrupalılaştan, Avrupa'nın olabildiği ölçüde yaklaştığı kentlerinden birisi bu kentti... Bu sırf, Avrupalı bir kimlik taşımakla olan şey değildi. İzmir; nüfusuyla,

nüfus özellikleriyle, alışveriş kültürü, kent dokusu ve kültürel yönleriyle bir Avrupalı kent gibi olmakla birlikte, Asya'nın ve Asya'ya ait özelliklerin de yaşanabildiği bir liman kentiydi. O Asya'nın en batısında, ancak Avrupa'nın da en doğusunda bulunuyordu. Bu iki coğrafyaya ait olan uygarlıklar, kentin sokak aralarına ya da arkalarına sıkışıp kalmış izleriyle sanki birbirleriyle, ötekilerden daha çok yüzlerini göstermeye çalışıyorlardı. Bir yanda Yunan, öteki yanda Roma, başka bir yanda Bizans, Selçuklu, Beylikler ve Osmanlı dile gelmiş; kendini var eden kent dokusu içinde görünebilmek için uygarlık anıtlarıyla yarışıyor gibiydiler... Kùltürler, birbirlerinden üstün gelme yarışı içindeyken, aynı zamanda da var olmak için dirençlerini sergiliyorlardı. Her taşta, her tarihsel anıtta ya da bir şekilde özel ya da resmi kütüphanelerde korunabilmiş ve günümüze gelebilmiş yazma bir tasvirde, kitapta ya da haritada, bu uygarlıklara ilişkin izler bulmak olanaklıydı. Belli bir dönemde, sanki bir kültüre aitmiş gibi gözler önünde beliren bir kişiliğe dikkatli bir gözle bakıldığında, onun iz düşümü çok önceleri, sanki yine bu coğrafyada yaşamış, başka bir kişilik ve kimlik olarak ortaya çıkmış gibiydi. Kimi yollar, ta Roma'dan kalmış, kimi yolları süsleyen camiler, çeşmeler, eski beylikler döneminden günümüze ulaşmıştı. Kentin insan varlığında da bu izleri görmek olanaklıydı. Hareketlerde, oturuşta, duruşta ve tavırlarda; yemeklerde, gündelik ritüellerde ve renklerde bu uygarlıkların her birinden bir parça her an görülebiliyordu. Renkler, motifler, desenler, hareketler, duruşlar ve tavırlar onlarca uygarlıktan süzülüp geliyor; gündelik yaşamın renkleri olarak kendilerini sergiliyorlardı. Bir hareket Roma'dansa, başka bir hareket Bizans'tandı. Gündelik yaşamda görülen basit bir tavır ya da duruş, her bir uygarlığın içinden süzülerek gelmiş; her birinden beslenmiş, onlardan kimi izleri özümsemiş yeni bir tavır ya da duruştu... Bu kültürden kültüre uzanan, iç içe geçmiş, bir cümbüş halesi içinde bir kaynaşmaydı. Motifler bir döneme ait olabiliyordu; ancak onlarca uygarlığın etkisi ve izi üzerinde oynaşıp duruyordu. Kenti oluşturan kültür dokusu ve kimlik, pek çok kaynaktan besleniyor; bu kaynakların kimisi gür, kimisi zayıf kanallarla, geçmişin derinliklerinden renklerini ve desenlerini sonraki dönemlere aktarıp duruyorlardı. Çok rahatlıkla, her hangi bir alışveriş mekânında satışa sunulan bir kumaşın dokusunu süsleyen bir renkte ya da motifte, bilmem hangi yüzyılda denizler ötesinden taşınıp aktarılmış izleri görmek mümkündü. Yine her hangi bir yemeğe tadını ve çeşnisini veren, herhangi bir baharatın belki de binlerce yıla uzanan tarihinde, denizlerle kesişen bir yazgıyı her an bulmak söz konusu olabiliirdi. Denizlerden gelen uygarlık özellikleri ve kimlik katkısı, karadan taşınandan çok daha güçlü ve kalıcıydı.

Denizler, yalnız mal ve insan taşımıyor; kültürleri de bir coğrafyadan başka coğrafyaya yayıp duruyorlardı. Deniz, körfez ve körfez uçlarından gittikçe kuzeye ve güneye doğru uzayan girintili ve çıkıntılı kıyıları, kenti ve yakın çevresini kucaklıyordu; ancak tarihin içinden fıskırıp gelen kültür dokusu, liman ve kıyılara serpiştirilmiş irili ufaklı iskeleler üzerinden, kentin üzerine serpilip duruyordu.

İzmir, ta Antik dönemden bu yana, bu tür zenginlikleri hep bağrında taşıdı. Geçmiş günümüzü besledi; günümüz İzmir'inde ise hem geçmişin hem de çağdaş

dönemlerin izleri vardı. Geçmiş, günümüzü besliyor; günümüz, geçmişten gelen refleksleriyle geleceği kucaklıyordu.

Bu özellik, yalnız düne özgü bir özellik değildi. Yeni, eskide olan pek çok şeyi devralmıştı. Bugün, dünün gölgesinde biçimleniyor ve kendine özgü bir karakter, ruh ve doku alıyordu. Bugün, dünü anlamak için yalnız bir aracıydı; ancak dün, bugünün içindeydi...

Yıllar içinde hep '*Doğunun Paris'i*' olarak adlandırılan bu kent, eski yüzyıllardan geleceğe uzanan Ege'nin ve Anadolu'nun aydınlık yüzü gibiydi. Tarihsel birikimi, kültürel zenginliği ve canlılığının yanı sıra kültüründe ve kimliğinde taşıdığı ve kaynaştırdığı denizcilik ruhu bu kenti başka kentlerin yanında hep ayrı ve ayrıcalıklı kıldı. Deniz korsanlarının, Venedikli, Bizanslı tacirlerin, hatta çok daha ötelede yer alan değişik halkların girişimcilerinin hep ilgisini çekiyordu. Bu kimi zaman bir gereklilikten de kaynaklanıyordu. İran'dan, örneğin İsfahan'dan kalkarak gelen develerin ayaklarıyla ezerek toza boğduğu deve kervan yollarının en önemli ve son durakları İzmir'di. Yorgun develer, doğunun zenginliklerini kıvrılarak gelen tozlu yollar üzerinden geçerek, geçtiği yerlerdeki önemli ticaret kavşaklarının piyasasını canlandırarak, İzmir'e doğru geliyorlardı. Bir ara Doğu Akdeniz'de, örneğin Hayfa'dan aktarılan halılar, baharatlar, doğuya özgü değişik dokuma ürünler, ipek ve diğer maddeler, limanın canlanmasıyla birlikte, İzmir üzerinden aktarılmaya başlamıştı. Bu çekicilik, Osmanlı ülkesi için de geçerliydi. Deve kervanları, İzmir'in yakın ve uzak çevresinden, önlerin bağlanan bir merkebin asılarak çektiği ipin arkasında sıralanan develerin üzerindeki yüklerle, üretilen zenginlikleri İzmir'e taşıyorlardı. Meles Çayı üzerinden kente yönelen bu kervanlar yakın ve uzak diyarların ürünlerini, kimi menzillerde molalar vererek kentin dünyaya açılış noktası olan Liman'a taşıyorlardı. Kent, hem denizlerden hem de karadan besleniyordu. Develerle gelip, gemilere yüklenen ya da gemilerle gelip develerin sırtında çok daha derinlerdeki mekânlara aktarılan yük balyaları, bir şekilde kente bir miktar gelir bırakıyor; en azından bu gidiş gelişin yarattığı ticari hareketlilik, kenti besliyordu. Deve kervanları Meles Çayı üzerinden limana yöneldiğinde, dar sokaklardan geçen develer, üzerlerindeki yüklerle İzmir'e özgü olan, pek çok Akdeniz liman kentinde pek görülmeyen sahneler yaratıyorlardı.

Kentin her zaman yarıştığı yakın ya da uzak rakipleri vardı. O, yanı başında kıyı boyunca uzanan ya da Kuşadası'yla, Çeşme'yle ve yine karşısında yer alan Midilli'yle deniz ticareti ve gemicilik yönüyle yarış içindeydi. Bu yarışta, kimi zaman şans ve yazgısı söner gibi olmuş; ardından bu geriye gidiş durmuş, gün gelmiş yeni bir yükselişe geçmişti. Kimi zaman, özellikle yanı başındaki partneri Kuşadası'na ya da Ayasuluğ'a (*Efes, Bergama*) göre ikinci duruma düştüğü olmuştu; ancak hiç bir zaman en gerilerde kalmamış; ikinci duruma düştüğünde de yeniden en başa geçmesini sağlayacak dinamikleri içinde barındırmıştı. İzmir, iç ve çevre dinamikleriyle diri bir kentti. Bu diriliği besleyen kanallar, ona hep bir şeyler

taşıyordu. Sırf, bu özelliği nedeniyle, hemen yakınında öne çıkmak isteyen rakipleriyle arasında gerçekleşen bu yarış hiç durmadı. Eski aktörler bir bir geri plana çekilirken; İzmir ayakta kalmayı hep başardı. Bu kez yarıştığı rakipleri değişmişti; gün geldi Porte Sait'le, Marsilya'yla, hatta Hint Okyanusu'ndaki uzak limanlarla yarıştı. Hindistan'dan, Çin'den, ta Atlantik ötesinden, Amerika kıtasından kına, ipek, çay, tütün, kahve gibi daha nice ürünlerini Anadolu'nun içlerine, Karadeniz kıyılarına İzmir Limanı aktarırken, İzmir'in inciri, üzümü, tahıl ürünleri, leziz yemişleri yine bu limandan uzak yerlere kalkan gemilere özene bezene balyalar içinde sarıldı durdu. Limana yönelen yalnız kadirgalar, kalyonlar, yelkenliler ve buharlı gemiler değildi; çingiraklarıyla develer, ayakları tozlu uzun sıralar halinde İran'dan, İsfahan'dan İzmir'e gelir, dar sokaklardan geçerek, İzmir Rıhtımı'nda yüklerini boşaltmak ya da sarmak için beklerlerdi. Deve çingirakları, kaldırımlara vuran ayak sesleri, hırıltı ve bağırışları eski şairlere, masallara konu olurdu. İzmir limanı yalnız, ihracat limanı değildi; aynı zaman arka hinterlandında kalan geniş bölgeleri besleyen bir ithalat limanı olma özelliğini de korudu. Doğu ülkelerinin sofunu, yününü, balmumunu, ipeğini, halısını, baharatını iç limana yanan yelkenli gemilerle batıya, batıdan ve öteki taraflardan gelen dokumaları, iplikleri, boyaları, kahveyi, şekeri de İzmir'e ve daha gerilere İzmir Limanı aktarıyordu. İzmir'in aydınlık yüzü ve canlılığı, Türkiye'yi de besliyordu. Kent, Akdeniz dünyasına, Avrupa'ya ve giderek de Atlantik ötesine Türkiye'nin açıldığı bir kapı gibiydi. Anadolu'nun ve hatta eski dönemlerden bu yana, Anadolu ötesindeki coğrafyaların, örneğin; İran'ın zenginliklerini başka ihraç merkezleri de olmakla birlikte, uzunca zaman hep bu kent dışarıya ulaştırdı. Deniz, gelen ve giden deniz araçlarıyla, denize ulaşan kara ve demiryollarının taşıdığı yüklerle devamlı hareketliydi. Kağnılar, deve kervanları, merkepler; giderek de yorgun vagonlar, Anadolu'nun ürettiklerini limana yığıyorlardı. Kent, yığılan malların ticaretini yapan yabancıların, Türk ve Türk olmayan Osmanlı yurttaşlarının ve özellikle de Levantenlerin hareketli koşuşturmaları içinde rengârenk bir görüntü içindeydi. Bu, anlık bir görüntü de değildi: Ara ara, bu renkler ve koşuşturan gölgeler değişiyor; ancak bu canlılık, dirilik ve koşturmaya hep yaşıyordu.

Deniz, Anadolu'nun batı yakasında en uçtaki bu kente, tarihin en eski dönemlerinden bu yana pek çok olanaklar sundu. İzmir kenti güneşin parlaklığı yanında körfezin mavisıyla, denizin ışıltılarının beyaz boyalı evlerine yansımalarıyla şairlere ve resamlara esin kaynağı oldu. İzmir'e ilişkin romanlarda, öykülerde, anılarda hep deniz, gemiler ve Kordonboyu'nca kenti kucaklayıp sarmalayan rıhtım vardı. Seyyahların kaleminden günlüklerine dökülen resimlerde kent rıhtımıyla, kalesiyle, Meles Çayı'nın kenarında bir mesirelik yer olan büyük çayırılık üzerinde dinlenen deve kervanlarıyla ya da çevrede gezinti yapan, merkeplerinin üzerinde şemsiyeleriyle kendisini koruyan zengin levantenlerle resmediliyordu. Kente gelip giden başka yörelerin insanları, anılarını ve gözlemlerini anlatırlarken, Kordonboyu ve rıhtımdan; bu bölgedeki kahvehanelerden, cafelerden, lüks tüketim mağazalarından, otellerden ve kente özgü her türlü özellikten söz ediyorlardı. Yüzlerce yıl öncesinde kente gelmiş bir

gezginin kaleminden de körfez ve rıhtım anlatılıyor, kara kalemle limanın resmi not defterlerine çiziliyordu, dün gibi belleklerde yer alan siyah beyaz filmlerde de önce Kordonboyu ve rıhtım görüntüleri film karelerine yansıyor. Gezgin notlarında, ressam tuvalerinde, şair dizelerinde, şarkıların nağmelerinde, filmlerde, romanlarda, öykülerde hep denizle liman, limanla kent iç içe, bir sarmal halindeydiler. Deniz, denizin üzerindeki deniz taşıtları, limandaki hareketlilik, çeşitli uluslara ait karmaşık görüntüler, kentin ara yüzünde oraya buraya dağılmış değişik kültürlere, dinlere ve ırklara ait izler, hep ilgileri çekmişti. Bu yapı kente gizemli bir hava veriyordu. Kentin kimliği yüzyıllar boyunca hep denizle ve limanla bütünleşmiş durmuştu. Deniz ve coğrafya kente yeni olanaklar sunuyor; bu olanaklar ulaşım, etkileşim, ticaret, kültür ve toplumsal yapı temelinde, kendine özgü bir tarihsel kimliğin biçimlenmesine yol açıyordu. İzmir kendine özgü havasıyla, başka kentlerden ayrılan bir görüntü ve toplumsal ilişkilere sahipti.

İzmir, bütün Anadolu coğrafyasının en aydınlık, modern ve ilerici yüzüydü. Tarih boyunca da bu yönü hep ilgi çekiciliğini ve öncülüğünü korumuştur. Klasik dönemlerde Akdeniz’de biçimlenen deniz ticaretinin sunduğu olanaklar, İzmir Limanı üzerinden Anadolu’ya yönelebiliyordu. Ticaretle birlikte sermaye, mal ve kültür akışı da kente dipdiri bir canlılık veriyordu. Bu canlılık, önce limanı besliyor; limandan sonra limanı çevreleyen ekonomik işletmelere, bankalara, sigortalara, giderek de fabrikalara, atölyelere yansıyor; oralardan Liman’ı çevreleyen Frenk Mahallesi’ne yansıyor. Bu akış kuşkusuz durmuyordu. Üstelik bu görüntü, belli bir dönemde yine belli bir kesiti anlatıyordu; oysa değişen yüzyıllarla birlikte, bu görüntüler de hep değişti. Bu sürekli değişime karşın, mekâna özgü bu özellik ve işlev her zaman vardı ve başka yerlerden yine de farklıydı. Kendi içinde türlü çelişkiler barındırmakla birlikte, İzmir’deki her kesim öyle ya da böyle, limandan karaya doğru dalga dalga akan bu canlılıktan, bir gür damardan beslenen kökler gibi beslenebiliyordu. Bu köklerin kimisi diri, kimisi solgundu; kimisi süreç içinde darbe almış, horlanmış, kimisi zamanla yok olmuş; ancak sürekli olarak yeni yeni kökler uç vermiş ve ana gövdeyi beslemişti. Çelişkilerin iç içe ve kimi zaman da düğüm düğüm olduğu toplumsal mekânlarda bu farklılıklar, kimi zaman milliyet, kimi zaman din, kimi zaman da toplumsal statü temeli üzerinde biçimleniyordu.

İzmir, pek çok gezginin vurguladığı gibi “*Levant’ın Kenti*”ydi. Varlıklı bir Levant ailenin bir iki sokak ötesinde yoksul bir Türk, Musevi ya da Ermeni aile yer alabiliyordu. Onların da kendi içinde yoksullar ve varlıklar vardı. Ortak bir kültür ortamında, farklılıkları uzlaştıran, bir araya getiren, kompartımanlara ayrılışlar da yine de bağlar, ortak yönler kuran mekânlar ve ritüeller bir biçimde vardı. Farklılıklarla ortaklaşa yönler yan yanaydı. Bu farklılıklar bir kültürel dokuyu beslediği gibi, kente kimliğini sağlayan bir zenginliği de doğrudan bu özelliğinden dolayı verebiliyordu. Ancak, denizle bütünleşmiş yaşamların kendilerine nefes alabilecekleri ortamlar yaratırken, varlıklı bir Levant ile yoksul bir Müslüman ya da Yahudi yan yana yer alabiliyordu. Sokağından çıktığında bir varlıklı Levanten,

altında faytonlarıyla limanın etrafındaki mağazalarına giderken, belki de onunla aynı zaman diliminde, sık sokaklar arasından koşarak bir Müslüman hamal ya da Ermeni kayıkçı, Levanten'in sabahtan akşama ticaret yaptığı mağazasının yüz metre ötesinde nafakası arayacağı küfesine ya da kayığına koşabiliyordu. Birinin üstü başı söküük ve yamalarla doluydu; öteki İngiltere'den gemilerle gelen en pahalı kumaşlarla, İngiliz modasına göre giyinebiliyordu. Birisi yarı aç yarı toktu; belki öteki Avrupa'nın değişik yerlerinden, değişik kutular içinde gelen yiyeceklerle besleniyordu. Ancak ikisinin de yaşantısını çevreleyen ve besleyen mekân, Liman'dı. Liman farklı olanları birleştiren, statü farklarını bir potada buluşturan ve bağlar oluşturan, iletişimi ve ilişki düzeylerini yoğunlaştıran bir kültür mekânıydı. Sürekli bir şeyler alınıyor, bir şeyler de veriliyordu. Birisi Liman çevresindeki dev bir mağazanın öteki o mağazaya gemilerden indirilen yüklerin taşıdığı binlerce küfenin ya da sırtlığın sahibiydi...

Çelişkiler iç içeydi; ancak deniz ve liman, bu çelişkileri kendi kuralları içinde kucaklamayı başarıyordu. Kentin kimliği, kuşkusuz zenginliği idi. Bu zenginlik, kente reflekslerini canlı tutmasını sağlayan yeni olanaklar sunuyordu. Bu olanaklar yalnızca ekonomik değerler olarak ortaya çıkmıyordu; ekonomik etkenler, kendine özgü bir kültür, giderek de bir toplumsal yapı oluşturuyordu. Antik dönemden klasik dönemlere, giderek de sanayi devrimine ve ardından gelen modern döneme dek uzanan uzun çizgide, Anadolu özelinde İzmir'in çok ayrı bir yeri vardı. Bu özel konumu sağlayan, kuşkusuz onun bir deniz kenti oluşuydu. Sürekli olarak –öyle ya da böyle- önemini koruyan bir limanı vardı. Bu liman, kentin tarihsel ve kültürel kimliğiyle neredeyse bütünleşmişti. Kente yük taşıyan ve kentten yük götüren deniz acenteleri yeni Türkiye kurulana dek yabancıların tekelindeydi. Liman etkinlikleri de büyük ölçüde yabancılar tarafından gerçekleştiriliyordu. Yalnız, İzmir geleneksel yönünü hep korudu.

3. SÜREÇ İÇİNDE İZMİR, DENİZ ULAŞIM VE TİCARETİ, KİMLİK

İzmir'in klasik dönemlerden bu yana bir limanı hep vardı; ancak, modern dönemlerde liman artık gereksinimleri karşılamıyordu. Üstelik sanayileşen ve manifaktür üretime yönelen batılı ülkeler, kendi yakın ve uzak çevrelerindeki ülkeleri hammadde ve pazar mekânları olarak görüyorlardı. Onların sanayilerinde işleyebilecekleri hammaddelere, ürettiklerini satacakları pazara ve nüfusa gereksinimleri vardı. Üstelik kimi coğrafyalardaki etkinliklerini, yaşamsal alanları kendi denetimlerinde tutmak için artırmak istiyorlardı. Doğuya açılmanın en önemli kapılarından biri İzmir'di. Emperyalizm, adım adım bu kapıdan girme gereksinimini duyuyordu. Fakat, ister istemez istekler örtüşebiliyordu. Batı, bu noktadan doğuya doğru uzanmak isterken, Osmanlı ülkesi hızla girdiği ekonomik sarmaldan yeni bir açılımla çıkabileceğini umuyordu. Bu nedenle, 19. yüzyılın sonlarında bir “modern limanlar yapmak” düşüncesi oluştu. İki nokta önemliydi: İstanbul ve İzmir... Bunun için İzmir'de kıyı şeridinin girintili çıkıntılı bölümlerinin düzeltilmesi, bir kordonun oluşturulması, ardından da liman

inşaatının ve dalgakıranların yapılması gerekiyordu. Osmanlı Devleti böyle bir liman yapma düşüncesine, bu inşaata liman ve kanal yapımıyla adı ünlenmiş olan Dussaudlar'ın devreye girmesiyle iyice yanaşmış oldu. Bu İngiliz Firması'yla yapılan görüşmeler ve pazarlıklar sonunda, Liman inşaatı ihalesi Dussaud Kardeşlere verildi. Ana sözleşmeye ek olarak yapılan diğer sözleşmelerden sonra inşaata hızla başlandı. Sonuçta, 1876 yılında inşaat tamamlanarak, hizmete girdi¹. Kumpanyanın idare meclisinin yapısı, o dönemde İzmir'de ekonomik etkinliklerde bulunan girişimci çevrenin kozmopolit yapısını yansıtıyordu². Yığınla engelleme çabalarına, direnişlere karşın, büyük güçlülere göğüs gerdikten sonra, İzmir Rıhtımlar Kumpanyası'nın ödeme güçlüğü karşısında, Dussaudlar, bu kumpanyanın imtiyaz sahipliğini de almayı başardılar³. Hizmete girdiği andan sonra da inşaatın kalan kısımları sürüyordu. Bazı inşaat ve dalgakıranlar; ancak 1880 yılı Martı'nda bitirilebildi⁴. Rıhtım, güneybatıda Konak'tan başlıyor, ardından Kuzeydoğu'da buruna kadar gidiyordu. Uzunluğu yaklaşık 4 km idi. Dalgakıran şehir halkının en sevdiği imgelerden biri oldu. İzmir'i resmeden kartpostallarda İzmir Rıhtımı'nın yer alması, sanki olmazsa olmazlardandı. Böylece, rıhtım, İzmir'de modernleşmenin bir ikonu olmuştu. Artık, o kentin modernleşme sancuları içinde en başta gelen aktördü. Kenti hızla modernleşmeye açmıştı. Sağlıktan ticarete, dev adımlarla ilerlemeye adaydı. Dussaudlar, zenginliği ve kozmopolit nüfusu her geçen gün artan bu kentte, ister istemez sürekli daha çok hissedilecek bir yenilenme çağını, böylece, başlatmışlardı.⁵ Bu yeni düzenlemelerle birlikte, geniş çaplı bir inşaat operasyonu da gerçekleşmişti. Kıyı, denize doğru ilerlemiş; denizden önemli oranda yeni araziler kazanılmıştı. Bu araziler üzerine yeni mahalleler inşa edildi. Yeni bir kentsel alan yaratılıyor; bu yaratılan alan üzerinde, limanı çevreleyen yeni bir yaşam ortamı kuruluyordu. Bu yeni ortam İzmir'in en seçkin kesimlerini, Batılılık gibi bir şemsiye altında birbirine kaynaştıran bir işlev içindeydi.

Rumlar, Levantenler, Ermeniler ve Yahudiler buraya yerleşip iş gücü kuruyorlardı. Bunların bir kısmı ticaretle uğraşıyordu. Ticaretleri İzmir ölçekli olduğu gibi, Osmanlı Devleti'nin diğer yerleşim yörelerine de ulaşıyor; ancak bir yanı mutlaka Batı'ya ve Avrupa'ya dayanıyordu. Ticaretle birlikte, Avrupa ile İzmir odaklı olarak Osmanlı ülkesi bir kültür alışverişine de yoğun olarak yönelmişti. Yapılan ticaret, yalnız mal ve paranın değiş tokuşu değildi; aynı zamanda alışkanlıklardan yaşam biçimine, oturup kalkmadan kullanılan sözcüklere, eğlence anlayışından yemek kültürüne dek pek çok şeyi değiştiriyordu. Bu etki, kesimden kesime, bir din grubundan başka bir din gurubuna ya da bir milliyetten başka bir milliyete farklılıklar gösteriyordu. Bölge; kültürlerin

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

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

³ Bilsel, *a.g.m.*, s.153.

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

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

kaynaşma, uyuşma ve uzlaşma süreçlerinin arenasına dönmüştü. Burada, yalnız ticaret ehli oturmuyordu; din ehli, gündelik yaşamın ritmini oluşturan kişiler ve mekânlar bölgeye zenginlik katıyordu. Oturanların bir kısmı da doğal olarak memurdu. Müslüman cemaate ait kişilerin de burada oturmalarına hiçbir engel yoktu; ancak, Türkler genellikle ticaretle uğraşmıyorlar, memurluğu en önemli uğraş türü olarak algılıyorlardı. Yüksek bürokrasiden kişiler, mağaza, banka ve diğer ekonomik işletmelerde çalışan Türk-Müslüman, gayrimüslim ve Avrupalı kişiler, yeni bir kültür ortamında kaynaşıyorlardı. İzmir Tiyatrosu, Kraemer Oteli ya da teraslı kahveler gibi, alafranga bir yaşamı kendi bünyesinde barındırmaya başlamıştı. Kapalı limanın çevresinde türlü türlü mekânlar vardı; pek çok önemli sokak; kafeler, kulüpler, lokantalar, eğlence mekânları ve sinemalarla doluydu. Rıhtım aynı zamanda bankaların, ardından da tütün rejisinin ya da Duyun-u Umumiye gibi Batı ekonomisinin imparatorluk üzerindeki hâkimiyetini sağlayan kurumların toplandığı yerlerdendi. Bundan başka, ulaşımında bölge kent içi, kent dışı ve uluslararası ulaşımın ana bağlantılarından ve kesişme odaklarından biri olmuştu⁶.

Limanın ve rıhtımın yapılmasıyla birlikte, ekonomi canlandı. Mal girişi ve çıkışı hızlanmıştı. Bu süreçle birlikte, işin doğasından kaynaklanan bir hizmet ve alışveriş süreci de kentin dokusuna etkileniyordu. Her bir ilişki, başka ilişkileri tetikliyor; gelişme birbirini çevreleyen ve tamamlayan halkalar halinde sürüyordu. Gemiler artık daha büyümüş, getirdikleri ve götürdükleri mal hacmi yükselmışti. Hizmet ve imalat sektöründe, üretilen ürünler çeşitlenmiş; ekonomik değer olarak mevcut potansiyel artmıştı. İthalat ve ihracat rakamları hızla yükseldi. Limanın tamamlanıp işletmeye açılmasıyla, İzmir Limanı'na gelip giden gemi sayısında büyük artışlar oldu. Artık, bu artış hem sayıda hem de ağırlık ve taşınan yükteydi. Örneğin; 1863 yılında 443.340 tonluk, 1.295 gemi gelmişti. Bu sayı 1895 yılına gelindiğinde, 1.814.486 tona ve 2.495 gemiye çıkmıştı. 30 yıllık süre içinde, İzmir Limanı'na gelen gemi sayısındaki artış %95 oranındaydı; ancak tonaj bunu katlarca aştı ve %304'lere çıktı⁷. Bunun nedeni, gemicilik sektöründe gözlemlenen gelişmelerdi. 19. yüzyılın ortalarında İzmir'e gelen gemilerin büyük çoğunluğu yelkenli gemilerdi; fakat yüzyılın sonlarına doğru yelkenli gemilerin sayısında azalma oluyor, bunların yerine buharlı gemiler İzmir Limanı'nı ziyaret ediyordu. Gelen gemilerin önemli kısmı, ticari değeri olan yük taşıyorlardı. Bu gemiler; tahıl, yemiş ve geleneksel nitelikli el emeği ürünlerin yanı sıra fabrika ürünleri ve sanayi ham maddeleri de almaya başlamıştı. Kömür önem kazanmıştı; kömürün trenlerde ve vapurlarda ağırlıklı olarak kullanılabilmesi için ilk başlarda Avrupa'dan, ardından da Karabük ve Zonguldak taraflarından gemilerle getirilmeye başlandı. Aynı şekilde, işlenmemiş ürün olarak pamuk önem kazandı; çünkü batıdaki dokuma sanayini besleyen en önemli hammaddelerden biriydi. Bu oranlar, ağırlıklı olarak, körfez dışı mesafelerde yapılan deniz taşımacılığıyla ilgiliydi; ancak buna

⁶ *A.g.e.*, s.55.

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

paralel olarak gelişen bir de körfez-içi deniz taşımacılığı vardı. İzmir ve çevresindeki yerleşim birimlerinde nüfus artıyordu. Karayolları yeterince gelişkin değildi⁸. Kıyı şeridinde rıhtımlar bu açıdan önemliydi. Bu rıhtımlar yalnız, kıyı şeridinde yer alan yerleşim birimleri için önemli değildi. Bunların yanı sıra, yetersiz karayollarıyla rıhtımlara bağlanan iç yerleşim birimleri açısından da önemliydi. Bu da yalnız vapurların kıyıya yanaşması ve yolcusunu, yükünü boşaltmasıyla sınırlı değildi. Bunu tamamlayan başka aktörler de vardı: Demiryolları, karayolları, deve kervanları, mekkâre ve katır kolları, tramvaylar ve küçük deniz taşıtları gibi... Taşımacılık çok yönlü ve boyutluydu. Bu hareketliliğin kalbi, kuşkusuz, İzmir Körfezi ve oradaki deniz ulaştırması ve ticaretiydi. Bu nedenle, pek çok yerli ve yabancı girişimci, İzmir Körfezi'nde vapur işletme imtiyazı almak için girişimde bulundu⁹. Körfez dışındaki noktalardan İzmir şehrine düzenli sefer yapan gemilerin, belli başlı acentaları ise şunlardı¹⁰: İdare-i Mahsusa, Avusturya Loid, Hacı Davud Ferkuh, Yunan Pandelion, İzalya Kumpanyası, Rus Kumpanyası, Belçika Kumpanyası, Nemçe Kumpanyası, Yunan Destoni Yanolano Kumpanyası, Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası, Gürcü Kumpanyası, Şirket-i Hayriye-i Hamidiye, Yunan İstamatyadı Kumpanyası, Hıdiviye Kumpanyası, Levant Alman Kumpanyası, Yunan Panelenik Kumpanyası, Romanya ve Bulgar Kumpanyaları...

Tarih durmuyor, akıyordu. Bu akış, çok şeyi biçimlendirdiği gibi, İzmir Limanı'nı da biçimlendirmekteydi: 9 Eylül 1922 tarihine gelindiğinde ise; İzmir, üç yıllık Yunan işgalinden artık kurtulmuş bulunuyordu. Kentte büyük bir nüfus boşalması yaşandı. Üretici zümrenin en becerikli kesimleri, yurt dışına gitmişlerdi. Ekonomik bir boşluk kendisini hissettiriyordu. Limanın çevresindeki pek çok ticarethane, mağaza ve depo, büyük İzmir Yangını sırasında yanmış, liman büyük bir ekonomik darbe almıştı. Zaten işgal yıllarında limanın ticaret hacmi iyice daralmıştı. Liman küller içindeydi. Limanı çevreleyen yerleşim alanları neredeyse bütünüyle yanmış, yangının alevleri, limanı çepeçevre sarmıştı. 1922 yılında kent nüfusu artık, 120.000'e düşmüştü¹¹. Kentte hala, en önemli ulaşım alanı denizlerdi. Osmanlı Devleti'nin yıkılışı ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu; yeni devlet, yeni toplum, yeni siyaset, yeni ekonomi ve yeni kültür yapısının oluşumu demekti olsa bile, Kentin eskiden beri var ola gelen bu özelliğini değiştirmiş de değildi. Buna gerek de yoktu; çünkü bu bir zenginlik, kimlik anlamında ise kökleri olan, tarihsel süreci derinden kavrayan yaygın bir özellikti. Bu kökler, oluşan yeni bedeni gür bir kanaldan gelen duru bir su gibi besliyor; ona can veriyor ve onu diri tutuyordu. Yeni Türkiye'nin ta binlerce yıldan bu yana deniz kültürü ve birikimini devraldığı en önemli kentlerden birisi İzmir olmuştu. Geçmişteki çeşitlilik,

⁸ Sabri Yetkin, "İzmir Körfezinde Gemi Kazaları: P", *Toplumsal Tarih*, IX/55 (Temmuz 1998), s.37.

⁹ *A.g.m.*, s.37.

¹⁰ *Nevsal-i İktisadiye*, 1325, s.160-161; *Salname-i Vilayet-i Aydın*, 1326, s.220-221'den akt: Sabri Yetkin, *a.g.m.*, s.39,

¹¹ *İzmir Şehri İmar Komisyonu Raporu*, İzmir, 1951, s.38; yine akt.: Müslüme Şen, *II. Dünya Savaşı yıllarında İzmir'in Sosyo-Ekonomik Hayatı*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 1998, s.9.

derinliği olan bir zenginlik yaratıyordu. İç Kale, Yeni Kale ve elbette 20. yüzyılın başında tepesinden dükkânlara ve evlere taşlar düşüyor diye yıkılıveren Ok Kalesi ve ondan artakalan izler; yalnız eski kalıntılara ilgileri olan turistlerin ilgisini çeken mekânlar değildi. Bu izler geçmiş yüzyıllar ile yeni dönemleri birbirine bağlayan halkalardı. Sayısız uygarlık, İzmir'i ve İzmir'in Körfezi'ni elde etmek için uğraştı durdu. Onu elde eden, kendisini şanslı hissediyor; elde edemeyen, yeni bir fırsat kollayıp, bu şansın kendisini bulmasını bekliyordu.

Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye hızlı bir uluslaşma çabası içine girdi. Bu kapsam içinde yer alan en önemli işletmelerden biri de İzmir Limanı'ydı. Savaşın hemen sonra, İzmir'in tanınmış tüccarlarından Uşakizade Muammer Bey, İzmir Körfezi'nde vapur işletmeciliğinin bir kısmının tekeline satın aldı. Verilen imtiyazla O, Çeşme'den Foça'ya dek kıyı boyunca yük ve insan taşımacılığı imtiyazı elde etmişti. Uzunada, Mordoğan, Karaburun iskeleleri inşa edilmişti. Bu büyük iş başarılığında, modern İzmir Limanı çoktan işletmeye açılmıştı. Akdeniz'in diğer liman kentlerinden ya da Akdeniz dışı dünyadan kalkan büyük tonajlı gemiler, kentin zenginleşmesi, modernleşmesi ve dünya ile bütünleşmesi yönünde üzerlerine düşeni yapmaya başlamışlardı; oysa bu olay, İzmir Körfezi ve Limanı'nın binlerce yıllık tarihi içinde belki de üzerinde durulmaya değer son halkalarından yalnızca biriydi. Foça'dan başlayan, güneye doğru uzanan, İzmir Limanı'nı içine alan ve Karaburun'a kadar uzanan kıyı şeridi içinde, binlerce yıllık tarihsel süreç içinde yaşanmış pek çok olay vardı. Kùltürler, ırklar, savaşlar, antlaşmalar, uygarlık anıtları, sürgünler ve büyük göçler bu kıyı şeridinin binlerce yıllık tarihi içinde hep görülen, ancak her biri pek çok diğer olayla kıyaslandığında yalnızca bir ayrıntı olarak algılanabilen olaylara mekân oluşturuyordu. Bu mekânların son yüzyılda en önde geleni, hiç kuşkusuz, İzmir'di. Modernleşme süreci içinde de İzmir'e modernleşmeyi olanaklı kılacak zenginlikleri, kültürü ve diğer etkenleri, kente aktaran kentin tarihiyle bütünleşmiş olan limandı. Körfez, nasıl ki İzmir'i var eden bir doğal zenginlikse, liman da insan eliyle yapılan ve kente o zenginliği aktaran en önemli yapıydı. Gemiler, yüzyıllar boyunca hep başka yerlerden gelip kente yeni kültürel öğeler aktarmış; yine bu kez, kentten aldığı başka kültürel öğeleri yükleyerek, başka coğrafyalara taşımıştı. Yüzyıllar içinde değerlendirildiğinde, onca zorluğuna ve tehlikelerine karşın, yine de deniz ulaşımı en çok rağbet edilen ve olanaklar sunan işleve sahipti. Örneğin; Anadolu karasının iç Ege bölgesinde bulunan herhangi bir kasaba, bir nefeslik ötede olmasına karşın İzmir'e ne kadar uzaksa, deniz ulaşımının sunduğu olanaklar nedeniyle, ister yelkenli, ister buharlı gemiler döneminde olsun, binlerce millik ötedeki Marsilya, Trieste ya da Port Said gibi Akdeniz liman kentleri o denli yakındı. Ankara'da ya da Konya'da üretilen buğday İzmir'e taşınamıyordu; ancak Marsilya'dan kalkan bir gemi, Avrupa'nın en gözde ürünlerini kolayca İzmir Limanı'na yığıyordu. Uzaklık ve yakınlık kavramı bu olgu etrafında, fizik kitaplarında kalmış gibiydi; çünkü coğrafyanın mantığı, en azından, bu açıdan farklı işliyordu.

İzmir, iyi bir limana sahip olmaktan gelen üstünlüğünü hep kendi kimliğinde taşıdı. İzmir'e gelen gezginler, kentin bu kimliğine sık sık vurgu yapıyorlardı. Dağlarla çevrili dar körfezi, onu çok iyi korunmuş bir koy haline getiriyordu. Güçlü rüzgârlar olmadığı zamanlar, deniz dümdüzdü. Bu özelliği, gemilerin orada kaygı duymadan kalabilmelerini sağlıyordu; oysa başka yerlerde gemiler bu keyfi kolay kolay süremiyorlardı; örneğin, Çanakkale Boğazı'ndaki akıntılar ve ters rüzgârlar nedeniyle İstanbul Limanı aylar boyunca büyük tonajlı gemilere kapanabiliyordu. İzmir Körfezi'nin kendine sığınan gemilere cömertçe sunduğu bu imkânlar, kolay kolay başka limanların sağlayacağı bir şey değildi. Yine, İzmir güneydeydi ve kışın, limanı buzlarla hiç kapanmıyordu¹².

İzmir Limanı, Ege bölgesini ekonomik olarak besleyen en önemli ticari kuruluştu. Türkiye'nin en önemli ekonomik koşullarına sahip olan bir kentin, can damarıydı. Batı Anadolu hinterlandı için pek önemli bir liman kenti olan İzmir, özellikle bütün havza ekonomisi üzerine etki ediyordu. 19. yüzyılın son çeyreğinde işletmeye açılan liman, kendine bağlı olan demiryolları ve diğer yol bağlantıları ile hem mal girişi hem de mal çıkışıyla, yalnız, ekonomik değer olarak değil; kültür olarak da bu bölgeyi beslemişti. Savaş, bütün yıkıcı etkileriyle kendini bu önemli ticari merkezde göstermişti. Savaş sonrasında bütün Batı Anadolu büyük bir harabeye dönüşmüştü. Nüfus azalmış, sermaye eksilmiş; göçlerle bütün ekonomik değerler alt üst olmuş, bölge büyük bir ekonomik ve toplumsal kargaşanın içine düşmüştü. Üretim araç gereçlerinde büyük bir düşüş vardı. Ekonomik değer üretecek işletmeler, tarım arazileri ve üretici kesim, savaştan büyük zararlar görmüşlerdi. Üretim araç gereçlerinin yanı sıra, ekonominin işleyen sistemi de alt üst olmuş; bir ekonomik teşkilat ortada kalmamış; ekonomiye dinamizm veren aktörler, ülke dışına çıkmış ya da eski güçlerini yitirmişlerdi. Bu koşullar içinde ülke, büyük bir bunalımla pençeleşiyordu. Can çekişen ekonomik yapı, Türkiye'ye yeni göçlerle birlikte bölgede yaşanan nüfus yerleşimleriyle yeniden umutlar yeşertmeye başlamıştı. Eski dönemlerde olduğu gibi, yeni dönemde de yalnız, İzmir'in değil; bütün bölgenin ekonomisinde en önemli merkez, İzmir Limanı'ydı. Bu ekonomik değeri yüksek işletme, yalnız İzmir kentinde değil; bütün bölgede görülen koşulların belirmesinde ve bu bölgedeki ekonomik havzanın üzerinde etkiliydi. İzmir, başka kentlerle karşılaştırıldığında, tek başına bir yaşama kentiydi. Kent kendi kendini yaşatırken, limandan besleniyor; liman üzerinden nefes alıyor ve nefes veriyordu. Bunun yanı sıra, çevredeki yerleşimler de İzmir üzerinden dünyaya açılıyorlardı. Limana gelen gemiler, Türkiye'den mal götürüyor, Türkiye'ye mal getiriyorlardı. Liman; önce İzmir'in, giderek de İzmir'in çevresindeki diğer kentlerin ve Türkiye'nin en önemli kapılarından biriydi. Yarım yüzyıl boyunca bu işlevi edinmiş; kentin modernleşmesi ve toplumsal ve kültürel yapısının belirmesinde, liman en önemli katkıyı sağlamıştı. Dolayısıyla, İzmir Limanı bölgeye açılan ve bölgeyi dışa bağlayan en önemli kapıydı¹³.

¹² Olaf Yaranga, *a.g.e.*, s.29.

¹³ *Meslek*, 30 Kanunuevvel 1925.

Bütün kentler gibi, İzmir kentinin de çevresinde bir üretim ortamı vardı. Çevresindeki geniş bir alana yayılan üretim etkinliği, kuşkusuz ekonomik gücü oranında besleniyordu. Bu güçten beslenebildiği ölçüde kent büyüyüp gelişebilirdi. Bu açıdan, İzmir Limanı, onun için bir nimet gibiydi. Kent olma özelliği ile ekonomik anlam kazanıyordu. Bu görevini ne kadar başarılı biçimde yerine getirirse, kuşkusuz, o ölçüde hem kendine hem de çevresindeki diğer beldelere ekonomik değer sunabilirdi. Dolayısıyla, yalnız kendinin değil; hem bölgenin hem de daha geniş ölçekte Türkiye'nin başarılı olabilmesi için, bu liman kentinin de bir ekonomik atılım yaparak başarılı olması gerekiyordu. İzmir yitirirse, Türkiye ve bölge yitirir; İzmir kazanırsa, Türkiye kazanırdı. Bu, elbette, her yerleşim yeri ve ekonominin parçası olan her ortam için geçerliydi; ancak daha çok, Türkiye için anlam kazanan bir olguydu. İzmir Limanı'nın, Cumhuriyet Türkiye'sinin yeni düzenlemeleri içinde kar elde eden bir işletme olarak yükselmesi Türkiye'ye bir katkıydı; bunun tersi olarak, ekonomik düzeyinden geri gitmesi, Türkiye'nin birtakım ekonomik hastalıklarla karşı karşıya gelmesi anlamına gelirdi; ancak Cumhuriyetin ilk yıllarında, İzmir, savaş öncesi ekonomik düzey ve verimliliğinin çok gerisinde bulunuyordu¹⁴.

İzmir Limanı, kentin kurtuluşunda büyük bir ekonomik darbe almıştı. Limanı besleyen üretim merkezleri büyük ölçüde tahrip edilmişti. Yol ağları yıkıma uğramış; aynı biçimde limanın sahip olduğu alt yapı büyük ölçüde çökmüş; işgal döneminde yabancı güçlerin yönetim ve denetiminde liman, ekonomik işlevinden oldukça uzaklaşmıştı. Yeni döneme bu önemli ticari oluşum, eksiklik ve yoksunluklarla giriyordu. Onu canlı kılan, ona yaşam gücü aktaran, onu besleyen bütün kanalların açılması, ekonominin dirilmesi, sermayenin yeniden bu ortama akması gerekiyordu¹⁵. İzmir Limanı'nı Batı Anadolu'ya iki önemli demiryolu bağlıyordu. Kuzey ve güney vadilerinden gelen iki demiryolu hattı, İzmir kentinin kuzeyinden kıyıya indiği halde; İzmir Limanı'na yanaşan gemiler, kent önünde var olan ve bütün havzanın ekonomik etkinliğini özgürce bu koşulları pekiyi olmayan limana aktarıyorlardı. Demiryollarıyla iki büyük vadiden akıp gelen ürünler, sonradan dışarıdan içeriye aktarılacak bütün ithal ürünleri; oldukça karışık bir taşıma şebekesinden geçerek, sonuçta İzmir hinterlandındaki ekonomik yapı üzerinde oldukça etkili olan limanla bir şekilde yazgılarını bütünleştirmişlerdi. Aydın ve Kasaba demiryollarının taşıdığı ürünlerden incir, üzüm, palamut, zeytinyağı v.b.'leri vagonlardan çıkarıldıktan sonra İzmir'de sayıları 1925'te 3.000 kadar olan arabalara yükleniyor, kent içindeki depolara taşınıyor, orada hamallar tarafından bu arabalardan indiriliyordu. Bu işlemde sonra komisyoncular devreye giriyordu. Onlar aracılığıyla satılıp konuldukları depolardan alınıp başka depolara taşınıyordu. Bu kez, malın gittiği yer işleme depolarıydı. Malı satın alan dış satımcı, mala kendi istediği özelliği vermek için bir ara uğraşının içine giriyordu. Bu elden geçirme sürecinden sonra ürün hamallar ve arabalar aracılığıyla mavnalara götürülüyordu. Bin bir zahmetle açıkta bekleyen gemiye yanaştırılan

¹⁴ *Meslek*, 30 Kanunuevvel 1925.

¹⁵ *Meslek*, 30 Kanunuevvel 1925.

ürün, bu kez mavnalardan alınıyor, sepet sepet, çuval çuval, sandık sandık gemilere yükleniyordu. Bu süreçlerin her birinde aralıksız olarak para da devredeydi. Bütün bu işler para ile yapılıyor, ekonominin küçük büyük aktörleri para ile bu süreci işletiyorlardı. Mal el değiştirdikçe, malın katma değeri de büyüyor; piyasa koşulları bu devrim, karmaşa, katma değerlerle artan fiyatların bileşkesinde beliriyordu. Her bir mesleki grubun kendine özgü örgütleri vardı. Arabacılar, hamallar, mavnacılar kendilerine özgü belirgin dernekler, yardım sandıkları ya da cemiyetler kurmuşlar, mesleki dayanışmaya yönelmişlerdi¹⁶.

İzmir Limanı, yalnız depoların, işletme binalarının ve yolların ortasında değil; bütün bu süreçlerin odağında ruh buluyor ve dilleniyordu. Limanın yapısı, nitelik ve nicelik özellikleri bu etkenlerin ortasında biçimleniyordu. Demiryolları Punto'da toplanırdı. Denize doğru yapılmış bir iskele, Punto'dan itibaren, denize doğru uzanırdı; denize ulaşır ve körfezi kucaklardı. Körfezde kaynayan deniz taşıtları ve gemiler, limana ve karaya bereket taşırlardı. Bu iskele çevresinde yapılacak işletmeler üzerinden içeri girip çıkacak eşya ve ticari yük oldukça kolay ve ucuz sayılabilecek bir ücretle taşınabiliyordu. Aydın Demiryolu Yönetimi, daha teknik ve fenni bir işletmecilik yapacağına inanıyor, bu yolda önerilerde bulunuyordu; ancak türlü olanaksızlıklar nedeniyle bu önerilere pek ilgi duyulmuyordu¹⁷.

SONUÇ

Ulaşım ve ulaşım çeşitliliği, insanlığın var oluşundan beridir ve belki Sanayi Devrimi'nin gerçekleşmesinden de daha önemli bir nitelikte, ancak Sanayi Devrimi'nin de getirilerine ve yeniliklerine bağımlı olmak üzere, bugünün kültürel zenginliğinin ve teknolojik gelişmişliğin en önemli unsurudur. Başka toplumların ürettiği maddi ve manevi kültürel ve ekonomik öğelerin ve zenginliklerin el değiştirmesinin en etkili aracı olarak hep kendisini gerçekleştirmiştir. Bu açıdan, bütünüyle bir ulaşım ve etkileşim biçimi olan deniz ulaşımı, denize kıyısı olan kentlerden aynı zamanda bir de yaşam biçimi olmuş; hatta yalnızca bulunduğu yerleşim yerinin değil, o yerleşim yerinin ardındaki yerleşim yerlerinin de çaresi olagelmıştır. Bu açıdan İzmir de, denizi ve yaşam tarzı ile kendine özgü kimliği olan bir kentti. Pek çok kültürden izler taşıyan İzmir, bu kimliğini değişimleri, kaynaşmaları yaşayarak o günden bu güne aktardı. Bu kimliğin oluşumunda deniz ve liman; bu iki önemli mekânın etrafında biçimlenen deniz ticareti ve ekonomik etkinlikler; bu etkinliklerin belirlediği toplumsal yaşam biçimi ve kültür, o kimliğin en önemli renklerini yaratmıştı. İşte İzmir, tarih içinden süzülüp gelen haliyle, böyle bir zenginlik ve canlılığın kentiydi. Bunu sağlayan kuşkusuz, onun demiryolları, liman ve karayollarının kesiştiği bir noktada yer almasıydı. Bütün bu oluşumlar, İzmir kentini kendine özgü kılan etkenleri yaratıyordu. Kent bu etkenlerden besleniyor; ancak kendisini var eden bu etkenlerin gölgesinde kendine özgü bir kimlik yaratıyordu. Bu kimliğin mayası, denizlerden, deniz ticaretinden ve

¹⁶ *Meslek*, 30 Kanunuevvel 1925.

¹⁷ *Meslek*, 30 Kanunuevvel 1925.

bu genel uğraşın dönüşüp kaynaştığı, İzmir Limanı üzerinden kente ve çevresine aktarılıyordu.