

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

“En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye;
endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek
kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz;
Denizciliği Türk’ün büyük ülküsü olarak düşünmeli ve onu az
zamanda başarmalıyız.”

Mustafa Kemal ATATÜRK



Editör
Alev GÖZCÜ

Tasarım ve Baskı

Görsel Yönetmen
Nefise YILDIZ TORUN

Basım Yeri
Tükelmat

1571 Sk. No:16 Çınarlı / İZMİR - TÜRKİYE
Tel: 0 (232) 461 96 42 * Tel: 0 (232) 461 96 46
www.tukelmat.com.tr

Birinci Basım
Temmuz 2014

ISBN
978-605-85424-0-2

Tüm hakları İzmir Deniz Nakliyeciyeri
Derneği'ne aittir.



Chambre Maritime de Smyrne

100. Yıldönümünde
İZMİR DENİZ NAKLİYECİLERİ
DERNEĞİ TARİHİ

Prof. Dr. Kemal Arı

İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Yayınları
İzmir, 2014

İÇİNDEKİLER

	SAYFA NO
Sunuş	7
Önsöz	8
Giriş	12
Dünden Bugüne Adım Adım Geçmiş	21
İzmir Bahriye Birliğinin Doğuşu: Yer İzmir, Yıl: 1913	33
Bunalım Yılları: Birinci Dünya Savaşı	44
Ve Kara Günler: İşgal Yılları	55
Chambre Maritime De Smyrne: İzmir Denizciler Birliği	68
İzmir Bahriye Birliği Nizamnamesi	79
Birliğin Çalışma Amacı Ve Yöntemi	81
Üyeler Ve Çalışma Biçimi	82
Yeni Dönemde Yabancı Gemi İşletme Ve Acenteleri	87
Yeni Dönemin, Yeni Sorunları: Bir Örnek: “Amale Ücretleri”	106
Bunalımlı Yıllar: Ekonomik Zorluklar’dan Dünya Savaşına	147
Çok Partili Dönem: Demokrat Partili Yıllar	157
Alsancak Limanı’ndan Önce Dernek Ve Genel Sorunlar	163
Kayıkçılar; Mavnacılar, Puantörler Ve Bekçiler	181
Gelir, Vergi Ve Komisyon Ücretleri	188
Komisyon Ücretleri; Kambiyo Ve Döviz Sorunu	190
Switch Sorunu	195
Alsancak Limanı	200
27 Mayıs 1960 Askeri Darbe Dönemi: Ölümler Ve Acılar	224
Celal Karadeniz’in Derneği Ziyareti	229
Sonraki Yıllar	246
Yeni Vergi Yasası	250

Gemilerin Fazla Mesai Ücretleri	252
Eski Ve Yeni Liman Ayırımı	256
İzmir Ticaret Odası'nda Yapılan Toplantı	261
Karşılaşılan Güçlükler: Kambiyo, İşçi Talepleri, Klavuzlar Ve Puantörler	264
Dernek İşleri	268
Sonraki Süreçte Liman Sorunları Ve Dernek	271
Liman'daki Güçlüklere Bir Örnek: Florita Ve Karşılaştığı Güçlükler	281
Adım Adım Günler Ve Sorunlar	283
“Free İn Free Out”	289
1970'Li Yıllar	290
Türkiye Vapur Donatıları Federasyonu	305
Yeni Bina, Yeni Dönem	306
Liman Sıkışıklığında Yeni Evre	310
12 Eylül Ve Sonrası	313
Yeni Dernekler Yasası Ve İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti	322
Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin Açılışı Ve Sonrası Dönem	326
Sosyal Sorumluluk	328
Yeni Gemi Acente Yönetmeliği Ve Dernek	329
Yeni Dönem: İzmir Limanı; AB Süreci Ve Deniz Nakliyeciliği	330
Derneğin Kendi Binası	335
Dernek Tüzüğünde Değişiklik	337
Bugünden Geçmişe; Geçmişten Günümüze İzler	339
Sonuç	346
2013 Deniz Nakliyecileri Derneği Üyeleri	352
Geçmişten Günümüze İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Üyeleri	354
Kaynakça	374



Değerli okuyucular, Derneğimizin kuruluşunun yüzüncü yılı münasebetiyle hazırlanan bu kitabın oluşumunda başta Sayın Prof. Dr. Kemal Arı ve ekibi olmak üzere,emeği geçen herkese teşekkür eder, kitabın denizcilik camiamıza ve okuyuculara yararlı olmasını dileriz.

Saygılarımızla.

Deniz Nakliyecileri Derneği - İZMİR
Yönetim Kurulu adına

Josef ÇUKUREL
(Başkan)

Nur ÖZGEN
(Başkan Yrd.)



SUNUŞ

Uzun yıllar boyunca birçok aşamasında hizmet etmek şerefine ve zevkine nail olduğum derneğin 100. cü yılı münasebetiyle hazırlanan bu kitaba, en yaşlı üyesi olarak, benden birkaç sunum sözü eklemem istendiğinde ne kadar büyük ve kuvvetli bir heyecan yaşadığımı anlatabilmem mümkün olmadığını ifade ederek sunumuma başlamak isterim.

Her ne kadar Deniz Nakliyecileri Derneği, boyutu itibarıyla çok mütevazı bir görünümdeyse de mesleğe dev hizmetlerde bulunduğu inkâr edilemez. Saygın ve kutsal Cumhuriyetimizden dahi uzun bir yaşam...

100 yıl, diğer bir deyişle koca bir asır. Arada birçok yenilikler, güzellikler, değişiklikler ve nadiren de olsa badireler geçirmiş olan ülkemizde, tam bir asır boyunca denizcilik hizmetine yararlı olmak için, yılmadan ve usanmadan, iyi günleri ve kötü günleriyle devam eden bir çalışma ve hatta tabir caizse bir çırpınma...

Derneğimizin mesleğe olan bu hizmet aşkı Türkiye’de bir yenilik olarak Deniz Ticaret Odaları resmen faaliyete geçtikten sonra dahi hiç kesintisiz devam etmiş ve halen de devam etmektedir. 1913’te Chambre Maritime de Smyrne olarak başlamış olup günlerimizde İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği çatısı altında devam eden bu mesleki dayanışma ve hizmet aşkının sonsuza kadar devam etmesi düşünce ve amacı ile deneyimleri yeni nesillere aktarabilmek için derneğimiz tarihçesinin bir kitapta toparlanması düşünülmüş ve bu çalışmanın alanında üstün beceri ve başarısına son derece saygı ve güven duyulan Sayın Prof. Dr. Kemal Arı ve ekibine emanet edilmesi Sayın Yönetim Kurulu’nca kararlaştırılmıştır. Hedeflenen amacına ulaşılmış ve beğeniniz kazanılmışsa, ne mutlu bu değerli kararı vermiş olan İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği yönetim kuruluna...

Kitabı okurken benim gibi aynı mesleki heyecanı duyacağınız ümit ve inancını koruyarak, **“Yedi Deniz”**in sadık ve usanmaz hizmetkârları olarak tüm meslektaşlarımızı ve siz değerli okurları saygı ve sevgiyle selamlarım.

Benyamin (Beni) Çukurel



ÖNSÖZ

İzmir, binlerce yıllık geçmişiyle bir “denizci” kenttir. Onu pek çok Anadolu kentinden ayrıcalıklı kılan sayısız kendine özgü özelliklerinden söz edilebilir. Bütün bu değişik etkenler yanında, hiç kuşkusuz deniz ve denizle ilgili pek çok olgu, kentin akıl almaz heyecanlı, sürükleyici ve şaşırtıcı ölçüde görkemli tarihi içinde bolca yer alır. Deniz ve denizle ilgili her şey, kentin gündelik yaşamından onu oluşturan bütün dokulara yayıldığına ve bunlar üzerinde derin etkiler bıraktığına göre; denizi ve denizden kaynaklanan etkileri göz ardı ederek kentin tarihine bakma çabalarının, hiçbir anlamından söz edilemez. Kent yaşantısı ile deniz ve denizin kendi içinde taşıdığı pek çok etki iç içe geçmiş; ortak bir bileşke yaratmış; birey ve toplum, bu etkinin ayırında olsun ya da olmasın; bu etki ağı içinde kimlik, kişilik ve davranış özellikleri edinmiştir.

Bu kitaba gelince:

Bu kitabın amacı; İzmir gibi önemli bir liman kentinde, ticari gemicilik, ulaştırma ve taşımacılık işleriyle uğraşan bir kesimin, mesleki dayanışmalarının en somut göstergesi olan Deniz Nakliyecileri Derneği’nin kentin son yüz yılında sürükleyici tarihi içindeki mütvazı yerini ele alıp irdelemektir. 2013 yılı, Deniz Nakliyecileri Derneği’nin 100. Yılıdır. 1913’ten, 2013 yılına dek uzayan; bir anlamda bir dernek için çok uzun sayılabilecek, ancak öte yandan, cumhuriyet tarihiyle özdeşleşen sanki bir nefes alıp verişlik an gibi kısa... Ancak, her anı yoğun ve sürükleyici bir geçmiş...

Bu çalışmayla, İzmir’de yüz yıllık etkinliğini sürdüren bir derneğin tarihinden önemli kesitlerin ortaya konulmasına çalışıldı. Bu çalışma sırasında başta derneğin kendi özel arşivi olmak üzere; değişik kaynaklardan yararlanıldı. Ana özne derneğin kendisi olmakla birlikte, derneğin kuruluşunu, süreç içindeki çalışmalarını gerekli kılan çevresel etkenlere de değinilmek kaçınılmazdı. Böylece İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti’nin tarihi ele alınırken, son yüz yıl içinde İzmir örneğinde Türkiye ekonomisi için son derece önemli olan liman, ithalat ve ihracat işlerinde olumlu-olumsuz etkiler yaratan olgulara da değinilmeye çalışıldı.



Bu kitabın hazırlanmasında kuşkusuz en büyük pay; böyle bir kitabın yazılmasına karar veren Deniz Nakliyecileri Derneği'nin çok değerli yönetim kurulu üyeleri ve onları destekleyen dernek üyelerinin-dir... Derneğin kuruluşunun 100. Yılı dolayısıyla o zamana değin derneğin kendi birikimlerini gelecek kuşaklara aktarmak, kuşkusuz tarihsel bir sorumluluktur.

Teşekkür etmem gereken kişiler var:

Bay Lucien Arkas, Benyamin Çukurel, Hendrik Dutilh, Jozef Çukurel, Erdoğan Yılmaz, Suphi Kervanoğlu, Bernard Arcas, Nur Özgen, Özden Çokdeğer, Corrado Dragonetti, İskender Doğusoy'a; Yılmaz Amasya ve Mehti Bıkmaz'a en başta teşekkür etmeliyim. Ayrıca Arkas Grubundan Bayan Cinzia Braggiotti'nin kitap ile ilgili inceleme ve düzeltmelerde yapmış olduğu yardımları için teşekkür ederim". Bu önemli kişiliklerden, Sayın Erdoğan Yılmaz'ın kitabın son aşamalarına doğru aniden yaşamını yitirmesi en büyük acımızdı. Ancak bu acı olay, çalışma sırasında yaptığımız kayıtların, bu önemli kişiliklerin yaşadıkları olaylar çerçevesinde oluşmuş birikimlerini geleceğe aktarmak adına ne denli önemli olduğunu da göstermiş oldu.

Bu çalışmalar boyunca bana her türlü desteği veren bütün güzel insanlara şükran borcumu belirtmek her şeyden önce insanlık görevim..

Yararlı olması dileğiyle...

Prof. Dr. Kemal Arı





Konak Meydanı



GİRİŞ

İzmir, kent olarak kurulduğu günlerden bu güne değin hep “deniz”le bütünleşen kimliğiyle tarihte öne çıktı. Bulunduğu konum ona Akdeniz’in tarih içinde ünlenmiş öteki Akdeniz liman kentleriyle bütünleştirmek için sayısız olanaklar sundu. Akdeniz yüzyıllar boyunca, üzerinde gidip gelen gemilerle, kendi kıyılarında oluşan kültürü ve üretilen pek çok şeyi; bu liman kentlerin birinden ötekine sürekli olarak taşıyıp durdu. İzmir de kendine uğrayan her bir gemiye ya bir şeyler aktarır, öteki limanlara gönderiyor; ya da oralardan gelenleri kabul ediyordu. Doğu Akdeniz’in önemli bir liman kenti olarak; gemilerin gidip gelişyle kıyılarına yığılan ve aktarılan zenginliği kendi varlığında hissetti. Kent, kendine özgü bir dokuya sahipti. Arkasını dayadığı geniş Anadolu yaylası, bağlı olduğu öteki coğrafyalardan değişik üretim ortamlarından kendine özgü ürünleri cömertçe ona aktarıyordu. Anadolu; onun ötesinde İran ve ta Orta Asya’ya dek uzanan geniş Avrasya... Bu büyük coğrafya; değişik ürünler üretiyor ve bunları, aylar süren kervanlarla, liman kentlerine ulaştırıyordu. Bu kentlerden biri de; Anadolu yaylasının batıya açılan en uç noktasında, limanıyla ünlenmiş olan İzmir’di... En uzaktaki uç noktadan, İzmir Limanı’na kadar gelen o uzun yolculukta; nice ticari, kültürel ve toplumsal ilişki düzenekleri oluşuyor; bu oluşum, doğrudan yaşamla ilişkili değişik olgu ve süreçler, bu etki ağı üzerinde biçimleniyordu. Hiç ilgisi yokmuş gibi görünen; örneğin Ankara’nın sofunun İran’ın ve öteki Asya ülkelerinin halı, ipek ve diğer otantik ürünlerinin etrafında oluşan ticari ağ içinde değişik aktörler, üzerlerine düşen rollerini oynuyorlardı. Yine örneğin, Marsilya’da ya da Napoli’deki bir tacir, İzmir’e sarılacak ve orada pazarlanacak ürünlerini bulabildiği gemilere yükleme telaşı içinde koştururken; yükleyip gönderebildiği malıyla ve onun karşılığında aldığı para ya da başka bir ürünle, bir ticari zenginliğin oluşumunda önemli bir etken olarak ortaya çıkıyordu. Böylece, örneğin Napoli’den İsfahan’a uzanan geniş ilişkiler düzeneğinde; bir aktarıcı olarak İzmir, önemli bir liman kenti olarak öne çıkmaktaydı. Eski devirlerin, kendine özgü koşulları içinde, bu iki kent; sırf ticari ilişkileri ve limanlar ve gidip gelen gemiler; sonra da limandan öte yola çıkan deve kervanları aracılığıyla, olabildiğince birbirlerine yakınlaşmış oluyorlardı. Bu iki uzak kentteki yakınlık; belki İsfahan’dan, köhne bir yerde, ama mesafe olarak yakındaki bir başka coğrafyadan; çok daha fazlaydı. Kısacası, deniz; denizlere açılan limanlar ve iskeleler; bu limanlar arasında gidip gelen gemiler; bu sürecin işlemlerini sağlayan pek çok meslek gurubu gibi, denizciliğin her bir sektöründe yer alan gerçek ve tüzel kişiler; bu yoğun ticari akışta ve kültürel etkileşimde önemli bir yer edinmişlerdi. İzmir, denizin kucağında sallanan bir beşik gibiydi. Bu beşik, denizden gelen ve organizmaya can veren hava ile bünyesine aldığı kültürleri besliyor; ona bambaşka bir kimlik ve öz nitelik veriyordu.

Tarihin binlerce yıllık geçmişi içinde; nefes alıp veren organizmalar gibi kentler de; hep etki altında kaldıkları dönemlerin özelliklerini yansıtmışlardı. Bu genel ve bilindik bir özelliktir. Akdeniz’e açılan bir limanı olmasından dolayı; ondan bir soluk ötede başka limanlar; derken çok daha ötelerde başka limanlarla çevrelenmiş bir iletişim, etkileşim ve bunun sonucunda ortaya çıkan oluşum vardı. Bu alışveriş süreçleri içinde kent varlığını, sürekli olarak yenileme olanağına kavuştu. Kent, bulunduğu kıyı çizgisinde ve bir soluk ötesinde yer alan Ege Adaları’nda yer alan limanlara bakıldığında, hem yalnız hem de rakipsiz değildi. Bu rekabet gerçekte, karşılıklı bir zenginliğin de nedeni oluyordu. İzmir’in hemen yanıbaşında



The Port of Smyrna

yer alan Kuşadası ve Balat (Didim); kuzeye doğru çıkınca Mudanya ve İstanbul; derken denizin öte yanında Selanik Limanı... Anadolu'nun karşısındaki kıyı çizgisinde yer alan sayısız limanlar ve koylar; derken Pire; daha da öteelerde, Kuzey Akdeniz boyunca Trieste, Napoli, Tulon ve Marsilya... Bu ağın, tarihin derinliklerinde kalan gerçek ortakları da vardı. Onlar bulundukları yerlerde durmaktansa, gemileriyle uzak coğrafyalara mal sarıp götürmeyi ve oralardan yeni zenginlikler, kaynaklar, madenler ve başka ürünler getirmeyi arzuluyorlardı. Örneğin Venedik ve Cenevizli tacirler... Üstelik bu sayılanların dışında, Mersin, Hayfa ve Mısır'ın ünlü Port Said'i de tarihsel aktörler olarak yer almaktaydılar. Akdeniz havzası; İstanbul Boğazi'nin geçince de; Kuzey Anadolu'da, kıyı Karadeniz boyunca kurulan koloni toplulukları ve onların bulundukları yerlerde denize doğru uzanan iskele ve limanlar... Bu geniş coğrafyada, deniz ve denizlerin kucakladığı limanlar arasında gidip gelen ve mübadele edilen mal ve para; her yana olduğu gibi; İzmir'e de zenginlik taşıyordu.

Bu limanlarla İzmir'in ticari ilişkisi, her zaman aynı ölçüde ve yoğunlukta olmadı. Bu limanların kimileri tarihin çok eski devirlerinden beri var oldukları gibi; kimisi de yüzyıllar sonra ticaret ve nakliyat olanaklarının artmasıyla birlikte önem kazandılar. İzmir'in de kendi tarihinde, liman özelliği zaman zaman inişler ve çıkışlar yaşadı. Ancak; onu ötekilerden belki de en ayrıcalıklı kılan olgu, sırtını Küçük Asya üzerinden; dünyanın en büyük kara kütesine, bütün bir Asya kıtasına dayıyor oluşuydu. Coğrafya, kimi zaman geri plana atılsa da; İzmir'i bu geniş kara kütesinin Akdeniz'e açılan önemli bir çıkış noktası olmaya zorluyordu. Yalnız deniz ve liman, bir kentin "denizci" bir kimlik niteliği kazanması için yeterli olamaz. Liman eğer kendini besleyen ana bağlantılar; sürekli ona yük, ürün ve malzeme taşıyacak başka kanallar yoksa kuşkusuz ne denli deniz kıyısında olursa olsun, bu işlevini yitirir. Bir kente "denizci" kimlik ve niteliğini veren, limanın yanı sıra, denizle olan iç içelik; denizden beslenen bir kültür akışı ve giden gelen gemilerle kente taşınan ticari değeri olan ürünler ile bu ürünlerin alım ve satımının belirlediği ticari ağ içinde yer alan bütün aktörlerdir. Denizden limanı besleyen ürün akışı ve bunun etrafında oluşan karmaşık alışveriş düzeni olmadan, kentin modern anlamda bir deniz kenti olması olanaklı değildir. Bu ticari akış; gerek denizde gidip

İZMİR'İN KURULUŞ EFSANESİ

Gerçekte, İzmir'in denizcilik kimliği onun tarihiyle özdeşleşmiş bir özellikti. Kentte kesin olarak toplu yerleşimlerin ne zaman başladığı pek bilinmemekle birlikte; bilinen dönemlerine bakıldığında, çok eski zamanlardan en yakın dönemlere kadar onun denizci kimliği hep öne çıkmıştı. Sözümona, Büyük İskender M. Ö. 4. Yüzyıl'da İzmir'e geldiğinde, sonradan Kadifekale olarak bilinen Pagos Dağı'nda avlanmış; yine söylentiye göre onu çok etkileyen bir rüya görmüş ve sonra da kentin yeniden kurulması buyruğunu vermiş... Bu romantik anlatımla örgülenmiş dönemlerde, İzmir anlatımlarında hep denizden gelen kavimlerden; kıyıda ticaret yapan koloni ve denizci halklardan söz edilir. Bunlar ne denli doğrudur, bilmek zor... Ancak ünlü şair Homeros, Meles Çayı'nda yüzmüş; sayısız gezgin, Pagos'un ve körfezin görkemli görüntüsünden etkilenmiş ve onu resmeden çok sayıda minyatür çizmişlerdir.

NORDDEUTSCHER LLOYD BREMEN.



gelen gemiler ve gerekse liman ve onun etrafında oluşmuş diğer iş alanlarında, doğrudan ya da dolaylı “denizci” denilen bir meslek erbabının ortaya çıkmasını da sağlar. Değişik iş kolları denizle ilintili olarak, değişik mesleklerle anılan kişi ve grupların ortaya çıkması için pek çok ilişkiler düzeneği oluşturur. Gerçekte, kent yaşamında denizciliğin bu denli açık olduğu ortamlarda, kentle deniz arasındaki bu etkileşimi kolaylaştıran toplumsal etkenlerin ve bu etkenler içinde rol oynamış kişiliklerin ortaya çıkması da kaçınılmazdır. “Denizci” gibi çok genel ve yaygın bir kavram, kendi içinde çok derin ve çeşitli anlamlar taşıdığına göre; bu etkileşimde bu kimlik tanımlaması içinde yer almış kişi ve grupların, bu rolü oynarken, farkında olsun ya da olmasınlar; gerçekte topluma bir sosyal davranış türü ve özelliği aktardıkları kolayca söylenebilir. Denizcilik mesleğiyle uğraşan bir kişi ya da grubu, öteki kişi ve gruplardan ayıran en temel etken, doğrudan denizcilik mesleğinin sağladığı iş kollarında etkinlik göstermeleri ve bu etkinlik sırasında ister istemez edindikleri denizden gelen kültür edinimleridir. Bu kültür ediniminin, ayırıcı bir davranış türü ve yaşam algısı getirmesi de kaçınılmazdır. Bu durum, toplumsal davranış kalıbında, kendine özgü ayırıcı nitelikleri yanında, mesleki anlamda bir grup kimliği ve mesleki dayanışma duygusunun gelişmesini sağlayacak süreçleri de yaratır. Bu mesleki dayanışmanın, bir meslek gurubunun içinde bulundukları ekonomik, toplumsal ve kültürel ortamda haklarını koruyacak bir kolektif duruşa girmeleri de doğaldır. Bu nedenle, tarihin hangi döneminde olursa olsun, bir denizci kentte, denizcilik mesleğiyle doğrudan ya da dolaylı olarak iç içe olan kişi ve grupların ortak bir dayanışma ve ortak sorunlar karşısında mesleki birlikler oluşturma çabalarına tanık olunur.

Dolayısıyla denizcilik uğraşısı; yalnızca denizden limanlara aktarılan ürünlerin ya da öteki yüklerin, bu gidiş gelişini sağlayan gemi hareketleriyle sınırlı değildir. Ticari anlamda denizcilik, deniz yüzeyinde gidip gelen gemilerin yük taşıma döngüleri yanında, onun çevresinde öbeklenmiş çok daha büyük bir fotoğraf olarak tanımlanabilir. Dolayısıyla bu fotoğrafın ancak belli bir bölümünde denize ait renk-



ler vardır. Bir liman kentinin, belli bir yüzyılda bir fotoğrafını tamamlayacak pek çok olguyu onun içine koyarak, bir anımsama egzersizi yapıldığında; bu fotoğrafı tamamlayacak pek çok görüntü ve nesnenin yer aldığı görülebilir. Bu görüntü içinde liman; limanda yer alan sayısız bandıralı gemiler ve bu gemileri sanki evi edinmiş deniz adamlarının yanı sıra liman görevlileri, sabırsızlıkla seferden gemilerinin gelmesini bekleyen acente sahipleri, oraya buraya yük taşıyan hamallar ve daha nice aktör yerini alır... Limana yanaşan bir geminin gelmesiyle birlikte, kıyıda başlayıveren büyük ve gürültülü döngü, bu tabloyu tamamlar. Kıyıdan denize doğru uzanan iskeleler, şatlar; bir o yana bir bu yana sallanan mavnalar; gemide mal sayımı yapan puantörler, gümrük görevlileri, tüccar ya da öteki alıcılar, derken komisyoncular ve limana ilişkin ne kadar gerçek ve tüzel kişiliği temsil eden figür varsa onları bu tablo içine yerleştirmek olanaklıdır.

Bu görüntü, herhangi bir döneme ilişkin her zaman gözlemlenebilecek donuklaşmış bir tabloda gözlerimize yansıyan çizgiler olarak tanımlanabilir. Ancak, bu tabloda yer alan, kimi zaman adı ya da görüntüsü akla bile gelmeyen nice figürlerin deniz ticareti ve taşımacılığıyla ilintili olduğu akıldan uzak tutulamaz. Her şey bir yana tarihin her döneminde en büyük ticari taşımacılığın denizlerden sağladığı düşünüldüğünde, toplum içinde her hangi bir insanın da dolaylı da olsa denizcilik uğraşısı ile bir ilgisinin olduğu söylenebilir.

Bu ilgi durumu, gerçek ve tüzel kişilikler yanında, denizcilik uğraşısına kucak açmış ve deniz kültürünün oluşturduğu tarihsel beşiğin içinde sallanıp durmuş kentler için de böyledir. Kentler de tıpkı yaşayan organizmalar gibi nefes alır ve verir. Kentler, bulundukları doğal çevrenin yanı sıra; yazgılarını kesiştirdikleri tarihsel süreçle, bu sürecin içinde geçmişten günümüze ve günümüzden de geleceğe doğru sürekli bir yükseliş, gelişme ve değişme özelliklerini içinde taşırlar. Üstelik o devasa organizmayı var eden ilk anda akla gelen aktörlerin ve kurumların dışında, daha nice akıllara gelmeyen, ancak varlığıyla önem kazanmış olan oluşum ve



faktörler, o organizmayı dipdiri ayakta tutmak için ona eklenmişlerdir. Böylesine karmaşık bir yapıya, hangi yönden bakılırsa bakılsın, onun içinde değişik dünyalar, anlamlı ilişkiler ve bu ilişkiler düzeneği içinde yığınla ortaya çıkan anlamlı etkileşimler ve bu ilişki ve etkileşim içinde ortaya çıkan bir uğraşı ve emek görülür. Dolayısıyla bir liman kentini ve o liman kentinde, limana ilişkin işleyişi, ancak bütün bu ayrıntıda kalmış, görülmeyen, varlığı bilinse bile öteki büyük görünen etkenler yanında adı pek söylenmeyen her bir etkeni dikkate almadan yapılan bir gözlem; doğru sonuçlar ortaya koyamaz.

Ancak tarihçinin işi, yalnız bilinmeyenleri bilinir kılmak ve onları ortaya çıkararak, onlar üzerinden anlamlı bir bütün oluşturmak değildir. Tarihçinin işi, öncelikli olarak bu ilişkiler düzeneğini “anlamak”tır. Bu anlama çabası, kimi zaman konuya bütüncü, geniş ölçekli ve kapsayıcı bir bakışı gerektirir; kimi zaman da bu karmaşık ilişkiler düzeneği içinde, yalnızca bir olguya, olaya ya da oluşuma yoğunlaşarak, onun bu karmaşık ilişkiler düzeneği içindeki can alıcı işlevselliğini ortaya koyar... Gemi taşımacılığı ve bu taşımacılık işinin önemli bir figürü olan acentecilik, bu genel yapı içinde anlamlı bir bütünlüğü sağlayan işleviyle öne çıkar. Acente, gemi sahibi ve günler boyu denizde kıyıya uğraşmak için çırpınan geminin ikinci bir sığınağı gibidir. Gerek gemi işletme sahibi ya da herhangi bir gemi sahibi; gittiği limanda gemi nakliyecisi ve acenteleriyle belli bir ilişki düzeneği içinde bulunma isteğindedir. Her geçen gün, bir tarih olduğuna göre; gemi nakliyatçılığı ve acenteciliğinin de oldukça eski bir meslek ve uğraşı alanı olduğu söylenebilir. Bugüne ilişkin, önemli olarak görülen ne varsa, onun kuşkusuz külfetlerle dolu geçmişinden de söz edilebilir. Bakışlar geçmişe odaklanınca da; eskilerin deyişi ile nice “tebarüz” eden; yani gittikçe belirginleşen, dağılan sisler altında ortaya çıkıp aydınlanan yüzlerden söz edilebilir. Hiç umulmadık zamanlarda, hiç akla gelmeyen ve belki de belleklerden çıkıp gitmiş kişilerin ve yaşamların, aslında ulaşılan sonuçta ne denli büyük bir emeği olduğu, dikkatli bir bakışla derhal ortaya çıkıverir.

Ele alacağımız konu; “İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti”nin tarihi olduğuna ve bu tarihin yüz yıllık bir geçmişe dayandığı bilindiğine göre bu süreç içinde ortaya çıkan mesleki dayanışma, örgütlenme ve uğraşlar yanında bu sürecin içinde yer almış pek çok kişiliğin de ortaya çıkıp, geçmişin sisleri arasından “tebarüz” etmesi kaçınılmazdır... Bu sürecin, nice zorluklarına katlanmak durumunda kalmış bu kişiler, bir anlamda günümüzde aynı mesleği sürdürmeye çalışan kişi ve kurumların ataları sayılabilir. Söz konusu mesleğin öncülerinin kimlikleri, yüzleri ve yaptıkları ortaya çıktığında; bu oluşumun tarihle bütünleşmiş işlevi de daha kolay anlaşılabilir.

Mesleki dayanışma ve ortak sorunlar üzerine yoğunlaşarak, çözüm üretmek amacıyla kurulan bir derneğin geçmişte yaşadığı olaylar, o meslek için önemli deneyimlerdir. Bu deneyimler, geçmişten günümüze uzanan o derin çizgi üzerinde, dernek içinde değişik sorunlar üzerinde uğraşmış kişilerin emekleri üzerine kurulmuş olan değerli bir hazinedir. Bu birikim ve deneyim; her zaman somut varlıkların enini, boyunu, ağırlığını ya da hacmini kesin olarak hesaplayacak yöntemlerle ortaya konulamaz. Veriler ne denli kesin, bilgiler ne denli yalın olursa olsun, yine de bunların tarihsel süreç içinde bütün toplumun hatta dünya olaylarının etkisi altında incelenmesi gereksinimi vardır. Her organizma, içinde bulunduğu doğal çevrenin ona sunduğu koşullar ve olanaklar içinde anlam kazanır. O doğal çevre dikkate alınmadığında, organizmanın varlığının anlamı havada kalır. Bu nedenle,



bir dernek üzerine yapılacak incelemede de onu çevreleyen temel koşulların irdelenmesi, kuralların ve yasaların belirlediği çerçeve ve toplumsal dinamikler çerçevesinde irdelenmesi kaçınılmazdır. Doğal olarak, Deniz Nakliyecileri Derneği'nin varlığı da, İzmir'in genel sosyal, ekonomik ve kültürel dokusu içinde, denizcilik kültürünün, işleyişinin ve bu temel çevrenin üzerinde onunla etkileşim içinde olan diğer etkenlerin bütünü içinde bir anlam taşır.

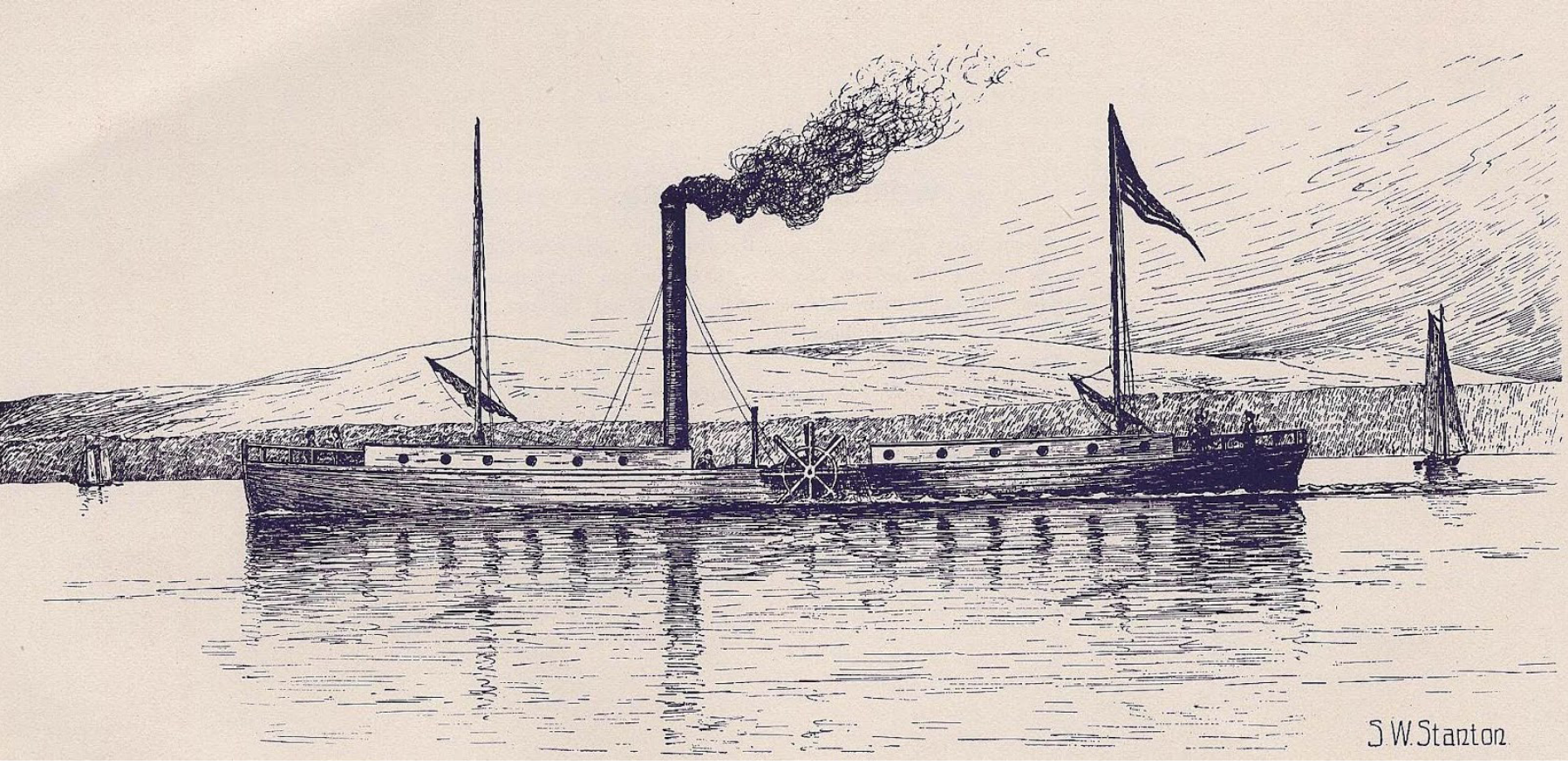
Şöyle düşünelim:

Bir dernekten söz ediyoruz; bu dernekte değişen yönetim kurullarını ele alıyor ve bunları ardı ardına sıralıyoruz. Hatta bir ölçüde, her bir yönetim kurulu evresinde dernek adına yapılan işlerden de söz ediyoruz.

Ancak, çevrede olup bitene göz atmadan; oralardaki değişimi görmeden; yalnız bir noktaya odaklanmak, o noktayı anlamlı kılamaz ki?

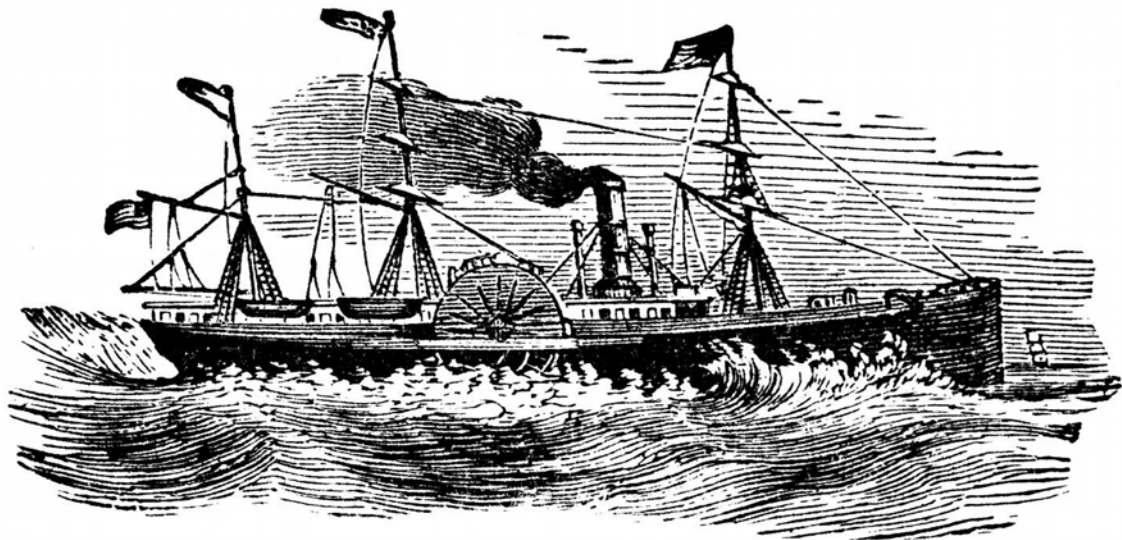
Bir fotoğrafa bakıyoruz; orada bir yüze gözlerimizi diktik; bütün hatlarıyla onu görüyoruz; ama fotoğrafın bütünü hakkında hiçbir düşüncemiz ve izlenimimiz yok... Oysa o yüzü ya da çizgiyi anlamlı kılan, onun içinde yer aldığı kompozisyonudur. Dolayısıyla işin, bir noktaya odaklanarak onu olabildiğince aydınlatmak gibi bir sorumluluğu olmakla birlikte, aynı zamanda onu anlamlı kılacak, tamamlayacak, bütünleyecek çevre faktörlere bakmak da gereklidir. Basit bakış, her zaman yanıltır. Bu bakışın göreceği şey yüzeysel, sıradan ve anlamsal derinlikten yoksundur. Anlamak ve kavramak gibi duyular devre dışıdır; biçim ve görüntüyle yetinilen bir algı devrededir. Böyle olunca da ortaya konulan sonuçlar, geleceğe ilişkin kimi anısal bilgilerden öteye gitmez; yeni sorunlar karşısında deneyim olarak yeni kuşaklara aktarılamaz. Bu işin kolay kısmıdır. Zor olan ise, bir tarihsel olguyu derinden anlamak ve kavramak temelinde, onu içinde bulunduğu öteki etkenlerle ele alıp sonuca varmaya çalışan kapsayıcı ve analizci bir yöntemidir. Küçük bir parçanın eksikliği nedeniyle, devasa boyutları olan bir makinenin çalış-





masının olanaksızlığı gibi; bir bütünü görme ve kavrama çabasında atlanıverecek bir ayrıntı, koca bir yapının çökmesine neden olacak kadar riskleri de yanında taşır. Her çöküş, bir yıkımdır. Dolayısıyla tarihte ele alınan bir dernek bile olsa; onun içinde bulunduğu bütün çevresel, toplumsal ve kültürel etkenler göz önüne alınarak, genel sonuçlara gitmek gereği vardır.

Örnekleyelim: Yer, 19. Yüzyılın İzmir’inde, liman ve onun etrafında dönen hareketlilik olsun. Gelen giden gemilerin teker teker dökümünü ortaya koysak; daha da ötesi bunların getirip götürdüğü yükleri teker teker saptasak! Bu yöntemle yığınla veri ortaya koyabilir; bunları yeni bilgilere ulaştıkça gittikçe de kabartabiliriz. Ancak, bu veri yığınının bir genellemeye ve anlamlı bir sonuca gitmek olanağı bulunabilir mi? Pekâlâ; bununla da yetinmesek ve diyelim ki İzmir’den önce Ayasuluğ’a (Efes-Selçuk), oradan Karacaova’ya ve Aydın’a, derken Aydın’dan da ötelere, örneğin ta Ankara’ya kadar uzanan karayolu ağından gelen giden kervanların dökümünü tek tek saptasak! Yetinmesek; Ankara ötesine; Erzurum’a, oradan da ötelere, örneğin ta İran’a, yani tarihsel ipek yolunun bu yüzyılda ticaret ve yük hacminin ne kadarının İzmir’e aktarılabildiğini saptayabilsek; bu saptama yaptığımız zaman İzmir’deki ticareti ve bu ticareti besleyen deve kervanları ve liman arasındaki ilişkiyi ortaya koymak için yeterli olmaz.



Tersini de düşünebilirsiniz:

İzmir limanından kalkıp, denizlere açılan yelkenli ya da sonradan ortaya çıkmaya başlayan buharlı gemilerin ve bu gemilerde yük gönderen, hesabını buna göre yapan İzmir’li bir tüccarın, Midilli’de oluşan yeni ticari canlanıştan olumlu ya da olumsuz etkilenişini göz ardı ederseniz... Denizlerdeki yolculukların tehlikesi- ni, hala var olan korsanları ve yağma hareketlerini saymazsanız... Ve diyelim ki Port Sait’e ve oradan sağa sola dağılan öteki yolları; olmadı Marsilya’da, limanın hemen yanında kurduğu acentasında İzmir’den gelen giden malları kaydeden, bunun pazarlamasını yapan komisyoncuları göz önüne almazsanız... İzmir’in ve Liman’ın, giderek de o liman içinde yer alan her hangi bir kurumun, oluşumun ya da gerçek bir aktörün durumunu anlama ve kavrama olanağı olabilir mi?

Görüldüğü gibi; konuya ister geniş, kapsamlı ve kavrayıcı bir bütünsellikten ba- kın; ister gözlerinizi bir noktadan bütüne doğru çevirerek o bütün içinde o nok- tayı anlamlı kılacak ilişkiler düzeneğini çözme çabası içine girin! Her iki yöntem de son derece anlamlı ve önemli sonuçlar ortaya koyacak verileri bolca ortaya koyacaktır.

O halde, önce “İzmir Bahriye Birliği” olarak 1913’te kurulan; zaman içinde, deği- şen yasalar gereği adı “İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti”ne dönüşen; ardından da “İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği” adını alan bir mesleki dayanışma örgütle- nişi ve sivil toplum oluşumunun “yüz” yıllık bir tarihi oluşu son derece anlamlıdır. Üstelik organizma yok olmamış; tam tersine o günden bugüne uzanan süreçte, yeni anlamlar kazanarak ve yeni işlevler yüklenerek, önemini hep korumuştur. Türkiye gibi, “modernite”yi batı ülkelerine göre oldukça geriden izleyen bir ülke için son derece önemlidir. Bugünün Türkiye’sinde, örneğin yaşı yüz yıla ulaşan, daha büyük ya da tersine daha küçük ölçekli kaç tane sivil toplum örgütlenişi sa- yılabilir? Bu sorunun yanıtına odaklanmak bile; yaşı yüz yıla dayanmış bir mesleki örgütlenme modelini; bu örgütlenme modelinin, Türkiye’nin özellikle ekonomik gelişiminde son derece etkili olmuş bir meslek gurubunun bu sürece sayısız kat- kılarını göz önüne getirdiğinizde, son derece anlamlı olduğu derhal görülür.

Ancak sonuç olarak görülen fotoğraf, var olanı anlatmak için yetmez. Ona anlam ve derinlik veren, geçmişin bu güne taşıdığı birikim olduğuna göre; İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti’nin son yüz yıllık tarihinde oluşumu, gelişimi; bu oluşum ve gelişimi besleyen, etkileyen ve belirleyen her türlü etkiyi irdelemek, onun önemini anlamak açısından son derece gereklidir.

Basitçe örnekleyelim: Bir ormanın içinde “tek bir ağacı” anlatmaya çalışıyoruz, ancak orman hakkında hiçbir bilgimiz yok... O zaman, böyle bir bakış, yalnız or- manı görememenin erdemsizliği bir yana; o ağaca da bir haksızlık sayılır. Çünkü O, onu anlamlı kılacak bütün yan etkilerden soyutlanmış olacağından yapılacak gözlem, bir nesnenin en, boy ve hacim hesabını yapıyor gibi bir anlamdan öteye gitmez. Bu nedenle; İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti’nin yüz yıllık tarihini ele al- mayı amaçlayan bir çalışmada; olayları yalnız derneğin kendi içindeki gelişmeleri ele alarak bir ölçüde anlamlı olmakla birlikte; onu tıpkı bir ormanın içindeki ağacı, ormanla birlikte anlatmak gibi, onu var eden, anlamlı kılan etkiler ağı içinde irde-lemek son derece anlamlıdır. Bunun da kuşkusuz bir ölçüsü olmalı; yani dernek, her şeyden önce, ele alınacak ve irdelenecek konuda bir “özne” niteliği taşıdığı gibi; onun tarihine tanıklık edenlerin, hatta tanıklık ettikleri konularda büyük ölçü- de baş aktör olarak da yer almış olanların belleklerinden süzülenler; kimi yüzleri



daha da belirginleştirebilir, aydınlatacaktır. Derneğin, günümüze kadar gelen tarihsel süreci içinde bu önemli aktörlerin; bugünün oluşumundaki etkileri, eldeki bilgi ve verilerin ışığında sorgulandığında; her şeyden önce ortaya konulan ve pek çok bellekçe artık anılmaz olan büyük emekleri karşısında insan ahlakı, ancak büyük bir saygı duygusu geliştirebilir. Örneğin; derneğin eski üyeleri arasında, ancak anılarda anımsanabilecek Rees Han'ın dördüncü katında, yanında çalışan birkaç dernek üyesi ile birlikte elle çevrilebilen bir çoğaltma makinası hazırlanmış istatistikleri bir an önce basmak için uğraşan Mösyö Jamafta'yı kaç kişi anımsıyor?¹ Mösyö Mafta'nın yanında daha nicelerini kaç kişi gözlerinin önüne getirebiliyor? Ötesine geçelim; bu yarım yamalak anımsama duygusu; bugün, yaşadığımız an için böyledir; ya yarın için? Yarın, bugünün değişerek, başkalaşacak gelecekteki halidir. Bugün de dünün, değişerek; nice şeyler belleklerde unutulmuş yaşılan anlık zaman dilimidir. Geçmişte bildiklerimizin pek çoğu nasılsa bugün, unutulmuşluk girdabında yok olup gitmişse; bugüne ait bildiklerimizin pek çoğu da yarın, belleklerden silinip gidecektir. Yarın bu geçmişte öyle ya da böyle, belleklerden çıkıp üzerlerine tutulan ışıkla, sisler Arkasında dağılarak belirgenleşen yüzleri, kuşkusuz hiç kimse anımsamaz olacak...

Ve bugün bile belki de nice anımsamayanların onca emekleri, derneğin bugünü-nü var etti. Ve bugünün de yarını var edecek etkileriyle, tarihin boşluğuna nice emekleri bıraktığını göz ardı edemeyiz. Çünkü yarını, bugün yaratacaktır. Tıpkı geçmişin, bugünü yarattığı gibi...

Görülüyor ki; tarih yalnız nostaljik/ (özlenen ve belleklerde hoş duygular bırakan) kimi duyguları canlandırma uğraşısı değildir. O her şeyden önce, bir tarihsel olguyu ya da olayı anlama, kavrama, irdeleme; çelişkiler ve etkiler ortasında biçimlenişini kavrama uğraşısıdır. Bu uğraşı ortaya bilinmeyen pek çok gerçeği ortaya koyar; olgular arasındaki ilişkileri belirler. Tarih bilimi, aynı zamanda uğraşılarda ortaya çıkan bu birikimi, geleceğe aktarma aracıdır.

Dolayısıyla, Deniz Nakliyecileri Derneği'ni tarihsel bir olgu ya da –varsayalım ki- tarihsel bir oluşum olarak ele alacak bir araştırmada, onun yüz yıllık tarihi, onun oluşumunu sağlayacak diğer etkenlerden soyutlanarak anlamlı bir bütün oluşturmaz. Tarihsel oluşum olarak O, kendisini var eden diğer etkenler arasında bir anlam taşır. Bu nedenle, derneğin tarihi ele alıp irdelenirken, onun kuruluşundan bugüne kadar gelen tarihsel sürecin, onun üzerinde, onun oluşumunu belirleyen etkilerini göz önünde tutmak kaçınılmaz bir zorunluluktur. Bu, “uzun ince bir yol”dur. Süregelen tarihsel akış içinde, bu yolun izlenmesi, kimi kopukluklara karşın, anlamlı bütün oluşturacak pek çok veriyi de yanında sunmaktadır.

İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği, 2013 yılı içinde kuruluşunun 100. Yılı'nı tamamlamıştır. Bu yüz yıllık tarih, kendi yapısı, boyutu ve etkileri açısından bakıldığında, bir mesleki oluşum ve dayanışma örgütü olarak oldukça uzun bir süre sayılabilir. Türkiye gibi demokrasi kültürünün ve sivil toplumsal örgütlenmelerin geç geliştiği bir ülkede, öteki sivil toplum kuruluşlarıyla karşılaştırıldığında, bu bir “asır”lık tarihin ne denli önemli olduğu ortaya çıkar.

İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği'nin kuruluş tarihi, derneğin kendi resmi kayıtlarına göre 1913'tür. 1913 yılından, günümüze kadar geçen yüz yıllık tarih; Türkçenin halk dilinde güçlü bir anlatım kalıbı olan “uzun ince bir yol” deyimini ile nitelendirilebilir. Gerçekte bu deyim her şeyden önce, kendi yolunda yürüyen kişi, kişi-

¹ Suphi Kervanoğlu ile yapılan söyleşi

ler ya da kurumların uzun bir yolu türlü zorluklara karşın sabırla yürümeleri gibi bir anlam taşır. Böyle bir yürüyüşte, öngörülme-yen nice olumsuz etken, çabaları sekteye uğratacak oluşum ve birikimi, kendi doğası içinde barındırmaktadır. İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği'nin o uzun yürüyüşte, gerek dünya ve gerekse Türkiye ve özelde de İzmir ölçekli ortaya çıkan sorunları aşma yolundaki uğraşlarına bakıldığında, bu yüz yıllık tarihsel süreci anlatmak için bu deyim-in hiç de abartılı olmadığı derhal görülür. Bunun nedeni, derneğin yalnız kendi içinden zaman zaman ortaya çıkan zorluklar, zafiyetler ya da kırılma evreleri olarak görülemez. Her olgu, onu tamamlayan öteki olguların eseri olduğuna göre; İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği'nin bu uzun yürüyüşünde karşılaştığı güçlükler de geniş ölçekli dış etkenlerden oluşmuştur. Örneğin, dünyayı kasıp kavuran savaşlar, ortaya çıkan ekonomik krizler ya da olağanüstü olaylar, pek çok kurumu olduğu gibi adı geçen derneği de olumsuz biçimde etkilemiştir. Bu tür sert rüzgârlar karşısında, o uzun yolculukta yer alan pek çok kurumsal oluşum bu darbelerin sertliği ve gücü karşısında, varlığını sürdürü-meyerek, tarihten silinip gitmiştir. Bunun nedeni; Türkiye gibi; İmparatorluk geleneğinden sıyrılarak çeşitli siyasal, toplumsal, ekonomik, kültürel ve askeri çalkantılar yaşamış; bu çalkantılar içinde türlü değişimlere, kırılmalara ve atılımlara sahne olmuş ulus devleti yaratma süreçlerinin zorunlu olarak dayattığı etkilerdir.

Ulus devletin önce imparatorluğun dağılma evreleri içinde bir ulusal savaş vererek sıyrılma, yeni nitelikler ve özellikler kazanarak, bulunduğu coğrafyada kendine özgü bir toplumsal, ekonomik ve siyasal örgütlenme modeli oluşturduğu görüldüğünde, bu etkiler kendiliğinden ortaya çıkar. Örneğin; ilk dünya savaşının en önemli aktörlerinden biri olarak kendini savaşın içinde bulmuş ve bu savaşın sonunda siyasal birliğini koruyamamış olan Osmanlı İmparatorluğu, tarih sahnesinden silinmiştir. Ondaki geriye kalan topraklarda pek çok yeni ulus devlet kurulmuştur. Bunlardan biri de Türkiye Cumhuriyeti'dir. Bu cumhuriyet, Türkler'in çoğunluk olarak bulundukları coğrafyada, bir bağımsızlık savaşı vermeleri sonucunda kurulabilmiştir. Bu kuruluş süreci, çok daha uzun bir yolun yalnızca bir evresini oluşturur. Bunu siyasal, ekonomik, toplumsal ve kültürel yapıda gerçekleştirilen yeni devrimsel evreler izler. Bu evrelerde kimi önemli kırılmalar da kendini göstermiştir. Örneğin, 1930 Dünya Ekonomik Bunalımı ya da 1939 yılında başlayan İkinci Dünya Savaşı, bu kırılmaların ortaya çıkmasına kaynaklık etmiştir. Bu olağanüstü dönemlerde, ekonominin pek çok alanında olduğu gibi, deniz nakliyeciliğini doğrudan ilgilendiren liman hareketlerinde de önemli düşüşler yaşanmıştır. Üstelik yüz yıllık tarih içinde başka önemli dönemeçler de olumsuz etkiler olarak kendini göstermiştir. Bu sayılanlar dışında büyük kırılma süreçleri yaşanmasına neden olan tarihsel olaylar olarak; örneğin Türk-Rum Mübadelesi'nden, 1953 Varlık Vergisi uygulamasından, 6/7 Eylül olaylarından; Kıbrıs Barış Harekati'nden ve hatta Türkiye'de yaşanmış olan askeri darbeler döneminden söz edilebilir...

DÜNDEN BUGÜNE ADIM ADIM GEÇMİŞ

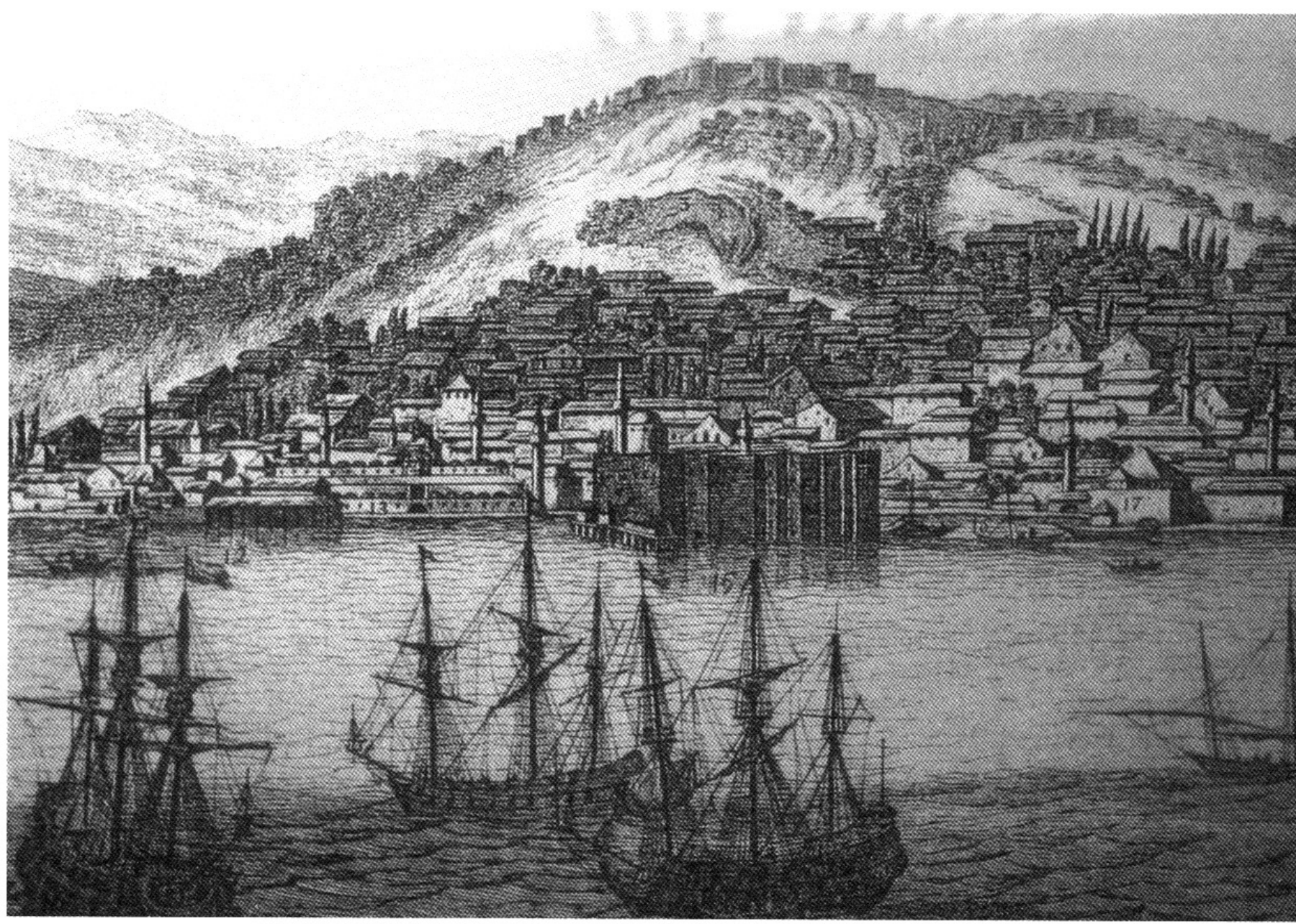
Bu giriş ve genel tanımlamadan sonra, geçmişin koridorlarına dönelim ve uzun tarihsel süreçte, kentin ortaya çıkan denizci kimliği içinde, deniz nakliye ve acen-teciliğin özellikle modern liman sonrasında ortaya çıkan koşullarını yakından incelemeye çalışalım... Türkler'in denizle tanışıp bir varlık göstermeleri 11. Yüzyılın sonlarında Emir Çaka Bey'in İzmir'de ilk olarak bir donanma kurmasıyla başladı. Serüven içinde akıp giden hayatıyla, pek ilgi çekici bir tarih figürü olarak ortaya çıkan Çaka Bey'in dramatik sonuna karşın, özellikle askeri denizcilikte zaman



Çaka Bey

1081 yılı ve Çeşme'de ilk Deniz Feneri'ni yakan Emir Çaka Bey... Bir Türk Beyi iken, Bizans üzerine yönelttiği akınlarının sonunda Bizans'a tutsak düşüşü; Bizans sarayında, imparatorun kız kardeşi Anna Komnena'yla yaşadığı söylenen ihtiraslı aşk; derken orada Bizans'a gelip giden Ceneviz ve Venedik gemicilerinin ve elbette Bizans'ın usta gemicilerinin denizlerdeki manevralarını görüp tanışması... Ardından saraydan bir yolunu bulup kaçışı ve Çeşme'ye gelip burada tam 50 parçadan oluşan bir donanma kurusu... Derken, Bizans'a karşı ardi arkası gelmeyen deniz akınları... Ve daha bunları izleyen nice olaylar... Çaka ya da kimi tarihçilerin dediğine göre Çagan Bey, Türkler'in ilk denizci atalarıydı¹. Üstelik denizin serüven dolu çekiciliğini yaşayan yalnız o da değildi: Onu izleyen ardılları, daha nice tarihsel olayların, söylencelerin ve kimi zaman efsanelere kadar giden olayların altına imzalarını attılar. Bu denizle ilk tanışık dönemlerin ardından yenileri geldi: Beylikler; ardından Osmanlı Devleti ve bu birbirini izleyen iki ardışık süreçte ortaya çıkan yeni denizciler... Piri Reis, Turgut Reis; Oruç Reis; Barbaros ve daha nice Türk denizcileri, Akdeniz'de, Karadeniz'de; Akdeniz'in çok ötesinde, Atlas Okyanusu'nun kıyılarında; Güney Hindistan açıklarında, Açe'de, Kızıldeniz'de, Uzakdoğu'ya açılan su yollarında, Tuna gibi büyük nehirlerde donanmalar oluşturmış ve parlak zaferler elde etmişlerdi. Preveze Zaferi, askeri denizcilik açısından hep gurur verici ve unutulmaz bir örnek olarak yer alırken; öteki denizcilere ilişkin gerçeğe efsanenin karıştığı türlü öyküler, Osmanlı kroniklerinde hep anlatılagelmişti. Hatta Piri Reis'in "Kitab-ı Bahriye" si ya da Barbaros Hayrettin Paşa'nın "Gazavatname"si, bu anlatımların en başında geliyordu².

¹ Konu için şuraya bakılabilir: Kemal Arı, "Emir Çaka Bey", İzmir Ansiklopedisi...



içinde Türkler'in Akdeniz merkezli olmak üzere büyük bir alanda donanma yüz-dürdükleri görülür. Ancak bu askeri denizcilığe karşın, ticari denizcilikte yüzyıllar boyunca pek bir varlık gösterdikleri söylenemez. Denizlerde Ticaret, başta Venedik ve Ceneviz olmak üzere latin kökenli tüccarların Akdeniz ve Karadeniz'de kurulan küçük koloniler aracılığıyla yürütölmekteydi. Bu halklar, 11. Yüzyılda Türkler'in bölgeye ulaşmalarından çok daha önce bu bölgeyi de içine alacak denizcilik faaliyetinde bulunuyorlardı. Bu durum Anadolu yarımadasında Türkler'in bütünüyle hâkimiyet kurmasıyla da değışmedi. Gemi seyrüseferlerinin ve değeri malların gemilerle denizlerde gidip gelişı sırasında adalarla dolu Akdeniz ikliminde korsanlık ve yağmacılık hiç eksik olmadı.

19. Yüzyıl'da buharlı motorların gemilere uyarlanmasıyla büyük tonajlı ve çelik gövdeli gemiler devreye girdi. Gemilerin boyutları değışmiş; taşıdıkları yük oranları artmış; hareket yetenekleri çoğalmış; bu nedenle korsancılık faaliyetleri bu yüzyılda büyük ölçüde azalmıştı. Bu yüzyıl, dünyada sanayi devrimine tanıklık ediyordu. yeni yüzyılda buharlı motorların bulunuşu; bu motorlar sayesinde daha büyük tonajlı ve çelik gövdeli gemilerin yapılmasıyla hızla değışti. Buharlı motorlar; buhar gücüyle elde edilen enerjinin değışik sahalara uygulanmasını da sağladı. Örneğin fabrikalar geleneksel üretim biçiminden; buharlı motorlarla sağlanan enerjiyle yeni düzenekler oluşturdular. Böylece artık fabrikalar daha seri ve kaliteli mallar üretebiliyordu. Bu durum ise buharın elde edilmesi için gerekli olan kömüre gereksinimi yanında getiriyordu. Bunun yanı sıra fabrikalarda üretilen ürünlerin

19. Yüzyılın sonlarına doğru gemilerin gövdeleri artık büyümüş ve çelikten yapılmaya başlamıştı. Gemilerin iç kısımları ve güverteleri de eski gemilere göre büyümüş ve daha modern bir görüntü almıştı. Örneğin; artık bu dönemde gemi boşaltma ve yükleme işlerinde büyük gemiler için vinçler kullanılıyor; liman içinde yük, demir raylar üzerinde gidip gelen özel araçlarla taşınabiliyordu. Gemilerin büyümesi, daha işlevsel duruma gelmeleri ve teknik özelliklerinin artmasıyla birlikte, gemiler için vazgeçilmez önemi olan limanların da kimi teknik ve fiziksel değişimlere uğraması kaçınılmazdı. Büyüklükleri binlerce tona ulaşmaya başlayan gemiler, artık tahta iskelelerden oluşan liman ortamlarına yanaşamıyorlardı. Sığ dip derinliği olan geleneksel limanlar, yeni ihtiyaçları karşılayamıyordu. Limanlarda gemilerin kıyıya yanaşabilmesi için; dip derinliklerinin artması gereği vardı. Üstelik modern liman işletmeleri için; klavuzlara ve modern fenerlere de ihtiyaç vardı. Gemilerin denizde yol alabilmesi için, teknik düzeyi yüksek iletişim donanımlarına sahip olması da bu yüzyılın sonlarında artık iyice aranan bir özellik haline almıştı. Bu donanımaya yalnız gemilerin sahip olması yeterli değildi. Bir gemide ileri teknolojik değeri olan teknik ve iletişim donanımının sağlıklı biçimde işleyebilmesi için; limanlarda da buna karşılık verebilecek yeni yapılanmalara gerek vardı. Sanaı Devrimi ve bu büyük dönüşümün Arkası sıra getirdiği pek çok teknik olgu, çok yönlü ve kapsamlı değişimi ve bu değişime ayak uydurma zorunluluğunu ge-





tiriyordu. Bu değişim zorunluluğu da; yalnız limanın sahibi olan coğrafya ya da o coğrafyanın üzerinde egemenlik kuran ülke için değil, aynı zamanda yük taşıyan ve gemileri sularda gidip gelen gemi şirketleri için de gerekliydi. Büyük ambarlar içinde taşınan büyük balyalar, sandıklar, kasalar ya da depolanan ürünlerin her birinin kendi özelliğine göre, yükleme ve boşaltma tekniklerinin de geliştiği gözlemlenmekteydi. Teknolojik atılımla birlikte hız kazanmış olan modernleşme süreçleri; kademe kademe, uluslararası ticaretten kentlerdeki limanlara, limanlardan da bireylere kadar uzuyordu. Gerek ticaret yapan gemi acenteleri ile onlara bağlı olarak çalışan pek çok meslek kuruluşu ile ticaretin ve mal gidiş gelişiminin sürmesini isteyen yerel yöneticilerin, büyük limanlar yapma arayışları, bu gelişmeler karşısında sanki bir zorunluluk durumu almıştı. Bu genel durum, Avrupa'nın hemen kıyısında bulunan Osmanlı Devleti'nde, Osmanlı yöneticilerini de yoğun biçimde ilgilendirecek, yeni düşüncelere ve arayışlara götürecek bir konuydu. O zamana değin, ne zamanda kurulduğu bilinmeyen; modern yükleme ve boşaltma işlevini yerine getirmekten uzak; pek çoğu ahşap iskelelerden oluşan limanlarda, modern ticareti sürdürme ve mal gidiş gelişini sağlama olanağı kalmamıştı. Aıklara yanaşıp, büyük zorluklarla mavnalar, sandallar ve hamallar aracılığıyla yükleme ve boşaltma yapmak hem zor, hem de maliyeti artırıcı bir etkendi.

Teknolojinin yoğun biçimde gelişimi, bunun gemilere ve gemi donanımlarına yansması; gemi boyutlarının büyümesi ve yoğunlaşan ticari ilişkiler içinde; Osmanlı Devleti de her ne kadar Sanayi Devrimi'ni gerçekleştirememiş bir ülke olsa da o zamana dek başta Avrupa merkezli olmak üzere dünya ile yoğunlaşan ticaretini sürdürebilmek zorundaydı. Bunun için yeni ve modern limanlar yapma, bu limanlarla yine bu yüzyılda büyük gelişme göstermiş olan demiryolları ile limanları üretim merkezlerine bağlama zorunluluğu ortaya ıktı. 19. Yüzyıl'ın sonlarına doğru,

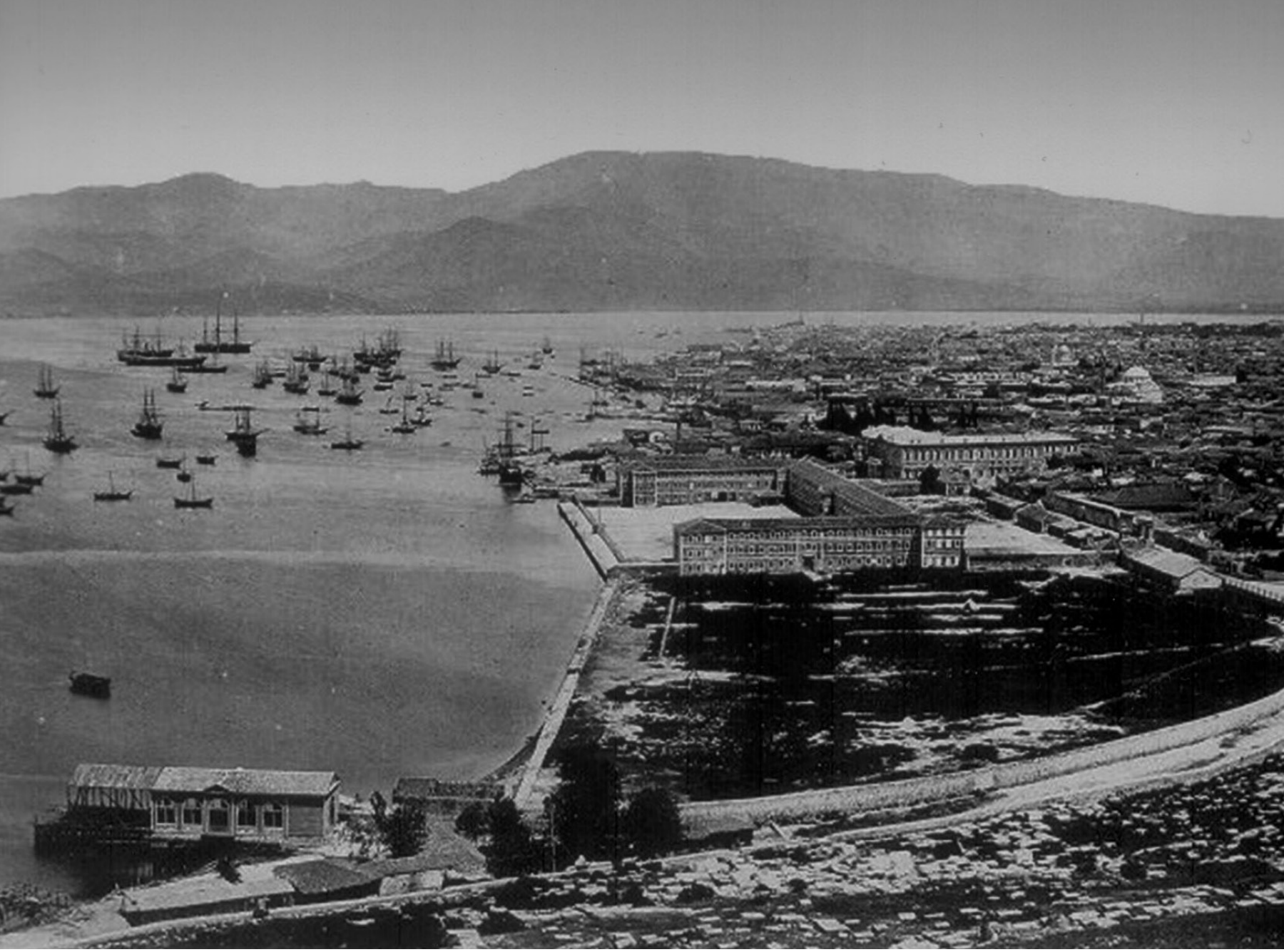
ticari yoğunluğun artmasına koşturucu olarak, üç önemli limanın adı öne çıktı: Bunlar; İstanbul, Selanik ve İzmir limanlarıydı. Kuşkusuz, her limanın bulunduğu coğrafik konuma, Arkasında yer alan hinterlandın ona sunduğu ürünlere ve yol şebekesine göre değişik özellikleri vardı. Örneğin İstanbul Limanı, yalnız İstanbul ve çevresi için değil; bütün Karadeniz'i kucaklayan geniş bir deniz ağının merkezi gibiydi. Selanik Limanı, Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'daki yoğun nüfusunun ve ticari hareketlerinin yöneldiği bir merkezdi. İzmir'in konumu ise büsbütün başkaydı. Bir yandan verimli Menderes ovalarının değişik özellik ve çeşitlilikteki ürünlerini dış pazarlara taşıyor; böylece bütün Akdeniz limanları aracılığıyla, o limanların bağlı oldu yol şebekeleri aracılığıyla, yüklerini en ucra köşelere kadar taşıyabiliyordu. Kent, Avrupa, Asya ve Afrika'ya açılan önemli bir liman kapısıydı. Bir anlamda Anadolu karasını, denizler ötesine bağlayan en önemli halka görevi görüyordu. İmparatorluk o dönemde Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz kıyılarına dayanan büyük bir coğrafya üzerine oturmuştu. Akdeniz, Kızıldeniz ve Karadeniz bölgelerini bağlayan bir konuma sahipti. Bir hesaba göre, bu yüzyılda Osmanlı ülkesinde yer alan pek çok limandan ülke dışına giden ihraç mallarının yüzde otuzundan fazlasının çıkış noktası İzmir limanıydı. Limanın bu özelliğini, önemli bir tarih kesitini dönüm noktası olarak algılamak mümkündür. Birinci aşama, buharlı gemilerin deniz nakliyatçılığında öne çıkması ve modern bir limanın yapılmasına kadar olan evredir; ikinci aşama ise, modern limanın ve bunun da modern demiryolu ağıyla bağlandığı dönemden sonra başlayan yeni evredir. İşin ilginç yanı; -çok eski devirlere inen klasik dönemler bir yana- bu önemli dönemeçten önce de sonra da İzmir Limanı'nın diğer limanlar arasındaki bu önemli yönü, öteki limanlara göre hiç de geriye gitmemiştir. Çok eski dönemlerde ise; Kuşadası, Ayasuluğ/ Efes (Selçuk), Balat (Didim) gibi tarihsel kentlere göre, bu ticari yoğunluğundan geriye gidişleri yaşasa da uzun tarihsel süreç açısından bakıldığında, bu gerilemeler anlık ve geçici gelişmeler olmaktan öte gitmemiştir. O, İstanbul'dan Kuzey Afrikaya dek, Osmanlı Devleti'nin farklı deniz bölgelerini birbirine bağlarken; Anadolu karasını ve onun çok uzaklarında yer alan bölgeleri Akdeniz'le buluşturan bir özellik taşıyordu². Örneğin İran'dan, Irak'dan kalkan yük taşıyan kervanlar önce Musul'a ulaşır; oradan batıya, İzmir'e kadar doğru uzanan bir yol boyunca akarak denize kavuşurdu. Bunun yanı sıra, batıdan kalkan yük taşıyan gemiler, yükünü İzmir limanına boşalttığında; Osmanlı ülkesinin ticaret yoğunluğu olan merkezlerine mal akışı bu liman üzerinden yapılırdı³. 1838 Ticaret Antlaşması, Osmanlı pazarlarına önemli oranda mal yığılmalarının önünü açtı. Artık aldıkları türlü ayrıcalıklarla Avrupalı tüccarlar, yabancı gemi acenteleri ile mallarını İzmir limanından karaya yığıyorlardı. Yabancı gemi işletmelerinin şubeler biçiminde açtıkları ortakları bulunuyordu. Bu şubeler de edindikleri kimi ortaklar ya da komisyoncular aracılığıyla, bağlı oldukları gemi işletmeleri için mal ve müşteri bulurlardı. İzmir piyasasında, genellikle yerli Levantenlerden oluşan, Avrupa pazarlarında ve Osmanlı ülkesinde gereksinim duyulan malların türünü, niteliğini; hangi malın nerede bulunacağını ya da hangi malın nerede, ne kadar para edeceğini; giderek de Avrupalı tacirlerin ne türlü mallar yükleyip götürmek istediklerini bilen bir grup bulunuyordu. Bunların birçoğu, ya bir gemi işletmesinin acenteliğini almış ya da piyasada iş kovalayan ve her hangi bir acenteye aradığı ürünü ya da müşteriyi bulan aracı konumunda bulunuyorlardı. Kozmopolit bir liman ticaret kenti özelliği baştan beri kentin kimliğini oluş en önemli niteliğiydi⁴.

2 Elena Frangakis-Syrett, "Uluslararası Önem Taşıyan Bir Akdeniz Limanının Gelişimi Smyrna: 1700-1914), İzmir 1830-1930; Unutulmuş Bir Kent Mi?: Bir Osmanlı Limanından Hatıralar, (Der. Marie-Carmen Smyrnelis), İletişim yay., İstanbul, 2008, s. 27.

3 A.g.m., s. 28

4 Şerife Yorulmaz, "Tarih Sürecinde Bir Zümre: Levantenler", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, II/4-5 (1995), s.129-136.





İzmir’de gemi nakliyeciliği işinde, tıpkı ihracat ve ithalat kalemlerindeki oranların yükselmesine koşut olarak en büyük devrim, modern İzmir Limanı’nın yapılmasıyla gerçekleşti. İzmir Limanı yapılmadan önce, limana bağlantılı biçimde modern demiryolları kısa bir süre önce yapılmıştı. Bu yollar, yabancı sermaye ve yap-işlet-devret modeli ile yapılıyordu. Bu nedenle de işletme hakkını alan yabancı bir ülkeye ait işletme, kimi ayrıcalıkları da ele geçirmiş oluyordu. Bu durum, İzmir’i besleyen ekonomik havzaların ticari zenginliğinin denetiminin, yabancılara eline geçmesi gibi olumsuz sonuçları da yanında getirmekle birlikte; yabancı sermayenin ülkeye girişiyle birlikte modernleşme çabalarının hızlanması gibi olumlu sonuçları da yanında taşıyordu.. Önce İzmir-Aydın, ardından da İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolunun yapımı gerçekleşti. Ticari döngü arttıkça, bölge üzerinde büyük ülkelerin ekonomik nüfuz savaşları da yoğunluk kazandı. Buna karşın, gittikçe hızlanan ve modernleşen ulaşım ve onunla aynı oranda yükselişe geçen ithalat ve ihracat; kısmi sanayileşme, geleneksel yöntemlere ve üretim biçimlerine ağır bir darbe vurdu. Örneğin, başta deve kervancılığı olmak üzere pek çok geleneksel uğraşı türü, yerini daha çağdaş oluşumlara bıraktı. Önce karada, demiryollarında başlayan modernleşme çabaları, çok kısa bir süre sonra deniz ulaşımında da önemli adımlar atılmasını gerektirdi. Modern bir rıhtım ve büyük gemilerin yanaşmasına uygun özellikler olan büyük bir limanın yapımı gibi düşünceler ağırlık kazandı. Bu nedenle, eski limanı çevreleyen ve düzgün bir rıhtım

oluşturulmasını sağlamak amaçlı, pek çok yapının yıkımına başlandı. Bunlar arasında tarihsel değeri büyük yapılar da vardı. Girintili çıkıntılı liman doldurularak, düz bir çizgi biçiminde uzanan yeni rıhtım, 1876 yılında bitirildi. Ardından modern bir liman yapımı için çalışmalar başladı. Bunun için gerekli yollar açıldı ve demiryolunun geldiği son istasyonlarla bağlantılar oluşturuldu. Öncelikli olarak Kordon ve Karşıyaka İskelelerinin yapımı gerçekleştirildi. Derken, iskelelerin havagazı ile aydınlatması için çalışmalar başlatıldı. Böylece yeni ve birbiriyle ilintilenmiş bir ulaşım ağı ortaya çıkıyor ve daha modern bir işlev üstlenerek, gemi gidiş gelişlerine ve onlarla bağlantılı olarak, taşınan malların ve ürünlerin daha iç bölgelere ulaşmasına yol açacak demiryolu şebekesi, limanlara bağlanmış oluyordu. Bu



Ermeni
Mahallesi

durumda kent dokusunda önemli değişimler kendini gösterdi. Yeni açılan yollar, yeni bir kent görüntüsü yarattı. Yeni limanın yapımı ile birlikte, ahşap rıhtım ve iskeleler ortadan kalktı. O zamana dek, kıyıya açıklarda yükleme ve boşaltma yapan gemiler; şimdi rıhtıma yanaşabiliyor ve eskiye göre çok daha hızlı ve modern yöntemlerle yükleme ve boşaltma işlemi yapılabiliyordu. Üstelik eskiden dağınık kıyı çizgi boyunca, değişik ahşap iskeleler üzerinden boşaltma ve yükleme yapıldığı için, düzenli gümrük kayıtları tutulamıyordu. Şimdi ise, yalnız yük taşıma ve gemi gidiş ve gelişlerinin denetimi değil; belli bir ticari değeri olan malların kayıtları da çok daha düzenli biçimde tutulabiliyordu. Dağınık ve öteye beriye serpilmiş iskelelerden oluşan eski limanda, hırsızlık, kaçakçılık ve diğer yasal olmayan eylemlerin denetlenmesi ve buna karşı önlemler alınması oldukça zordu. Oysa şimdi, bu tür olumsuzluklar büyük ölçüde denetim altına alınmış; türlü yakınma ve yasal olmayan haksız kazançlara neden olan bu tür yasa dışı girişimler büyük ölçüde ortadan kalkmıştı. Üstelik liman modern bir görünüm, işleyiş ve işletme anlayışına kavuştuğu için, daha büyük boyutlu gemiler limana gelmeye başlamıştı. Hem gelen gemilerin sayısında artışlar görülüyor, hem de dünyada gemi yapım sanayinde görülen hızlı gelişmeye koşut olarak, çok daha büyük gemiler kıyıya gelip mal boşaltıyor ya da yükleyebiliyorlardı. Kuşkusuz bütün bu olumlu gelişmeler, ticari yaşamı ve ticari yaşamın çevresinde halkalanan diğer gündelik yaşam biçimlerini de değiştirici etkileri yanında getiriyordu.



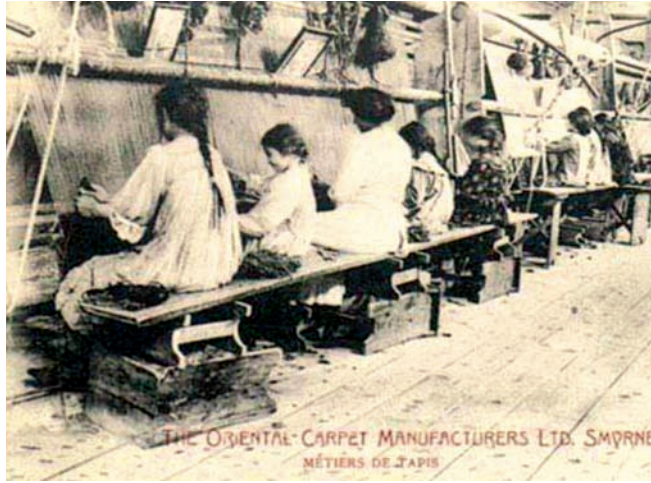


**1900'lerin
başı İzmir
Rum Mahallesi**

İzmir, eskiye göre çok daha önemli bir ticari merkez haline gelmeye başladı. Gemilerin geliş gidişi, bu geliş gidiş sonrasında limanda çevrelenmiş ticaret-hanelerde yaşanan hareketlilik ve ekonomik olarak dönen çark; derken yine limanla bağlantısı olan demiryollarında işleyen lokomotiflerin çok uzaklara, çok sayıda vagonlara sarıp taşıdıkları ya da limana getirdikleri ürünler kentte bir refah artışının göstergesiydi. Artan refah, belki belli bir kesimin elinde toplanan sermaye birikimiyle, hakça bir dağılım göstermese de, uzun ölçekli bakıldığında, kentin kendi tarihi içinde ekonomik yönden ciddi bir sıçrayışın da habercisiydi. Süreç içinde, dünya sanayinde gereksinim duyulan tarım ürünlerinin önem kazanması ve bunların ticareti ve taşınması gibi bir olgu da ortaya çıktı. İncir ve üzüm hep geleneksel tarım ürünlerinin başında ticaret yaşamında baş sırayı alıyordu.

Ancak, 19. Yüzyılın son çeyreğinden bu yana; Avrupa'da, özellikle de İngiltere'de öne çıkan dokuma sanayi için ihtiyaç duyulan hammadde halindeki pamuğa ilgi, bu dönemde oldukça arttı. Yine sanayi

hammaddesi olarak kullanılan meyan kökü ve palamut ihracatı önem kazandı. Bunun yanısıra İzmir, yakın çevresiyle birlikte önemli bir halı üretim ve pazarlama yeri idi. Avrupa'da o tarihlerde Türk halısına büyük bir ilgi vardı. Bu nedenle Avrupa'nın değişik limanlarından gelen ve İzmir limanından mal yükleyen gemiler; belirtilen ürünlerin yanısıra halı da yüklüyor ve Avrupa pazarlarına taşıyorlardı. Geleneksel Türk halısı İzmir'in de bulunduğu Anadolu coğrafyasında, pek çok evde kurulan küçük halı tezgâhlarında ve kentlerde kurulan halı atölyelerinde dokunuyordu. Pek çok ev, birer halı üretim işletmesi biçimini almıştı. Böylece satılan ha-



**İzmir'de halı
dokumacılığı**

lıların karşılığı olarak ödenen para, doğrudan aileler aracılığıyla toplumsal yapıya enjekte edilmiş oluyordu. Evlere doğrudan para girmesiyle birlikte; bu kez çarşı ve pazarlarda alışveriş canlanıyor; bu ise başka alanlarda değişik ürünlerin ve araç gerecin üretimini teşvik eden bir faktör oluyordu. Bölgede para ve mal mübadelesi ile birlikte, ticaret kültürünün kök saldığına, toplumsal temele yayıldığına tanık olunmaktaydı. Ancak, gerek teknolojik yenilikleri takip etmede ve gerekse her hangi bir meslek türünde örgütlenmek gibi konularda öncülük; imparatorluk yapısının doğal bir parçası olarak algılanan levanten kesimin elinde bulunuyordu⁵. Diğer ürünlerin ihracatında olduğu gibi; halı ticaretinde de batı dünyasını çok iyi tanıyan ve orada iş yapabilecekleri ortak bulmada daha

hünerli olan Levantenler, 1908 yılında, Oriental Carpet Manufacturers Limited'i kurdular. Bu değişik ailelerin bir araya gelerek kurdukları bir ortaklıktı. Birleşen bu levanten aileler, halı ticareti yapan öteki rakiplerine göre güçlerini birleştirmiş ve rekabet güçlerini artırmışlardı⁶. İncir ihracatı ile uğraşan başka tüccarlar da buna

⁵ Elena Frangakis-Syrett, A.g.m., s.54.
⁶ A.g.m., s.54



Lucien Arkas ve babası

benzer bir yola gittiler. “Smyrna Fig Packers” adıyla bir ticari ortaklık oluşturdular⁷. Yeni ortaklıklarla, hem Pazar payı büyüyor hem de örgütlü çalışmanın bir sonucu olarak, pazarlamaya çalışılan ürün için çok daha farklı yerlerden daha fazla alıcı bulunabiliyordu. Böylece işletmeler ortaya çıkıyor; sermaye büyüyor; büyüyen sermaye ile birlikte, sınırlı, sorumlu, hisse senetli şirketler kendini göstermeye başlıyordu⁸. Para birikimi, bölgede pek çok bankanın şube açmasına neden oldu. Bu bankaların arasında yerli sermayenin ortaklık katkısı olanlar olduğu gibi; yabancı bankaların bölgede açtığı şubeler de vardı. Osmanlı Bankası ve Credit Lyonnais’in yanı sıra, pek çok banka çok yerde şubeler açarak faaliyete geçtiler. Atina Bankası, Banque de Orient, Deutsche Orient Bank, Anadolu Bankası (Fransız) Atina Bank, Selanik Bankası, Midilli Bank, bunlar arasındaydı⁹. Sigorta şirketleri de şunlardı: İzmir Osmanlı Sigortası, Union Français, Le Fenic İspanol, Adriatika Sigorta Şirketi¹⁰...

Sermaye birikiminin değerlendirilmesi için oldukça önemli işlev gören ticari kuruluşların yanı sıra, piyasa ve pazar arayışı ile üretilen malın, gerektiği ölçüde değerlendirilmesi için gerekli olan ticari oluşumlarda da bu dönemde artış oldu. Örneğin 1891 yılında Nişli Hacı Ali Efendi etrafında toplanan bir gurup İzmirli tüccar tarafından temeli atılan, bir yıl sonra da açılışı gerçekleştirilen İzmir Ticaret Borsası bunlardan biriydi. Bu kuruluş; İzmir piyasasına yığılan ürünlerin pazarlanmasında önemli bir rol oynuyordu¹¹. Bu oluşumlar, birbirini tetiklercesine, gerek aynı türde ve gerekse değişik işlevlere dönük ticari kuruluşların gelişmesine yol açtı. Yeni bankalar, ihracat ve ithalat komisyoncuları, gemi acente şubeleri, sigorta işletmeleri gibi ticari yaşamın en önemli aktörleri ve iş kolları bu yapı içinde yer aldılar. İlk önce, örneğin yabancı girişimcilerin yönlendirdiği bir ticari oluşum ya da iş kolunda; bir süre sonra Osmanlı Devleti’nin kendi tebası olan yerli unsurlar da yer almaya başlıyorlardı. Örneğin, eskiden beri İzmir’de yaşayan ve gelenek-

⁷ A.g.m., s.54.

⁸ A.g.m., s.55

⁹ A.g.m., s.56; yine bkz. İzmir Vilayeti Salnamesi, 1982’den akt; Mübcecel Kiray, Örgütlemeyen Kent, Sosyal Bilimler Derneği Yay., Ankara, 1972, s. 16.

¹⁰ A.g.e., s. 16.

¹¹ İzmir Ticaret Borsası’nın tarihi için bkz. Erkan Serçe, Sabri Yetkin, 120. Yılında İzmir Ticaret Borsası Tarihi, Hürriyet Yayınları, İstanbul, 2011.

ARCAS AİLESİ VE TİCARET YAŞAMLARININ BAŞLAYIŞI

İzmirli tanınmış bir Gemi Acentesi olarak ortaya çıkan ARKAS HOLDİNG’in kurucusu olan Lucien Arkas’ın Marsilya’dan İzmir’e gelerek yerleşmişti. 1770 yılında, ailenin bir üyesi İzmir’e gelerek Osmanlı Devleti’nin bu önemli ticaret kentine yerleştiğinde ailenin diğer önemli üyeleri Korfu Adası’nda yaşamlarını sürdürüyorlardı. İzmir’e gelen Arkaslar’ın amacı, İzmir’e yerleşmek ve bu önemli ticaret kentinde, üzüm, incir gibi değerli ürünlerin Fransa’ya ihraç edilmesiyle uğraşarak ticaret yapmaktı.

Ailenin, halen Fransa’da kalan üyeleri de; 1814’te Napolyon’un İngilizler karşısında yenilmesi ve Korfu’nun İngilizler’in eline geçmesi üzerine; bu işgalden rahatsızlık duyan Arkas ailesinin diğer üyeleri de Korfu’dan ayrılarak İzmir’e gelip yerleştiler. Arkas ailesinin önemli bir ferdi olan Gabriel Jean-Baptiste Arcas, 1902 yılında, Tissot ve Champsaur adlı iki Fransız ortağıyla bir ithalat şirketi kurdu. Artık aile bizzat kendisi ithalat işiyle uğraşırken, diğer yandan ithalat komisyonculuğu da yapmaktaydı. Ancak, Arkas ailesinin deniz nakliyatçılık işiyle uğraşması, çok sonraları, İkinci Dünya Savaşı’na kadar uzanan bir süreç sonrasında gerçekleşecekti.

HENDRİK DUTİLH AİLESİ VE TİCARET YAŞAMI

İzmir’in ticaret yaşamında çok önemli bir yeri olan Dutilh’ler, Fransa’nın Bordeaux kenti yakınlarında Protestan bir aileydi. Fransa’da Protestanlar’a karşı bir siyasi ortam gelişince; ailenin bir bölümü İzmir’e gelirken, diğer bir bölümü de Hollan’daya göç etti. Böylece İzmir’e gelen aile, o yıllardan beri İzmir’de ticaretle uğraşmaya başladı. Sonradan İzmir’in en önemli deniz nakliyecilerinden biri olan Dutilh’ler’in deniz nakliye işine atılmaları 1960’ta başlamıştır. Ancak Baba Dutilh’in gemi acenteliğini kurmasından bir yıl sonra ani ölümü üzerine; şirket anne, oğul Dutilh ve kızkardeş Karel Dutilh’in hisse ortaklığı ile yoluna devam etmiş; daha sonra da önce anne Dutilh’in ölümü, ardından da Karel Dutilh’in turizm işine yönelmesi ile birlikte, şirket Hendrik Dutilh’in çabalarıyla büyümesini sürdürmüştür. Böylece Hendrik Dutilh’i altı kez Türkiye, çok kereler de İzmir vergi rekortmeni yapacak süreç, onun yaşamıyla özdeşleşerek devam etmiştir.



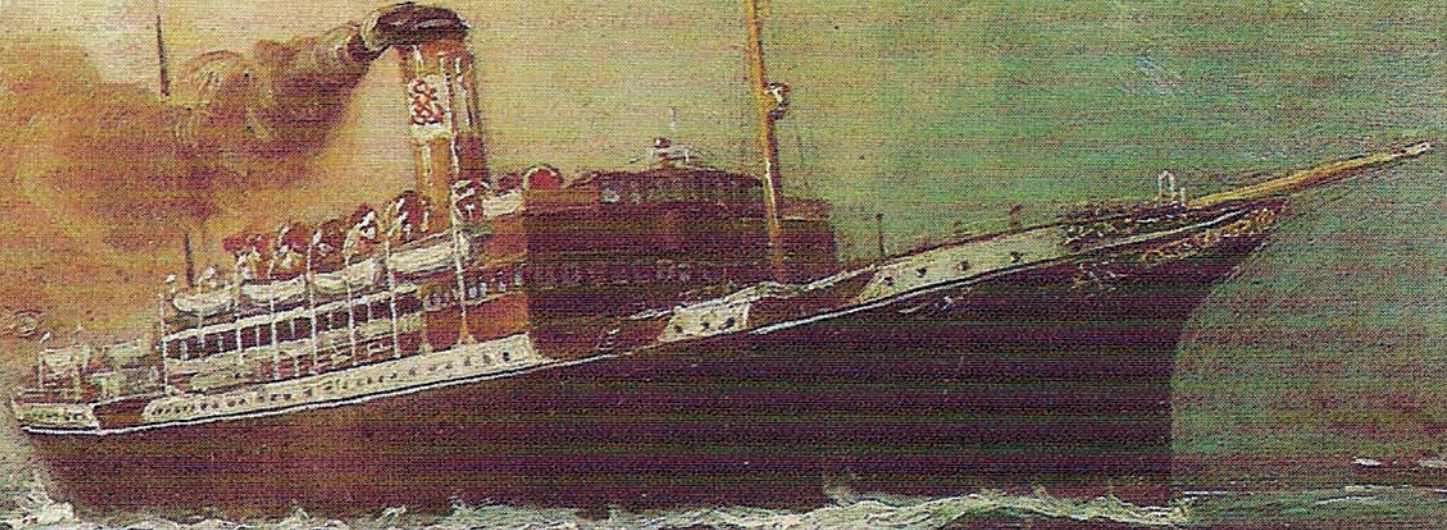
Bizim meslekte, lisan son derece önemlidir. 1929'da doğdum. Liseyi bitirmedim. Ancak Hollanda'ya gittim bir ara ve dil öğrenmeye gayret ettim. Yani İtalyanca; Hollandaca, Fransızca, ve İngilizce; bu lisansları çalışırken ve dışardayken ders alıyordum. Bizim gemicilik mesleğinde en lazım olan nokta lisan. İngiliz gelecek, kendi lisanınızla konuşursanız başka, İngilizce konuşursanız başka. Fransız ile İngilizce konuşmaktansa Fransızca konuşmak daha farklı bir şey bu.. Bir de kız kardeşinizin var iş hayatında değil mi? Babam 1960'ta öldüğü zaman, annemle ortak olduk. Çünkü şirketi babamla ben ortak kurmuşuz. Babam ölünce babamın hissesinden alarak, yüzde altmış bende, yüzde kırk annemde ve kardeşim Karel Dutilh'ekaldi. Ama kardeşim Turizm işlerinde çok büyük yol aldı. O turizmi seviyordu, gemiyi sevmiyordu; ben de gemiyi seviyorum...

Hendrik Dutilh

sel ticaretin önemli bir aktörü olan Levantenler, bu modern dönüşüme bir süre sonra ayak uydurmaya başlıyorlar; küçük ölçekli işletmeler biçiminde oluşturdıkları iş kollarını, zaman içinde büyütürler, İzmir ekonomisinde çok daha önemli rol oynayabiliyorlardı. Sonradan İzmir'in tanınmış gemi acente ve işletmecilerinden biri olan Arcas ailesi bu değişim süreci içinde kendine bir yer aralamayı başardı. Yine Dutilh Ailesi bu ticari yaşamın önce küçük ölçekli, giderek en büyük aktörlerinden biri haline gelebilmişti. Arcas ve Dutilh aileleri gibi başka aileler de bu ticari döngünün önemli aktörleri haline gelmeye başlamışlardı. Her biri, aynı ya da ayrı iş kollarında edindikleri bilgi, deneyim ve girişim güçleriyle zaman içinde İzmir'de ekonomik yaşamın biçimlenmesinde önemli yer tutacaklardı.

Bu genel görüntü ortasında, gemi taşımacılığının ve acenteliğinin yeni bir evreye ve işletme anlayışına bürünmesiyle birlikte; bu iş kollarının sürdürülebilmesi için gerekli yeni ticari iş kolları ve mekânlar ortaya çıktı.

Geçen yüzyılın başında ulaşım ve taşıma işi yelkenli gemilerle yapılıyordu. Bu nedenle yelkenli gemilerin bakım ve onarımı için o teknolojiye uyumlu pek çok iş kolu vardı. Buharlı gemilerin çoğalmasıyla birlikte, limanı çevreleyen iş kolları ve uğraşı türlerinde de değişimler oldu. Örneğin, buhar motorlarının gemilere uyarlanmasıyla birlikte, gemilerin uğradıkları limanlarda yakıt olarak kullandıkları kömür sağlayabilmeleri için kömür depolarına ve bu depolardan gemilere yükleme yapacak diğer uğraşı türlerine ve teknolojiye gerek vardı. Türkiye'de kömür depoları, 19. Yüzyılın ilk yarısından sonra daha işlevsel bir öneme sahip oldu. Türkiye'de en kaliteli linyit yatakları Zonguldak ve Ereğli kömür havzalarından elde edilebiliyordu. Büyük limanların etrafında, liman işletmelerinin gemilere yüklemek için oluşturdıkları kömür depolarına kömür, kuru yük taşıyan gemiler



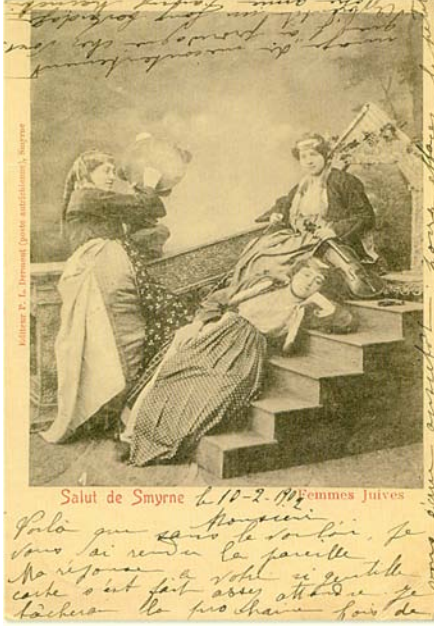
Cumhuriyet Gemisi

tarafından bu yörelerden getirilir ve boşaltılırdı. Dolayısıyla, kömür madeni bu yüzyılda oldukça önem kazanmaya başladı. Artık, gemi taşımacılığında, kömür havzalarından kömür depolarına kömür madeni taşıyan kuru yük gemileri kömür havzaları ile depoların bulundukları limanlar arasında sürekli yük taşırlardı.

Aslında buharlı motorlar, modern dünyanın kapılarını da insanlığa açmışlardı. Buhar gücü, gemilere, lokomotiflere uyarlanırken, seri üretim yapan fabrikalara ve atölyelere de uygulanıyordu. Üstelik buhar teknolojisi, ardı sıra başka teknolojilerin de gelişmesini tetiklemişti. Artık sanayileşen ve teknolojiyi elinde tutan ülkelerde; seri fabrika üretimi gerçekleştiriliyordu. Üretim arttıkça, onun ticaretinde de yoğunlaşma kendini gösteriyor; deniz yüzeyinde gidip gelen gemilerin taşıdığı yak oranları gittikçe artıyor; böylece bu yoğun mal dönüşümünün akışında, yeni iş kolları ve ticari aktörler de ortaya çıkıyordu. Artık bu yüzyıl ticaretle uğraşan kişilerin tüccar özelliklerinde de değişimler vardı. Hızla gelişen teknoloji, ticareti daha karmaşık bir düzeneğin içine sürüklemiş; başka limanlarda ortaklık kuran, bir kaç dil bilen ve ticaretin yoğun olduğu uzak yerlerde, iş peşinde koşan yeni bir tüccar tipi ortaya çıktı.

Eski ticaret ilişkileri, yoğun bir değişime uğruyor; bu değişime ayak uydurabilenler, daha da büyük ticari hacimlere ulaşarak yollarına yürüyor; uyum sağlayamayanlar ticaret alanından çekiliyorlardı. Yeni teknoloji ve iletişim çağı, ona ayak uydurabilenlerle ilerleyebiliyordu. Yeni mağazalar, depolar, pazaryerleri ve diğer alışveriş ortamları ortaya çıkıyordu. Artan mal akışı, limanda da yeni düzenlemeler yapılmasını gerekli kılıyordu. Eski dönemde, geceleri limanda pek yükleme ve boşaltma yapılmazdı. Ancak artan gemi sayılarıyla birlikte bu bir zorunluluk olmuştu.





İzmirli Yahudi Kadınlar (1902)

Karada da ürünleri ve diğer ticari emtiayı taşıyan araçlar gittikçe çoğalmaya ve daha uzak noktalara yüklerini taşımaya başladılar. Bu taşıtlar, deve kervanlarının yerini almaya başlamış olan yük katarları ve yolcu trenleriydi. Bu yeni teknolojik ulaşım araçları, kendine özgü yollar yapılmasını gerekli kılıyordu. Yol yapımı zahmetli bir iş olmasına karşın; dünya ticaretine entegre olmanın kaçınılmaz yoluydu. Bu Batı Anadolu öncelikli olmak üzere Osmanlı Devleti'nin pek çok noktasında ortaya çıktığında; daha uzaklara, yoğun mal akışı sağlayan yeni ulaşım olanakları, oralara zenginlikler de taşıyorlardı. Para akışı hızlandı. Para ve sermaye sınırlı da olsa en ıssız köşelere kadar ulaştı. Böylece, yalnız liman ve çevresinde ticaret aygıtının birer parçası olan aktörlerin, yerli yeni iş ortakları ve sistem içinde bu para ve mal akışına eklenmiş yeni kişilikler ortaya çıktı. Bu yoğun emtia ve her türlü ticari değeri olan ürün akışı ve gidiş gelişler; limanlarda o zamana dek görülmedik yeni uygulamaları gündeme getirdi. Liman faaliyetlerini artırmak ve gece de yükleme-boşaltma yapabilmek için, limanın ve liman içindeki diğer yapıların aydınlatılması zorunluluğu ortaya çıktı. Limanlar daha derin kıyılara sahip oldukça ve daha modern teknolojiyle donandıkça; bir de bu yapıya demiryolu ağı eklenildiği için; ürün akışında büyük artışlar gözlemlendi. İzmir Limanı'na gelen gemiler bu limandan kuru yük, yarı işlenmiş ve hammadde biçimindeki ürünleri ve diğer ticari yokları taşıyorlardı. Bu ürünlerin gemilere yüklenmesi, istiflenmesi ve deniz koşullarında zarara uğramadan taşınabilmesi için yeni iş kolları ve sektörler ortaya çıktı.

19. Yüzyıl'dan 20. Yüzyıl'a geçerken, modern limanın devreye girmesiyle; artan ticari etkinliklere, gidip gelen gemilerin sayılarına göre özellikle kuru üzüm ve incir gibi geleneksel ürünlerin sağlam biçimde atölyelerde kurutulması ve ayıklanması gittikçe önemsenen ve artan bir iş kolu haline geldi. Ürünler belli işlemlerden geçirilirken, niceliklerine göre bir kaç sınıfa bölünerek ayrılıyorlardı. Ürünün içinde yer alan yabancı maddelerin ayıklanması, ürünün kalitesini ve fiyatını olumlu yönde etkileyen bir uğraşıydı. Bu gereksinimi karşılayabilmek için bu ürünleri işleyecek, paketleyecek, çuvalalayacak ya da saracak atölyeler ortaya çıktı. Yine önemli bir ihraç maddesi zeytinyağıydı. Kentin pek çok yerinde zeytinyağı atölyeleri ve bu önemli ihraç ürününü depolayacak ortamlara gereksinim oluştu. O dönemin İzmir'i'nde, İzmir'de tüketilen unu üretmede kent yeterli gelmiyor, önemli ölçüde dışarıdan un getiriliyordu. Bu yüzyılın başında; kentin değişik yerlerinde, artık trenler aracılığıyla iç bölgelerden tahıl taşıma işi yapılabilirdi için, İzmir ve çevresinde buğdayı una çevirecek değirmen ve un fabrikalarında önemli oranda artış oldu. Bu atölyeler ve değirmenlerin ürettiği un; zaman içinde çevre kentlere de pazarlanır oldu. Buna karşın, bu temel maddeye dayalı olarak üretilen yeni gıda ürünlerinin üretiminde bir çeşitlenme yaşandı. Makarna fabrikaları kuruldu. Derken, kent makarna ve un ihraç eden bir konuma kadar yükseldi. Şekerleme sanayinde gelişme oldu. Yine sabun, cam, tütün üretiminin artışına orantılı olarak sigara, kiremit, tuğla, tekstil, sepetçilik ve boyacılık hızla arttı. Artık kent, yalnız bağdan bahçeden toplanıp kurutulan, seçilip ayıklanan üzüm, incir, meyan kökü, palamut ya da işlenmeyi gerektirecek şap, tuz ya da madenler gibi ürünlerin yanı sıra, işlenmiş ve üretilmiş yeni ürünleri pazarlayan bir kent olarak da ortaya çıkmıştı. Şimdi İzmir'den kalkıp, başka limanlara yük taşıyan gemilere, çok bilindik geleneksel ürünlerin yanı sıra; mamül ya da yarı mamül ürünler de sarılıyor ve başka limanlara doğru yola çıkıyordu¹². Zamanla tekstil alanında gelişmeler kendini gösterdi. Boya-

12 Elena Frangakis-Syrett, a.g.m., s.53

A portrait of a middle-aged man with dark hair, wearing a dark suit, white shirt, and dark tie. He is looking directly at the camera with a neutral expression. The background is a plain, light-colored wall.

A full-length portrait of a man in a dark military uniform. He is wearing a black kepi, a high-collared jacket with epaulettes and medals, and breeches. He stands with his hands on the hilt of a sword. The background is a light, mottled studio backdrop.

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

lar, kuralları ve uygulamaları değiştirmeyi de zorunlu kılmaktaydı. Kimi zaman alışkanlıkları değiştirmek ve bu yeni süreçlerle uyumlu duruma getirmek zor olsa da bu gerekli bir şeydi. Eskiye göre, yeni dönemde, öteki uğraşı türlerine göre değişimin en yoğun yaşandığı alan denizcilikti. Deniz araçlarının ve bu araçların uğrak yerleri olan limanların değişimi kadar, bu alanda uğraşı veren değişik meslek gruplarında da yoğun bir değişim kendini gösterdi. Toplumsal ve ekonomik koşulların değişimine koşut olarak; denizciliğin değişik alanlarında uğraşı içinde bulunan meslek gruplarının da ortak sorunlarda dönemin genel havası içinde bir araya gelerek, mesleki dayanışma ve ortak sorunlara karşı bir birlik içinde bulunma zorunluluğu duydukları görüldü.

Bu tarihlerde Osmanlı Devleti, kendi iç denizi olan Marmara Denizi'nde bile kıyı taşımacılığını yabancı işletmeler yaptırmak zorunda bulunuyordu. Bu nedenle; ülkenin her yanında yabancı kökenli gemi şirketleri yoğun biçimde etkiliydi. Ancak, II. Meşrutiyet Dönemi'yle birlikte, ticari denizciliğin önemi çok daha iyi anlaşılma-ya başlanmıştı.

19. Yüzyılın ilk çeyreğinin ortalarında Osmanlı Devleti'nde sivil denizcilikte eskiye oranla önemli bir algı yükselişi vardı. Bu duygusal kabarışın yanında, büyük düş kırıklıkları da yaşandı. 1911'de Osmanlı Devleti'ne karşı savaşa giren İtalyanlar Trablusgarp'a çıkarma yaptılar. Bu ülke, donanmasıyla bütün Akdeniz'i abluka altına aldı. Trablusgarp'ta yerel direnişçiler, kendi olanakları ve onları örgütlemeye çalışan Osmanlı subaylarının girişimleriyle önemli bir direnişe yöneldiler. Ancak İtalya donanmasının Akdeniz'deki bu ablukasını nedeniyle Osmanlı devleti önemli bir deniz gücüne sahip olamadığından, kendine ait bir toprağa asker bile ulaştırılamadı. Direniş için görevlendirilenlerden biri de sonradan Türkiye tarihinde çok önemli rol oynayacak ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ni kuran kadroya önderlik edecek Gazi Mustafa Kemal Atatürk'tü. O ve arkadaşları, Trablusgarp'a gidebilmek için önce başka bir ülkeye gitmek ve yine yabancı vapur kumpanyalarına ait gemilerle gizlice Trablusgarp'a ulaşmak zorundaydılar. Bu örnek bile, denizlere kıyısı olup da onlar üzerinde egemen olamayan bir ülkenin, kendi egemenliğini sürdürme olanağı asla olmadığını gösteriyordu. Trablusgarp'a asker gönderemeyen Osmanlı Devleti'nin, savaş için gerekli olan mühimmatı ve diğer lojistik araç gereç, malzeme ve gıda ürünlerini de o coğrafyaya gönderme olanağı bulunmuyordu. Bu yaşanan ilk şoktu. Bu şok atlatılamadan, ardından yeni bir darbe geldi. İki ayrı kademedede gelişen Balkan Savaşı Trablusgarp Savaşı'ndan sonra çok daha kalıcı ve derin izler bıraktı. Bu yaşanan güçlü sarsıntı, o zamana dek örtülü biçimde yürütülen milli ve Türkçü karakterli politikaların daha net biçimde ortaya çıkmasına neden oldu. İttihat ve Terakki artık ülkeyi, eski anlayış ve politikalarla ayakta tutmanın olanaksız olduğunu düşünmeye başlamıştı. Bu nedenle "milli" karakteri öne çıkan bir politik anlayışa ve buna dönük uygulamalara geçildi. Ülkeyi ekonomik, toplumsal, siyasal ve hukuksal olarak boğan Kapitülasyonlar'a karşı büyük bir tepki ortaya çıktı. Bu büyük ve olumsuz sarmaldan çıkmak için; değişik alanlarda önemli kararlar alınmaya başlandı. Bunlardan birisi de hem donanmayı ve hem de ticari denizciliği güçlendirecek yeni açılımlardı. Kapitülasyonlar; ülkenin kendi kıyılarında yük ve insan taşıma hakkını bile başka ülkelere devreden olumsuz etkiler getirmişti. Osmanlı Devleti, deniz taşımacılığını, ulaşımını ve uluslar arası mal ihracat ve ithalatını; hatta pazarlara egemen olan ticari ilişkilerini bütününüyle başka ülkelerin etki alanına devretmişti. Şimdi İttihat ve Terakki Cemiyeti, deniz ticareti açısından, ülkenin elindeki olanakları görmek, bunları geliştirmek ve yeni kararlarla bu alana "milli" bir karakter vermek istiyordu. Balkan Savaşı'ndan

Umûm Osmanlı Tüccâr Sefâini Acenteleri	
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Rize Acentesi	Sûfî Zâde Rızâ Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Trabzon Acentesi	Kır Zâde Mustafa Beğ
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Giresun Acentesi	Hüseyin Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Ordu Acentesi	Hâlis Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Ünye Acentesi	Hacı Mehmed Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Samsun Acentesi	Hüseyin Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Samsun Acentesi	Osman Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin İnebolu Acentesi	Battal Zâde Mustafa Beğ
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Cide Acentesi	Ahmed Hilmi Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Bartın Acentesi	Ünyeli Rıza Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Zonguldak Acentesi	İpokrat Lazari'dî Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Ereğli Acentesi	Hüseyin Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Bandırma Acentesi	Ali Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Marmara Acentesi	Hakkı Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Karasiga Acentesi	Mehmed Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Erdek Acentesi	Lütfi Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Tekfur Dağı Acentesi	Ahmed Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Beyrut Acentesi	Hasan Elbendik Efendi

Seyr-i Sefâin İdâresi'nin İzmir Acentesi	Ca'ferî Zâde Kemâlî Beğ
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Çanakkal'a Acentesi	Rif'at Beğ
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Karamürsel Acentesi	İsmâil Efendi
Seyr-i Sefâin İdâresi'nin Cide Acentesi	Ahmed Niyazi Efendi
Hilal Şirketinin Rize Acentesi	Mataracı Zâde Ali Efendi
Hilal Şirketinin Trabzon Acentesi	Yunus Zâde Şefik Efendi
Hilal Şirketinin İnebolu Acentesi	Karakâne Zâde Hasan Efendi
Gümüşciyân Şirketinin Rize Acentesi	Mataracı Zâde Cemil Efendi
Gümüşciyân Şirketinin Trabzon Acentesi	Mâhu Hıyân Efendi
Gümüşciyân Şirketinin Ordu Acentesi	Fetân Efendi
Gümüşciyân Şirketinin Giresun Acentesi	Veledyân Efendi
Gümüşciyân Şirketinin Samsun Acentesi	Ohanis Kûşeyinân Efendi
Gümüşciyân Şirketinin İnebolu Acentesi	Ohanis Balyân Efendi

(Kaynak: Süleyman Nutki, Bahriye-i Ticariye Salnamesi, Matbaa-i Bahriye; 1329; akt. Kasım Sözer, 1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısı'nın Değerlendirmesi", Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2006, s.117)

önce de bu çabalar vardı; ancak bu savaşın getirdiği yenilginin ağır darbesi, konuya çok daha güçlü bir politik yönelişi yanında getirdi.

O günlerin en önemli konularından biri; emekli bir deniz binbaşısı olan Süleyman Nutki Bey'in "Ticaret-i Bahriye Salnamesi" adlı kitabı hazırlamasıdır. Süleyman Nutki Bey, yalnız askeri denizcilikte değil, ticari denizcilikte de milli bir oluşumun gerektiğini düşünüyordu. Onun gibi düşünen başka arkadaşları da vardı. Ancak O, öncelikli olarak, ülkede denizcilik alanında etkili olacak ve kullanılabilecek imkânların ne olduğunu görmeye çalıştı. İkinci Meşrutiyet hareketinin heyecanlı günlerinin hemen ardından 1910 yılında Osmanlı Kaptanları ve Makinistleri Cemiyeti'ni kurdu¹⁵. Osmanlı ülkesinde, o dönem için en önemli teknik adamlardan olan kaptanlık ve makinistlik mesleğinde uğraşı gösteren kimler varsa, tek tek ve isim isim, hatta yaptıkları ya da yapmakta oldukları işlerle ilgili bilgiler verdi. Bununla şunu yapmaya çalışıyordu: Ülkede bu alanda kendiliğinden de olsa bir potansiyel vardır; ancak bir teşkilat ve örgütlenme olmadığından bunlar birbirinden ayrı ve dağınıktır... Pek çok kişinin birbirinden haberi yoktur; oysa bunlar arasında iyi bir eşgüdüm sağlanabilirse, çok daha verimli sonuçlar alınabilir... Ülke kendi insan kaynaklarını daha bilinçli ve daha doğru yerlerde kullanacak açılımlar yapmalıdır¹⁶...

Bu dönemde Osmanlı yayıncılığında deniz ticaretine ilişkin yayınlarda bir artış görüldü. Kimi dergiler ve gazeteler, dünyada atılım yapmış ülkelerin deniz ticaretine verdiği önemden söz ederek ve örnekler vererek, Osmanlı Devleti'nde bu konuda niçin geri kalındığını sorgulamaya başladılar. Oysa öteki liman kentlerinin yanı sıra İzmir'de de deniz ticaretinden oldukça bol kazançlar elde edilebilecek olanaklar bulunduğu belirtilen bu yazılarda kimi zaman yöresel tahliller de yapılıyordu.

Örneğin; Süleyman Nutki Bey'in adı geçen ünlü yapıtında, değinilen bilgiler verilirken, İzmir'e de yer veriliyordu¹⁷. Ona göre en önemli sorunlardan birisi, toplumun kendi bakış açısında denizcilikle uğraşan kişilere verdiği önemin yeterli olmayışı; hatta bu meslek gurubunu küçümsemesiydi. Bu meslekle uğraşanla-

15 Kasım Sözer, 1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısı'nın Değerlendirmesi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2006, s. VIII.

16 Süleyman Nutki, Bahriye-i Ticariye Salnamesi, Matbaa-i Bahriye; 1329 adlı yapıtla ilgili detaylı bilgi: A.g.tez, çşt. Syf.

17 Aynı salnameden akt. A.g.tez., s. 42-44.



BABIALİ BASKINI

Balkan ülkelerinin 1912 yılında kendi aralarında anlaşarak, Osmanlı Devleti'ne saldırılarına üzerine, Osmanlı Devleti büyük bir yenilgiye uğradı. Bütün Balkanlar'ı yitiren Osmanlı Devleti son bir direnişle Çatalca'da durdurabilmişti. Edirne'ye Bulgar Ordusu girmiş; akıl almaz cinayetler ve sürgün politikaları uygulanmıştı. 1908 İkinci Meşrutiyet Hareketi ile ülkenin yazgısında etkili olan İttihat ve Terakki Cemiyeti; daha radikal bir karar alarak, Balkan Savaşı'nın henüz tam olarak sonuçlanmadığı bir zamanda, bir hükümet darbesi düzenleyerek, iktidarı bütünüyle eline aldı. 23 Ocak 1913 günü, Enver Paşa ve ona yakın fedailerden Yakup Cemil'in başında bulunduğu bir grup, büyük bir gösteriş içinde, Nuruosmaniye'de ata binerek, Babıali'ye, yani hükümet merkezine yürüdü. Talat Paşa da bu arada Babıali'ye başka bir yönden, yanına aldığı bir gurup ittihatçılarla gitti. Önemli noktalara ittihatçı fedailer yerleştirildi. Halk da bu harekete katıldı ve bir kalabalığın desteğinde, at üstünde Enver Paşa ve Yakup Cemil'in başında bulunduğu gurup, Hükümet Dairesine girdi. Bu arada Hükümet Binasında, kabine toplantı halinde bulunuyordu. Kimi silahlı çatışmalar çıktı. Hükümet üyelerini korumakla görevli olan kişiler vurularak öldürüldü. Karşılıklı çatışma sırasında, balkona çıkarak olaya müdahale etmek isteyen Harbiye Nazırı Nazım Paşa, Yakup Cemil tarafından alınından vuruldu. Enver Paşa ise zorla Sadrazam Kamil Paşa'nın makamına girdi, Sadrazam'ın başına tabancayı dayadı ve istifa mektubu yazdırdı. Artık ülkede katı bir İttihatçı diktatörlük dönemi başlamıştı.



Les chefs du Comité „Union et Progrès“.

Enver Paşa İzmir'de

ra haksız yere olumsuz değer yargıları yönlendiriliyordu. Bu kuşkusuz toplumsal psikolojiyi ilgilendiren bir konuydu. O denizciliği meslek edinen kişilerin toplum tarafından nasıl düşkün kişilermiş gibi algılandığını acı acı anlatmakta; oysa başta İngiltere olmak üzere, öteki ülkelerin bu mesleğe verdiği değere vurgu yapmaktaydı. Ülkede “denizcilik” ve denizcilik mesleğiyle ilgili iş gören kesimlere karşı oluşan bu önyargıların, resmi çevrelerde bile kolay kolay yok edilmemesi anlaşılabilir bir şey değildi. Bu yorumlardan anlaşıldığına göre, 20. Yüzyılın başlarında gelindiğinde bile devlet, denizcilik mesleğinin önemini yeterince anlamamış; öteki ülkelerle karşılaştırıldığında gösterilen ilgi, yok derecesinde yetersiz kalmıştı. Bunun en önemli kanıtı ise, devletin ve genel olarak bu işle ilgili kurum ve kişilerin elinde; ülkedeki denizcilik birikimini ve potansiyelini gösterecek veriler bile yoktu. Örneğin İstanbul'da ve ona yakın yerlerdeki limanlarda ne gibi denizcilik işletmeleri vardı? Buralarda mesleği kaptanlık, ikinci kaptanlık, makinistlik, çarkçılık olanlar kimlerdi? Şimdi Süleyman Nutki, geniş çaplı bir araştırmaya giriyor; ülkede bu meslek sahibi kişilerin adlarını saptamaya çalışıyordu. Ardından da bu meslek alanlarında uğraşı veren kişilerin hangi işletmede ne türlü bir iş bağı olduğunu belirlemek için kafa yorarak, bir liste hazırlamak için uğraşıyordu. Bu listeyi kendi çabalarıyla oluşturmayı da başarmıştı. Bunları yaptıktan sonra; sıra mesleki dayanışmanın kurumsallaşmasını ve bu yönde bir algının ve kültürün oluşmasını sağlamaya sıra gelmişti. Bunun için O, mesleki dayanışmayı sağlayacak bir tüzel kişilik için tüzük çalışması bile yapıyordu¹⁸. Bu yakınmaların ve öneri düzeyine gelmiş olan arayışların; buna ek olarak da ticari denizcilikte Osmanlı ülkesinin geri kalmışlığına ilişkin yakınmaların ilgili makamlarda ne türlü etkiler yaptığını kestirmenin olanağı bulunmuyor. Ancak bu çabalar ve bunun sonunda ortaya konulan yapının içeriği, eleştirel tutumu ve olumlu yönde katkı sağlamaya dönük çabalar; gittikçe yakınma temelinde de olsa bir bilinç uyanışı olduğunu göstermekteydi. Üstelik sonraki dönemlere bakıldığında Süleyman Nutki Bey'in, Türkiye'de gerek sivil ve gerekse askeri denizcilik açısından ne denli önemli bir ad

18 Aynı salname; çşt. syf; aynı tez, çşt. syf..

olduğunu çok açık biçimde görmekteyiz. Bu nedenle, tarihin bu önemli kesitinde, onun bu son derece somut saptamaları çok önemlidir. 1913 yılında, sonradan Türk Denizcilik Tarihi'nde adı daha da öne çıkacak bir kişilik tarafından yapılmış olması son derece anlamlıdır. Daha da ötesi; bu yakınma, arayış ve önerilerin; İzmir Bahriye Birliği'nin kurulduğu yıl olan 1913 yılında yapılmış olması ve kitabın da bu yıl içinde basılmış bulunması basit bir rastlantı mıdır? Öyle de olsa yalnız İstanbul'la sınırlı kalmayan ve ülkeyi bir bütünlük içinde değerlendiren düşünsel canlanışın, İzmir'deki denizcilikle uğraşan kesime dek ulaşmış olduğu kolayca söylenebilir^[k2].

Bu canlanışın, siyasal temelde de etkileri bir süre sonra görüldü. 1913 Babiâli Baskını'nın ardından iktidara tamamen el koyan İttihat ve Terakki Cemiyeti, Balkan Savaşları'nı bahane ederek tüm işçi eylem ve örgütlerini yasakladı^[k3]. 1913 yılı imparatorluk için bunalım yılıydı. Ardı ardına iki büyük savaştan sonra ülke, yoğun bir ekonomik sıkıntı içindeydi. Bu yetmiyormuş gibi ufukta çok daha yaygın bir savaşın bulutları belirmiş; Avrupa kıtasını sararak, Osmanlı ülkesine doğru geliyordu. Sanayileşen ülkeler ardı ardına bloklaşmalar oluşturuyor; patlamaya hazır barut fıçısı biçiminde sanki küçük bir kıvılcımın çıkmasını bekliyordu.

Bu tarihte Osmanlı Devleti'nde hükümete ve saltanata karşı bir darbe olayı gerçekleşti. Tarihte "Babiâli Baskını" olarak bilinen bu olayın sonunda; hükümet üyelerinden kimileri öldürüldü; Sadrazam Kamil Paşa zorla hükümetten el çekmek zorunda bırakıldı; Sultan Abdülhamit de tahttan indirildi. 1908 Meşrutiyet Hareketi'nden beri tarihinde ülkede etkin olmuş olan İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin önde gelen isimleri, kendilerine son derece bağlı bir kişilik olarak tarihte yer alacak olan Sultan V. Mehmet Reşat'ı II. Abdülhamit'in boşalttığı tahta çıkardılar. Artık yeni sultan, bu siyasi hareketin ve onun önderlerinin elinde bir kukla biçimindeydi. Enver, Cemal ve Talat Paşalar günün yıldızı parlayan isimleriydi. Artık bu yeni iktidar, o zamana dek, Osmanlı Devleti'nin birlik ve bütünlüğü için örtülü biçimde sürdürdükleri Türkçülük programını, çok daha açık biçimde gündeme getirdiler. Milli bir ekonomi yaratmanın gereği olarak Kapitülasyonların kaldırılmasının bile konuşulduğu bu dönemde, milli bir burjuvazi yaratma girişimleri daha da hız kazandı. Önce, uzun bunalım yıllarının getirdiği ağır ekonomik yük bahane edilerek,

Osmanlı Devletinde Buharlı Gemi Sayısı (1000 ton üzeri)		
Yıl	Buharlı	Yelkenli
1878	3	35
1879	18	164
1895	38	152
1898	46	179
1901	59	188
1905	63	201
1911	67	206
1914	112	202

(Kaynak: Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları, Ankara, 1970, s.167-168)



İzmir



ülkedeki tüm işçi eylem ve örgütlenmeleri yasaklandı. Bu olaydan sonra Osmanlı Devleti'nin geleneksel lonca sistemi çökmüştü. Yeni düzenlemelerle, bu sistemin yerine ülkede işçi, işveren ve esnaf grupları ancak kendi mesleki dayanışma ile sınırlı bir kuruluş modeline yönelebileceklerdi¹⁹. Siyaset kurumunun belirlediği bu çerçevede, İzmir'de Deniz Nakliyecileri Derneği'nin ilk kuruluş aşamasında, örgütlenme modelinin bir mesleki birlik olarak ortaya çıkmasının nedeni buydu. Kentte, liman ve çevresinde yabancı gemi işletmelerinin acenteliğini yaparak, ticaret düzeni içinde son derece önemli bir rol oynayan gemi nakliyecileri, donatanları ve acenteleri; yeni belirlenen siyasi düzenlemeye uygun olarak, bir mesleki dayanışma birliği oluşturma gereğini duydular. Daha önce de belirtildiği gibi; genellikle liman çevresinde, Kordon'a açılan caddelerde yer alan hanlarda yer alan acenteler böyle bir birlik için yola çıktıklarında önlerindeki tek örnek, İstanbul'da daha çok Galata ve çevresinde yer alan deniz nakliyecilerinin yaşamış oldukları deneyimdi. Bu yıllarda, gittikçe artan gemi trafiği ve buna koşut olarak ortaya çıkan yoğun iş hacmi ve büyüyen ticaret ağı; özellikle başka ülkelerde deniz ticareti ve liman hareketliliği konularındaki gelişmeleri yakından izlemek; Türkiye'deki koşulları da bunlara uygun hale getirmek gibi bir zorunluluğu dayatıyordu.

Bu dönemde, Osmanlı tebası olmayıp Türkiye'de etkinlik gösteren acenteler de vardı. Bunlar ortak çıkarlarını korumak için Bahriye Odası'yla "Ecnebi Seyr-i Sefainleri" olarak iletişime geçiyor ve ortak çıkarlarını korumak için çaba harcıyorlardı. Bahriye Odası'nda, yabancı gemi işletmelerinin çıkarları bu acenteler tarafından temsil ediliyordu. Bahriye Odası'nın amacı ise Türkiye'de yabancı Seyr-i Sefain kumpanyalarını ilgilendirecek türdeki tüm sorunları izlemek, bunlara çözüm getirmek ve devletle onlar arasında resmi bir birim olarak aracılık yapmaktı. Resmi kurumlar ve çeşitli yerel yönetimlerle bu oda muhatap oluyor; yabancı gemi acenteleri bu odaya başvurduklarında, devletle olan işlerini bu oda aracılığıyla yürütüyorlardı. Odanın bir amacı da ticaretin gelişmesi için katkıda bulunmaktı. Ticaretle uğraşan kesimler ve gemicilik şirketleri arasında iletişim kurmak; bir kesimin, ticaretle ilgili bir arayışı olduğunda ona aracılık etmek ve gerekiyorsa gemi acentelerini yönlendirmek de bu odanın görevleri arasındaydı. İstanbul'da etkinlik gösteren bu oda Bahriye Odası, İstanbul Limanına uğrayan ve gerekli işlemleri bu limanda yürüten tüm yabancı gemicilik şirketlerinin doğal üyesi sayılıyorlardı. İstanbul'da 1902 yılında kurulmuş olan "Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangères Constantinople" ise 28 üye ile kurulmuştu. Birinci Başkanı Charles Dechaud'du. Dechaud, "L'Agent de la Compagnie des Messageries Maritimes" in temsilciliğini de yapıyordu²⁰. 1902 yılında, İstanbul Vapur Donatanları ve Acenteleri Cemiyeti'nin kuruluşuyla birlikte; bu meslek dallarıyla uğraşan kişiler gittikçe artan yolcu ve yük taşımacılığında ortaya çıkan sorunları birlik ruhu içinde çözme çabasına girdiklerinde; Bahriye Odası ile olan ilişkilerinin olumlu sonuçlarını alabiliyorlardı. Bu cemiyetin amacı; doğuda gemi şirketlerini ilgilendirecek sorunların incelenmesi ve izlenmesi ile ilgili olarak resmi dairelerle gereken girişimlerde bulunmaktı. Tüccarlar ile gemi acenteleri arasında bir sorun çıktığında bu sorunlarla ilgilenmek de bu cemiyetin işiydi. Cemiyet ilk ortaya çıktığında, Osmanlı Devleti'nde milli nitelikli bir denizcilik yapısı olmadığından girişimler askıda kalmakla birlikte; zaman içinde bu niteliğin artmasıyla çok daha verimli sonuçlar alınmaya başlandı. Bu da doğal olarak hem gemi acentelerinin sorunlarının çözülmesinde önemli katkılar sunduğu gibi; ticaretin gelişmesinde de son derece önemli bir rol oynadı²¹. Bu örnekler; İzmir'de gemi nakliye ve acenteliği ile

19 Bu oluşumu İzmir Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşu olarak gören kimi yorumlara raslansa da; İzmir Deniz Ticaret Odası'nın bir şubesi olarak kurulduğunu göz ardı etmemek gereklidir.

20 Nardoğan Taçalan, Ege'de Kurtuluş Savaşı Başlarken, İstanbul, 1974, s.65-70; Çolak, s.190.

21 İlhan Ekinci, "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", Karadeniz Araştırmaları, 10 (Yaz, 2006), s.25-54.



uğraşanlar için önemli bir açılım yapma istencini ortaya koymaya yetmişti. Osmanlı Devleti'nde değişen ticaret algısı ve siyasette yaşanan iklim değişimi; bu konuda Osmanlı kamuoyunda bir deniz ticaret filosofunun eksikliğini dillendiren, mesleki dayanışmanın olmayışının yol açtığı olumsuzlukları ele alan yaklaşımların ortaya çıkmasını da sağladı. İttihat ve Terakki Yönetimi, bir yandan yasal düzenlemelerle deniz ticareti, nakliyeciliği ve acenteliği işleriyle ilgili dağınıklığı bir düzene koymaya çalışıyor; öteki yandan da ekonomiyi geliştirecek açılımlar yapmak için çabalıyordu. Osmanlı Devleti'nin bayrağını taşıyan ticari ve yük gemisi sayısında bu dönemde hızlı bir artış görüldü. Öyle ki bir ara, 120.000 tonilatoya ulaşan bir ticari gemi hacminden söz edildiği oldu. Bütün bu olup bitenler; İzmir'de deniz nakliye ve acenteliği ile uğraşan kesimler arasında birlik kurma yönünde cesaret yaratmıştı. Bununsonucunda, İzmir Valiliği'ne başvurularak, 1913 yılında İzmir Bahriye Birliği kurulmuş oldu. Bu birlik sonradan Deniz Nakliyecileri Derneği adını alacak olan deniz nakliyecileri ve acentelerini temsil eden sivil örgütlenişin ilk atasıydı. Böylece, 1913 yılında İzmir Deniz Nakliyeciler Derneği kurulmuş ve sonradan tam yüz yıl sürecek olan serüvenine başlamış oluyordu²².

Yabancı işletmelerin ve gemi acentelerinin etkinliklerini yürüttükleri mekânlar genellikle ticaret hanı olarak kent mimarisinde yer almış yapıları. Bunlardan en tanınmış olanı Kardiçali Han'dı. Bu ve benzeri ortamlarda bir yandan yabancı işletmelerle ortaklık yoluna giden yerli sermaye sahibi kişiler ya da yabancı işlet-

²² Osman Öndeş, Son Levantenler, Gemi Acenteleri, 1. Cilt, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2003, s.233.





melerin acenteliğini yapan firmalar şubeler açmışlardı. Gemi hareketleri bu acenteler aracılığıyla izleniyordu. İlk başta düzenli istatistikler olmasa da, bu mesleği yerine getirenler; İzmir Limanı'na ne tür malların geleceğini herkesten daha iyi biliyorlardı. Hangi geminin yola çıktığı, hangi gün limanda olacağı; limana geldiğinde hangi ürünleri limana boşaltacağı gibi bilgiler onlarda vardı. Bunun tersi olarak da, temsilciliklerini yaptıkları vapur işletmeleri adına müşteri bulmak; bulundukları limandan bir tüccar tarafından başka bir limana gönderilecek yük için limana gelen gemilerle tüccar arasında aracı olmak; bunun işlemlerini yapmak, tüccar karşısında gemi işletmesini temsil etmek gibi görevler üstlenmişlerdi. Bu mesleği uygulayanlar; yalnız bir aracı olmaktan öte, gemi işletmeleri adına iş gören, yerel ölçekli de olsa onlar adına söz veren, yükümlülükler üstlenen kişilerdi. Bir anlamda bu görev, sorumluluk ve özellikleriyle onlar; hem ülke ekonomisinin gelişmesinde son derece önemli bir görev üstlenmiş hem de gemi acentelerinin ticari döngüden nasibine düşen payın arayışına yönelerek; kendi acentalarının bulundukları limanla, öteki limanlar arasında bağlantı kuran önemli bir rol oynayıcı idiler.

İzmir Bahriye Birliği'nin kuruluşundan sonra ne yazık ki etkinliği çok uzun sürmedi. Birlik kurulduğunda, Avrupa merkezli ülkeler arasında ekonomik rekabete dayalı siyasal ve askeri ayrışma ve kamplaşma en üst düzeyine çıkmaya başlamıştı. Osmanlı Devleti içinse bu yıllar; Almanya'ya yakınlaşma çabalarının en yoğun dönemini oluşturuyordu. Balkan Savaşları sonrasında alınan ağır yenilgi nedeniyle Osmanlı Ordusu'nun büyük bir yenilenme ve gençleştirme programına gereksinimi vardı. Bunun için Almanya artık Ortadoğu'da hem ortağı hem de ileriye dönük bir sömürge alanı olarak gördüğü Osmanlı Devleti'nde başta ordu olmak

üzere, pek çok alanda etkin olmaya başladı. Önemli köşe başları artık Alman uzmanlar tarafından tutuluyor; ekonomi de ister istemez oluşan bu yeni iklime göre biçim alıyordu. Gerçekten de bir süre sonra genel ölçekli bu köklü değişim, İzmir Limanı'na ve liman çevresinde oluşan ticari etkinliklere de yansdı. Artık limana daha çok Almanya bandıralı gemiler geliyor; ticaret oranlarında bu ülkeyle olan ilişkinin getirisi, öteki ülkelere göre hızla yükseliyordu. Osmanlı Devleti'nin "Türk-çü" ve doğal olarak milliyetçi yöneticileri, kapitülasyonlardan ve bunlara bağlı olarak verilmiş olan ayrıcalıklardan rahatsızlık duyuyorlardı. Ülke Almanya'dan yana yazgısını ortaya koymuş ve öteki büyük ülkelere karşı başka bir kampta yer almaya başlamışken, başta Duyun-ı Umumiye olmak üzere, o ülkelerin uzun yıllar boyunca Osmanlı Devleti'nin önemli ekonomik işletmelerinde ayrıcalıklı konumu rahatsızlık yaratıyordu. Bu İzmir limanı için de böyleydi. İzmir Liman İşletmesi'nin imtiyazını almış olan Guiffray Şirketi Osmanlı Devleti'nin yeni yöneticileri tarafından rahatsızlık yaratıyordu. 1913 yılında İzmir'e vali olarak atanmış olan Rahmi Bey, kentte bütünüyle milli sermayenin öne çıkması için çaba harcamakta ve artık gelecekte kendini iyice hissettirmiş olan savaş döneminde atılacak milli uygulama adımları için çareler düşünmekteydi²³.

1914 yılında kapitülasyonların kaldırılmasına kadar uzanacak ve savaş yıllarında da biçim ve içerik değiştirecek bu uygulamalar nedeniyle; İzmir limanı ve çevresinde etkinlik gösteren gemi nakliyeciliğinde de önemli değişimler doğal olarak yaşandı. . Örneğin, yabancı acenteler yine de etkinliklerini sürdürmelerine karşın; yerli sermayeye dayalı gemiciler ve nakliyeciler daha yoğun biçimde sürecin içinde yer almaya başladılar. İttihat ve Terakki Yönetimi, yabancı acentelere kısıtlamalar getirirken, yerli sermaye ile kurulmuş işletme ve acentelerin önünü açmak istiyordu. Çok dil bilmeyi, yabancı ülkeleri iyi tanımayı, bu ülkelerdeki liman hareketliliğini, ticari arz ve talep ilişkisini çok iyi algılamayı ve buna göre gemi nakliye ve acenteliği işini izleyebilmeyi gerektiren bu zorlu meslek türü içinde, Türk ve Müslüman girişimcilerin yer alması, o günün koşullarında hiç de kolay görünmüyordu. Öyle ki o günün kültür dünyasında ve gündelik yaşamında, genel olarak Türk ve Müslüman kesimin, denizciliğin önemini hala anlayabildiğini söylemek olanaklı değildi. En azından ataerkil aile yapısı içinde Türkler, ticaretle uğraşmayı önemli bir kazanım olarak da görmüyorlar; ticaret yapmayı bir alışkanlık haline getirmemiş bulunuyorlardı. Yüksek sermaye, dünyayı tanıma ve yaygın bir ilişkiler ağı gerektiren deniz nakliyeciliği ve acenteliği gibi konularda, henüz daha yerli girişimciler sahneye tam olarak çıkabilmiş değillerdi. Mesleğin öğrenilmesinde; Osmanlı dünyasının en renkli kesimlerinden birini oluşturan Levanten aileler, az çok bu alana ilgi duyan yerli girişimcilere, gemi acente ve nakliyeciliğini öğretme konusunda çok önemli bir rol üstlenmesi, bu yıllardan sonra başladı. Siyaset dünyasının itelemesi ve resmi kurumların kimi düzenlemeleriyle birlikte, tek tük kimi Türk aileler, sektör içinde yer almaya başladılar.

Bu işlerde, imparatorluğun en önemli gruplarından ikisinin öne çıkması kaçınılmazdı: Bunlardan birincisini yüzyıllar öncesine uzanan süreçler içinde, İzmir'e göç etmiş olan ve Osmanlı tebası olan ve genel olarak içinde bulundukları gruba "Levanten" denilen kesimdi. İkincisi ise, başka bir ülkenin yurttaşı olmakla birlikte; imparatorluk içinde yerleşmiş olan yabancılardı. Bunların sayısı çok az olmakla birlikte gemi acenteliği mesleğinde oldukça etkili bulunuyorlardı. Gemi acenteliği ve nakliyeciliği işiyle uğraşan kişiler, bu işin yanı sıra imparatorluk içinde gözde meslek dallarında da etkinlik göstermekteydiler. Ticarethaneleri genellikle Liman ve çevresi ile; Kordon ve kordona açılan caddeler üzerinde olmakla birlik-

23 Bkz. Ahmet Mehmetefendioğlu, Rahmi Bey'in İzmir Valiliği, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, I/ 3 (1993), s.347-371.





te, oturmayı tercih ettikleri en gözde semtler Alsancak, Bornova ve Buca'ydı²⁴. Deniz acenteliği ve nakliyeciliği denildiğinde, bu meslek gruplarının doğrudan ilişki içinde bulundukları liman amaleleri, mavnacılar ve hamallar da vardı. O yıllarda, genellikle bir kısmı dönemlik işçi olarak köylerden gelen, bir kısmı da şehirde oturan; ancak o zamanki koşullara göre oldukça düşük ücret aldıkları için, büyük ekonomik zorluk çeken grupları bunlar oluşturuyordu. Sosyal haklar kavramı o tarihlerde yeterince gelişmiş değildi. Sendikalaşma hareketleri yoktu. II. Meşrutiyet'le birlikte kimi dayanışma birliklerinin oluşturulmasına izin verilmesine karşın; bu yapı, mevcut işçi işveren ilişkisi içinde belli bir sisteme oturmuş değildi. Buna karşın, yine de sosyal ve ekonomik ilişkiler çerçevesinde hak arayışları oluyordu. Oldukça yoksul zümreleri oluşturan ve emeklerinden başka hiç bir sermayeleri olmayan liman işçileri; zaman zaman ücretlerinin artırılması için grevlere gidiyorlardı. Bu grev dalgalarının en büyüğü 1913 yılında yaşandı. Bu tarihte İzmir'de liman işçileri, başka liman kentlerde de görüldüğü gibi; ücretlerinin artırılması ve yaşam koşullarının düzeltilmesi için yaygın ve sonuçları oldukça etkileyici olan bir grev gerçekleştirdiler²⁵. Grevler, hemen bütün büyük Osmanlı Liman kentlerinde ortaya çıktı. İşçi zümresi arasında yeniden lonca sisteminin oluşturulduğu görülmekteydi. Greve yönelen liman işçilerinin, yani hamallarının başında bir "Hamal Başı" bulunuyordu. Bir iş veren herhangi bir iş için hamala gereksinim duyduğunda, hamal talep eden iş sahibi ile hamallar görüşme yaptıklarında, başlarında bu hamal başı yer alıyordu. Hamal başı, iş talebinde bulunan ve işçi arayan kişi ya da kişilerle görüşüyor, ücret ve yapılacak işin boyutu tespit edildikten sonra, bu iş için gönderilecek hamalları hamal başı seçerek işe gönde-

²⁴ Osman Öndeş, a.g.e., s.IX.

²⁵ Engin Berber, "İkinci Meşrutiyet Döneminde Domino Etkisi Yapan Bir Eylem: İzmir Liman İşçileri", *European Journal of Turkish Studies (Online)*, 11, 2010.

riyordu. Liman içinde kiranmış olan ambarlara gemilerden indirilen mallar istiflenmekteydi. Liman hamalları, gemilerden şatlar ya da mavnalar aracılığıyla indirilen malları bu ambarlara götürüyor ve oraya yığıyorlardı. Gemilerden inen malların, gümrükten geçme zorunluluğu vardı. Liman hamallarının görevi, gümrük ile depolar arasındaki taşıma işini gerçekleştirmekti. Buna karşın, gemiden gümrüklere kadar mal getirilirken de bu hamallardan yararlanılıyordu. Bu lonca örgütlenmesi içinde çalışan hamallara ödenen para, hamal başında toplanıyordu. O da toplanan paraları kasasında biriktiriyor; kendisi bir miktar ötekilerden fazla para alarak, kalan parayı haftalık dilimler biçiminde, yanında çalışan hamallara eşit biçimde dağıtıyordu²⁶. Bu sistem, hamallar arasında bir tür sosyal dayanışmayı da sağlamakta; işe giden, iş bulabilen ya da iş bulamayan ya da değişik nedenlerle iş yapamaz durumda olanlar arasında, bir tür yaşam garantisi sağlayacak olumlu sonuçları yanında getiriyordu.

O günkü piyasa koşullarına göre, bir hamalın ortalama gündeliği 5 Frank düzeyindeydi. Bu gündelik yevmiye, Avrupa'daki öteki limanlarda aynı işi yapan hamallarla karşılaştırıldığında oldukça düşük orandaydı. İş koşullarının ağırlığı ve zorluğu karşısında limanlarda hamallık yapan bu işçilerin her hangi bir sosyal güvenceleri bulunmadığından; iş kazaları nedeniyle ortaya çıkacak yaralanma ve ölüm hali gibi olumsuz koşullar nedeniyle, kendileri ya da ölenlerin aileleri son derece güç durumlarla karşılaşabiliyorlardı. Ortaya çıkan bu olumsuz koşullar nedeniyle, liman hamallarının Avrupa'daki gelişmelere koşut olarak, sosyal hak arayışlarına yönelmiş olmaları, bu dönem için oldukça anlamlıydı. 1913 yılında ortaya çıkan bu grev, hamalların hak arayışı için oldukça önemli bir dönemeci oluşturdu. Onlar yaptıkları işin yoğunluğu ve zorluğu karşılığında kendileri için verilen paranın yeterli olmadığını ileri sürüyorlardı. Bu nedenle, gemi taşımacılığı işini sekteye uğratabilecek yaygın bir greve başvurdular. Kazandıkları paraların yeterli olmadığına karar vererek, limanda uzun günler süren, son derece yaygın, etkili bir greve gittiler²⁷.

Bir liman işinde, gemi nakliye ve acenteliği işinin en yoğun ilişki içinde olan işçi zümresinin greve gitmesi, işveren konumundaki acentelik işi yapan işletmeleri de doğrudan ilgilendiriyordu. Bu grev dalgası, o yıl ardı ardına gelen kimi girişimler ortaya çıktı. Sorun, işçilerin yanı sıra, liman işletmesini, doğrudan hükümeti ve aynı zamanda gemi acentelerini de içine çekecek nitelikteydi. İşçiler, o yılın en büyük gemi nakliye işletmelerini temsil eden ve bu alana önemli oran da sermaye yatırmış bulunan Van der Zee, Whittal ve Vezir (Hidiviye) şirketleriyle görüşmeler yaptılar. Bu görüşmeler sonunda her iki tarafın da mutabık kalacağı belli koşullarda anlaşma sağlandı. Ancak bu olumlu adımlar, grev dalgasını kırmak için yeterli olmadı. Başka haklar isteyen işçiler, bütün ülkeyi saracak yaygın bir grev dalgasını başlattılar²⁸.

Hükümet cephesine bakıldığında da görülen şeydu: Artık, hükümet bu yıl içinde, milli ekonomi siyasetinin bir parçası olarak, ekonominin pek çok dalında yerli girişimcilerin güçlendirilmesine karar verdi. Hükümet desteğiyle, kısa sürede yalnız İstanbul'da 500'e yakın Müslüman, kendi sermayelerini ortaya koyarak dükkânlar açtılar²⁹. Böylece bir anlamda devlet eliyle iktisat düşüncesinin izleri somut biçimde ortaya çıkmaya başlamıştı. Artık İttihat ve Terakki Cemiyeti, eko-

26 A.g.m.

27 A.g.m.

28 A.g.m..

29 Zafer Toprak, Milli İktisat- Milli Burjuvazi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İst. 1995, s.181.



nomi yaşamının daha etkin biçimde içindeydi³⁰. Bu refleks içinde tek tük yerli gemi acentelikleri de ortaya çıkmaya başladı. Bu uygulamalardan olumsuz anlamda en çok etkilenen, yabancı gemi acenteleriydi. Buna karşın, İzmir Bahriye Birliği, gemi acenteciliği ve nakliyeciliği yapan kesim arasında sosyal bir dayanışma başlatma yönünde önemli işlevler üstlenmiş oldu.

BUNALIM YILLARI

Birinci Dünya Savaşı

Türlü siyasi yanlışlar ve anlamsız bloklaşmalar sonucunda; ülke hızla savaşa doğru ilerlerken; artık savaş bulutlarının ufukta belirdiğini gören İttihat ve Terakki Hükümeti 11 Ekim 1914 tarihinde geçici bir yasa çıkardı: “tedarik-i vesait-i nakliye-i bahriye hakkındaki kanun-u muvakkat”...

Ülke savaşa girerken hükümet, bütün nakil deniz taşıma araçlarına geçici olarak el koyma yetkisini kullanma amacını taşıyordu. Savaş çıktığında, o zamana dek ticaret için vazgeçilmez değeri olan deniz taşımacılığı, şimdi askeri malzeme, mühimmat ve personel taşımak açısından önemli görülmeye başlamıştı. Devlet, savaş nedeniye olağanüstü hal uygulamasına geçmek durumunda kaldığında, bu araç gerece sahip olan kişi, kurum ve işletmelerin bunları devlet kullanımına vermesi kaçınılmazdı. İlk aşamada yapılan yasal bir düzenlemeydi. Ancak bu durum, yasayla sınırlı kalacak bir konu gibi görünmüyordu. Önce deniz taşıma araçları için çıkarılan bu yasa, giderek yaygınlaştırıldı ve kara taşıtları da içine alacak biçimde değişiklikler ve yeni düzenlemeler yapıldı. Denizlerde artık rahatça seyreden gemi sayısında da yoğun güvenlik sorunları nedeniyle hızlı düşüşler yaşandığı için, deniz ticareti daha savaş başlamadan darbeler almaya başlamıştı. Osmanlı Devleti’ne ait limanlara uğrayan gemi sayılarında düşüşler kendini gösteriyordu. Bu tablo olumsuz görüntüleri deniz nakliyecileri ve acentelerinin önüne koyarken, hükümet ise ardı ardına yeni kararnameler yayınlayarak, sektörü bütünyle işlemez duruma getirdi. Bahriye Nezareti çıkardığı yasa ve kararnameler ile, ülke kıyılarında taşımacılık yapan kendi tebası bütün Osmanlı vatandaşlarının elinde bulunan yük ve personel taşıma gemilerine el koydu. Ardından da kendi kıyılarında etkinlik gösteren, kendi uyuğunda olmayan yabancı işletmelere ait gemilere el koyma yetkisini de üzerine aldı.

Artık ülkede tam bir savaş ekonomisi uygulanıyor, olağanüstü dönemin koşulları ekonominin bütün alanlarında kendini hissettiriyordu. Öyle ki bu yasal düzenlemelerle, gerek yerli ve gerekse yabancı sermaye sahibi işletmelerin deniz araçlarına el koyma yetkisini alan ve bunu uygulamaya koyan hükümet, ekonominin geneli için kısıtlayıcı yeni düzenlemeler alırken, denizcilik sektörü de bundan payına düşeni aldı. Örneğin, deniz nakliyat işiyle uğraşan yabancı acenteler ve sigorta şirketleri resmi kurumlar tarafından sıkı biçimde denetim altına alındı. Hangi ülkeden ne tür mal geliyor; nereye, ne tür mal gönderilmek isteniyorsa, devlet bunu bilmek istiyor ve kayıtlarını tutuyordu. Gerekli gördüğünde, savaş koşullarına göre kimi malların ticaretine sınırlamalar getirilmesi de gündemdeydi. Bu uygulama, devletin sıkı denetimini önce limanda hissettirdi. Devletin görevlendirdiği kurullar, öteki limanlarda da olduğu gibi, İzmir Limanı’nda aldığı imtiyazla liman işletmeciliği yapan Gifre Şirketi’ni ve liman üzerinden ticaret yapan nakliye ve acenteleri sıkı biçimde denetliyordu. Gelen ve giden malların çizelgeleri çıkarılıyor, hangi geminin hangi ülkeden geldiğine, ne türlü ürün getirilip,

30 A.g.e, s.182.



**İzmir, Sarı Kışla
(1925 Sonrası)**

ne türlü ürünler götürüldüğüne, ilgili yasal düzenlemelere aykırı ürünün ülkeye sokulup sokulmadığına ya da ülke dışına çıkarılıp çıkarılmadığına ilişkin ayrıntılı istihbarat bilgileri topluyordu. Devletler; “dost” ve “düşman” devletler biçiminde bir ayırımla iki gruba ayrılmıştı. Ülke için girilen savaşta çok gerekli olduğu düşünülen ürünlerin ülke dışına çıkarılmasını engelleyecek düzenlemelerin hazırlığına başlandı. Bundan da öte, devletler dost ve düşman olarak iki ayrı gruba ayrıldığı için, kimi ürünlerin dost görülen ülkelere gönderilmesinde sakınca görülmezken, dost olmayan bir ülkeye gönderilmesinde pekâlâ sakınca görülebiliyordu. Bunun için yasal ve kararnamelerle kimi düzenlemeler yapılırken; öte yandan, limanlarda gemi çıkış ve girişlerine de sıkı bir denetim uygulandı. Bu ağır koşullar dolayısıyla, gemi nakliye ve acenteleri, daha savaşın ilk günlerinden sonra neredeyse hiç iş yapamaz duruma düşmüşlerdi.

Hükümet açısından bakıldığında, denizcilik sektöründe en önemli sorun, kapitülasyonlar nedeniyle kolayca alınan ayrıcalıklarla Osmanlı kıyılarında özgürce ticaret yapan, yük ve insan taşıyan gemicilik işletmeleri oluşturuyordu. Bu işletmeler adına etkinlik gösteren acenteler de doğal olarak bu ayrıcalıklar nedeniyle o zamana dek çok daha rahat iş yapabilmekteydiler. Hükümet, düşman devletlere en büyük ekonomik darbeyi kapitülasyonların kaldırılmasıyla vurulabileceğini düşünmekteydi. Kapitülasyonların kaldırılmasıyla, kendine özgü bir düzenek içinde ekonomi çarkını döndüren bu mekanizma parçalandığında kuşkusuz ülke ekonomisi büyük bir darbe daha alacaktı. Savaşın, zaten ekonomik işleyişi alt üst ettiği düşünüldüğünde, İttihat ve Terakki Cemiyeti kapitülasyonların kaldırılmasıyla düşman devletlere vuracağı ekonomik darbenin yanı sıra, çok istekli olduğu ulusal ekonomiyi yaratmayı engelleyen ekonomik kısılacı da parçalayıp atabileceğini düşünmekteydi. Bu yolda derhal bir karar alındı. 9 Eylül 1914 günü resmi bir notayla karar yabancı büyükelçiliklere bildirildi. Bu notada, ülkenin ekonomisinin gelişmesine engel olarak görülen kapitülasyonların kaldırıldığı vurgulanmakta; öteki ülkelerin kimi tepkilerini almaya dönük cümleler kullanılmaktaydı.



**Rıhtım ve Limana
yük taşıyan
Katar
(1890 civarı)**

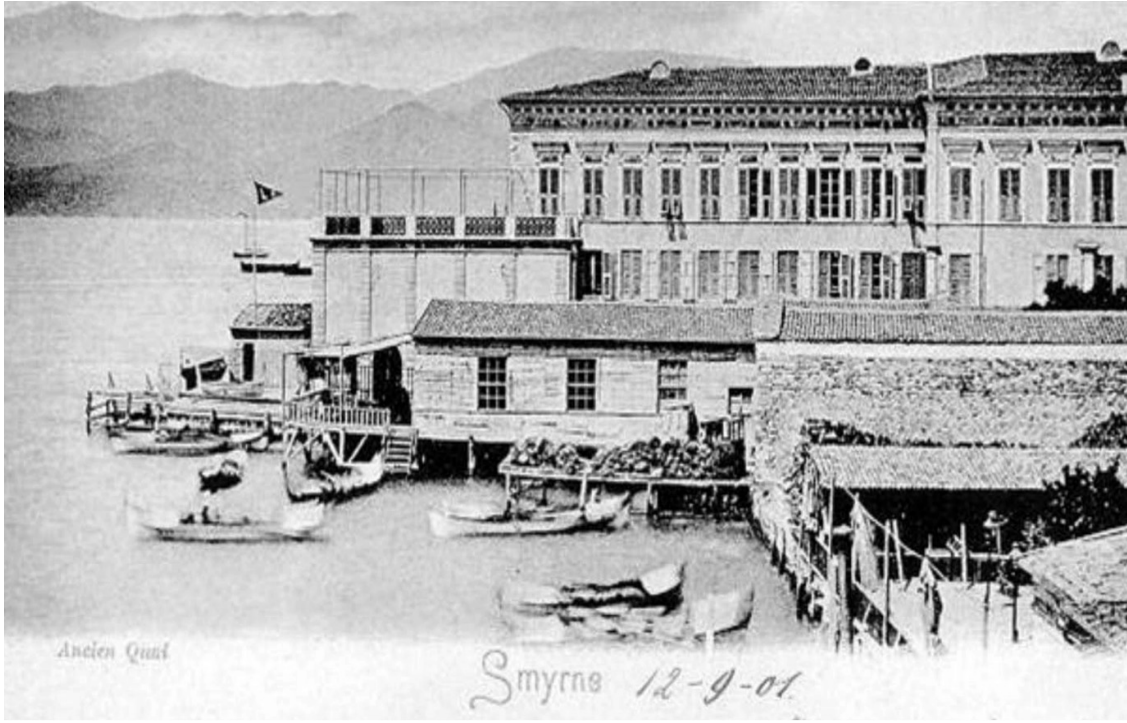


Ancak sonuç, hiç de beklenildiği gibi olmadı. En başta Osmanlı Devleti'nin sözde bağlaştığı olan Almanya başta olmak üzere, kapitülasyon hakkını o zamana dek kullanmış olan ülkeler büyük bir tepki gösterdiler³¹.

Bu tepkiler karşısında Osmanlı Devleti kimi açıklamalar yaparak yeni bir diplomatik açılıma yöneldi. Amacı ortamı yumuşatmaktı. Buna karşın bu girişimlerinde pek de başarılı olamadı. Ancak öyle de olsa; savaşın yarattığı gerekçeler üzerinden giderek; yabancı ülkelerin elinde bulunan Osmanlı Devleti'ndeki liman ve deniz işletmeleri ile onların elinde bulunan deniz taşıma araçlarına ve demiryollarına el koydu³². Kimi önemli işletmelere de Osmanlı tebası olan yerli kişiler yönetici konumunda atandı. Artık Osmanlı Devleti'nde ve doğal olarak İzmir'de liman ve çevresinde etkinlik gösteren yabancı acentelerle, yabancı işletmeler adına acentelik yapan kişiler, sıkı bir denetim altına girmişlerdi. Aynı yıl çıkarılan başka bir yasayla; el konulmayan ancak varlığını sürdürmesine izin verilen yabancı şirketlere, etkinlikleri karşılığında devlete teminat göstermeleri koşulu getirildi. Bu yeni uygulama, yabancı şirketler açısından bakıldığında, o zamana dek görmedikleri yeni bir durumdu. Kapitülasyonların sağladığı imtiyazlar nedeniyle sözü edilen bu işletmelerin pek çoğu, teminat göstermek bir yana, pek çok vergiden muaf bile tutulmuşlardı. Örneğin, Osmanlı Limanları'ndan yararlanan yabancı işletmelerin pek çoğu, bu ayrıcalıklar nedeniyle, belli koşulları sağlamaları durumunda liman vergisi bile ödemiyorlardı. Artık bu uygulamalarla birlikte, sözü edilen işletmelere tanınmış olan korumacı uygulamalar kaldırılmış oluyordu. Artık yeni dönemde vergi vermeye zorlanan bu işletmeler, eski karlı durumlarını yitirmişlerdi. Bu tür politikalar ağırlık kazandıkça, Türkiye limanlarında ticaret yapan; mal alan ya da satan; başka bir ülkeye mal taşıyan şirketler ve acenteler, yerli ortaklıklar kurmak yoluyla vergi kısılcısından kurtulma çabası içine girdiler. Kimi işletmeler de Osmanlı Devleti'nden çekilmek durumunda kaldı. Süreçte daha çok yerli işletme ve acentelerin yer alması istendi. Ancak yüksek ölçüde deneyim, bilgi ve sermaye gerektiren liman işlerinde yeterince deneyim sahibi kişiler ya da şirketler bulmak olanaksızdı. Kısacası, bütün bu istek, düzenleme ve uygulamalara karşın, yerli gi-

31 Mehmet Emin Elmacı, *İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar*, İstanbul, 2005; Ozan Arslan, "Birinci Dünya Savaşı Başında Kapitülasyonların İttihat ve Terakki Yönetimi Tarafından Kaldırılması ve Bu Gelişmeler Karşısında Büyük Güçlerin Tepkileri", *SAÜ Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1 (2008), 261-278.

32 Gülten Kazgan, *Tanzimattan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi yay., İstanbul, 2002, s. 45.



Eski Rıhtım
(Kartpostal, 1901)

rişimciler, bu yükün altından kalkacak sermaye, birikim ve deneyime sahip bulunmuyorlardı. Bu durum, bir süre sonra istenilen hizmet alınamayınca, açık biçimde kendini gösterdi. Bu süreci bu biçimde yürütmenin zorluklarını anlayan hükümet, bu katı duruşundan cayarak, yabancı işletme, acente ve denizcilik sektörünün diğer alanlarında etkinlik gösteren kesimin önünü yeniden açtı³³.

Bu yıllarında deniz nakliyatçılığının, yalnız İzmir’de değil, ülkenin genelinde, hatta daha büyük ölçekli bakıldığında dünyanın pek çok yerinde büyük bir darbe aldığını kabul etmek durumundayız. Bir kere bu dönemde Osmanlı Devleti merkezli baktığımızda devletlerarası ilişkilerinde önemli bir eksen kayması olmuştur. Bu eksen kayması bir anda ortaya çıkmış durum değildi. Osmanlı Devleti Almanya’nın bağlaştığı olarak, İngiltere, Fransa ve Rusya’nın karşısında yer alan bloğun içindeydi. Bu yakınlık, Almanya’nın Osmanlı Devleti’nin büyük devletlere sağladığı ayrıcalıklardan daha yoğun biçimde yararlanmasına yol açtı. Artık Almanya, diğer ülkelere göre, en fazla çıkarları gözetilmeye değer devlet olarak nitelendiriliyordu. Bu yakınlaşmanın ekonomi üzerinde en keskin belirtisi, ihracat ve ithalat üzerinde görüldü. Dolayısıyla Almanya’ya, öteki devletlere göre, onun gereksinim duyduğu malları ihraç etmesinde ve Osmanlı Devleti’ne satacağı malların satın alınmasıyla ilgili olarak, öteki devletlere göre ayrıcalıklı bir konumu oluşmuştu. Öteki devletlere ait gemi acentelerine ve diğer ticari şirketlere yeni vergiler uygulanırken, Almanya bu konuda en ayrıcalıklı devlet olarak önde tutuluyordu. Bu nedenle; daha savaş başlamadan önce, Almanya’ya yapılan ticaret hacmi hızla büyümeye başladı. Örneğin, 16 Aralık 1914 tarihli bir Bakanlar Kurulu Kararı ile bir anda 110.000 kile kuru üzümün Almanya’ya satılmasına izin verildi³⁴. O günlerde İzmir 350.000’ kişilik nüfusu olan bir liman kentiydi³⁵. O zamana dek, modern limanın yapımından bu yana gittikçe artan bir çizgi izlemiş olan ticaret hacmi; savaşa birlikte bıkaç gibi kesildi. Osmanlı Devleti savaşa girdiğinde; pek

³³ Gülten Kazgan, a.g.e., s. 45.

³⁴ BOA, DH.Mb.HPS.M, Dosya No: 13/36, 8, B.1332’den akt. Filiz Çolak” II. Meşrutiyet’ten Cumhuriyet Batı Anadolu’da Üretim ve Dış Ticaret (1908-1923), Dokuz Eylül Ün. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2001, s.172.

³⁵ Mümtaz Peker, “Cumhuriyet Döneminde İzmir Nüfusu”, Üç İzmir, İstanbul, 1992, s.283-284; yine bkz. 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; ayrıca bkz. Rauf Beyru, “İzmir Şehri Üzerine Bir İnceleme”, Şehir Nüfusları, Gerçekler ve İstatistikler, Ankara, 1969, s.52.



çok limanı yabancı gemilerin uğrak yeri olmaktan çıktı. Limandaki ticari hareketlilik iyice yavaşladı. Oysa savaş öncesinde Osmanlı ülkesinde dış ticaretin yaklaşık %90'ı yabancı bandıralı gemiler aracılığıyla yapılıyordu. Bunun %75'i Akdeniz; %14'ü Karadeniz, %1'lik bölümü de Basra ve Kızıldeniz'deki limanlar aracılığıyla gerçekleştiriliyordu³⁶. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin sivil gemicilik alanında yaptığı atılımlar sonucunda toplam dış ticaret boyutunda Osmanlı Devleti'ne ait gemilerin bundan aldığı pay, yaklaşık %10'larda kalmıştı. Osmanlı Ticaret Filosunda savaş başladığında yaklaşık 114 bin tonilatoluk buarlı gemi bulunuyordu. Bunun yanısıra 202.000 toniloto da yelkenli gemisi vardı³⁷. Ulaşılan bu rakamlar, İttihat ve Terakki yönetiminin ekonomik alandaki olumlu sonuçlarını açıkça göstermekteydi. Tonilato olarak bakıldığında, büyük bir atılım yapıldığı anlaşılmakla birlikte; gemilerin pek çoğu ya çok yaşlı ya da küçük boyutluydu. Bunların pek çoğu, uzun mesafeli uluslararası sularda, uluslararası limanda taşımacılık yapacak nitelikten uzaktı.

Daha çok Osmanlı Devletinin kendi liman ve iskeleleri arasında kuru yük taşıma-ya uygun gemilerdi. Osmanlı limanları dışında, ancak Bulgaristan ya da Romanya gibi yakın limanlara seferler yapılabilir; bu limanlardan da kömür, kereste gibi kuru yük taşımacılığı yapılabilir.

Savaşın ilerleyen yıllarında, denizlerde ticaret gemilerine saldırılar hız kazandı. Artık büyük savaş gemileri uluslararası sularda seyrediyor; karşılaştıkları düşman ülkelere ait yük, ticaret ve askeri gemilere saldırıyor; önemli limanlar ve kıyı kentleri yoğun bombardımana uğruyorlardı. Bu nedenle dar su geçitlerinin bulunduğu yerlere ve kimi stratejik bölgelere hatlar biçiminde mayınlar döşenmişti. Pek çok limanın girişleri ve körfezler, tehlikeli gemilerin ani baskınlarına karşı mayın hatları döşenerek gemi trafiğine kapatılmıştı. Bu güvensiz durum, ticari mal taşıyan gemi sayısında büyük ölçekli düşmelerin yaşanmasına yol açtı. Savaşın gemi nakliyatçılığındaki olumsuz etkileri, ticareti besleyen üretim süreçlerinde de kendini gösterdi. Çalışan ve üreten nüfus askere alındığı için üretim süreçlerinde hızlı düşüşler kendini gösterdi. Üreten genç ve dinamik bir sınıf; şimdi üretmekten alıkonulduğu gibi, tüketici bir konuma da geçmişti. Böylece ülke ekonomisinin bütününe kapsayan yaygın bir bunalım ve krizler dönemi başladı. Üretim yoğun biçimde düştü. Üretilen ürünler ise daha çok askeri gereksinimler için kullanılmak üzere ticaretten alıkonuldu. Bununla aynı oranda, dışarıdan gelen mallarda da düşüş yaşanmıştı. Sonuçta, geçmiş yıllarda ticari ilişkilerin yoğun olduğu ülkelerin neredeyse tamamı savaş süreçlerinde yer aldıkları için; o ülkelerde de üretim düşüşleri yaşanmış; askeri harcamalar öne çıkmıştı. Bu olumsuz tabloda, limanlar arasında ticari değeri olan yük taşıyan gemilerin, eski verimli dönemleri sürdürebilmelerine zaten olanak kalmamıştı. Başka limanlara mal gönderme durumunu ortaya çıktığında bu kez de denizlerdeki tehlikeler, gemilerin sefere çıkmasını etkileyen yoğun bir caydırıcılık işlevi görüyordu. Mal darlığı zaten yaygındı. Bu piyasa hareketlerinde yavaşlamayı yanında getirmiş; para kıtlığı ve sermaye akışında büyük düşüşler ortaya çıkmış; giderek bu olumsuzluklar toplumsal yapıda önemli krizlere, iflaslara ve bunalımlara neden olmuştu. Hükümet ise, savaşın ilk günlerinde gümrük vergilerini % 100 oranında artırarak, %15'ten, %30'a çıkardı. Bunda da iki amaç güdüüyordu. Birincisi, ticareti yapılan ürünlerde görülen dış

36 Vedat Eldem, Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi, Türk Tarih Kurumu yay., Ankara, 1994, s. 56; yine Umut Karabulut, Karabulut, Umut, Ticari Açından İzmir limanı, 1923-1929, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2003, çşt. syf.

37 Bu konuda iki yapıt: Kemal Arı, İzmir'din Bakışla: Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri: Lozan'dan Kabotaja, Deniz Ticaret Odası, İzmir Şube Bşk. yay., İzmir, 2008; yine aynı yazar; İzmir'den Bakışla: Türkiye'de Kabotaj "Haklar, Kazanımlar, Bayramlar", Deniz Ticaret Odası İzmir Şube Bşk. yay., İzmir, 2009, çşt. sayf.

SMYRNE. Place du Palais du Gouverneur.

ΣΜΥΡΝΗ. Πλατεΐα Διοικητηρίου.



1935 Cumhuriyet Meydanı





Basmane Garı ve Çorakkapı Camii

alım ve dış satım darlığı nedeniyle gümrük vergilerindeki büyük düşüşü bir parça olsun önlemektir. İkincisi de yüksek gümrük vergileri nedeniyle, ülkede kalması gereken malların dışarı gitmesinin önüne geçmek; dışarıdan gelecek ürünler için de ülkenin çok ihtiyaç duyduğu döviz çıkışını kısıtlamaktır.

Hükümet bu önlemlere ek olarak savaşta cephe ve cephe gerisi için, gıda stoklamaya işine ağırlık verdi. Bu ekonomik önlemin bir parçası olarak, kimi malların dış satımı kesin biçimde yasaklandı. Depolanarak, savaşın beklenmedik biçimde uzaması durumunda gereksinimleri karşılamak için yararlı olacağı düşünülen uzun süreli bozulmadan dayanma özelliği bulunan gıda maddelerinin dış satımı kesin olarak yasaklandı. Ordunun beslenmesi için gerekli olan ürünler de bu yasak kapsamındaydı. Daha yakın bir zamana kadar, balyalar, çuvalar, kutular ya da variller içinde dışarı gönderilen buğday, nişasta, mısır, fasülye, nohut, pirinç, mercimek, bakla, bezelye, börülce gibi tahıl ürünlerinin yurt dışına çıkarılmasına yasak gelmişti³⁸. Pamuk, afyon, palamut, zeytin, ipek gibi ürünler ise, ancak dışarıdan yoğun ihtiyaç duyulan eşya ya da ürün karşılığında dışarı gönderilebiliyordu³⁹. Bu koşullarda gümrük denetimleri sıkılaştırıldı. Dışarı mal çıkışı çok sıkı biçimde denetlenmeye başlandı. Bir malın ya da ürünün ülke dışına gönderilmesi, ancak yüksek makamlarca verilen özel izinler karşılığında gerçekleştirilebiliyordu. Örneğin, 30 Ocak 1915 tarihinde, İzmir Limanı'ndan 30.000 kuzu derisinin; yine Dikili'den de 400 ton arpa ve fasülye'nin İzmir limanı üzerinden Almanya'ya gönderilmesine izin verildi. Bir süre sonra pamuk ürününün de dış satımı kesin olarak yasaklandı. Pamuk cephede savaşan askerlerin giysileri için kullanılan en temel hammaddeydi. Bu nedenle, ülke güvenliği için pamuk, stratejik bir önem kazanmıştı. Bu işlevi nedeniyle, pamuk ürününün dış satımı kesin olarak yasaklanarak, üretilen pamuğun alım işlemi için devlet tekeli oluşturuldu. Devlet, üretilen

38 BOA, MV, Dosya No: 195/61, 27 M 1333.'den akt. Çolak, a.g.e., s.172-173.

39 A.g.e., s.172-173.

pamuk yığınlarını, kendi belirlediği ücret karşılığında üreticiden alıyor ve askeri gereksinim için kullanıyordu. Pamuğa ve pamuğun yanı sıra başka ürünlerin dış satımına getirilen yasak; savaşın sonuna dek sürdü. Aynı biçimde, ülkeye savaş yıllarında getirilişinde pek sorun yaşanmamış olan ürünlerin bir kısmının da Osmanlı limanlarına sokulması olanaksız bir durum aldı. 1917 yılının Nisan ayında, o zamana dek kesin olarak dış satımı yasaklanmış malların sınırlı da olsa ülke dışına gönderilmesine izin verildi⁴⁰..

Hükümetin belli malların satışına yasak getirmesi ve buna ilişkin kriterleri saptamasıyla, ihraç ürünleri dış satımı “serbest” ve “kısıtlı” olmak üzere iki temel guruba ayrıldı. Bu sınırlamaları getiren yasalara aykırı hareket etmenin ağır cezaları vardı. Dış satımı güçlü bir denetim altına alabilmek için bir “ihracat heyeti” oluşturuldu. Yasal olarak dış satımında sakınca olmayan ürünlerin dış satımını gerçekleştirebilmek için, bu kurulun onayını taşıyan bir belge alma zorunluluğu vardı. Bu kurulun yarısı siyasi kimliği olan vekillerden, yarısı da tüccarlardan oluşuyordu. İhracat heyeti İstanbul’da görev yapıyordu. Başkanlığını da Ticaret ve Ziraat Nezaretinin atadığı bir kişi gerçekleştiriyordu. Dolayısıyla İzmir’den ihraç edilecek bir mal için bile İstanbul’da görev yapan bu kuruldan belge almak zorunluluğu vardı⁴¹. O günün iletişim koşullarının sınırlılığının yanı sıra, yasalarla pek çok malın dış satımı da yasaklandığından ihracat işiyle uğraşan bir tüccarın işi oldukça zordu. Bu zorluklar nedeniyle, doğal olarak zincirleme etkiler biçiminde pek çok gemi acentesi ve nakliye işletmesi de bundan olumsuz yönde etkileniyordu.

Kaldı ki; alınan önlemler bununla da sınırlı kalmadı. Mart 1916’da “Gümrüklere Sıklet-i Eşya Üzerinden Resim Ahzı Hakkında Kanun” adıyla bir yasa çıkarıldı. O zamana dek, gümrük vergisi alınırken malın türüne, niteliğine ve ederine göre vergilendirme yapılıyordu. “Ad Valorem” denilen vergi sisteminden vaz geçilerek, artık eşyanın fiziki ağırlığına göre vergi alınmaya başlanmıştı⁴². Ad Valorem denilen vergi sisteminde, temel kıstas, ithalatı yapılan bir malın yalnız ağırlık ya da hacmi üzerinden değil, malın niteliğine ve ithalat yapan ülkenin temel tercihlerine göre, farklı vergi oranlarının uygulandığı bir sistemdi. Artık bu sistemden vazgeçilmiş; temel ölçü, fiziki ağırlığa göre verginin alınması olmuştu. Bunun temel nedeni; savaş nedeniyle ithal edilen malların fiyatlarında görülen hızlı yükselişti. Osmanlı kâğıt parası ardı ardına gelen ekonomik darbeler ve yükselen fiyat artışları nedeniyle yoğun bir değer kaybına uğramıştı. Benimsenen yeni vergi sistemiyle, vergi gelirlerindeki düşüşün önüne geçmek umulurken, ekonominin bu genel çöküntüsü, yeni vergilendirme sisteminden umulan yararı ortadan kaldırdı. Öyle ki, Ad Valorem sistemini yeniden uygulamanın daha yararlı olacağı kanısı gittikçe güç kazandığından, savaş biter bitmez, derhal hacme ve ağırlığa göre vergilendirme politikasından cayılarak, yeniden eski uygulamaya doğru geçişi sağlayacak adımlar ve yeni düzenlemeler yapıldı⁴³.

Savaş yılları boyunca; dışarıdan gelen ve dışarıya çıkan ticaret gemilerine sıkı bir denetim uygulandı. Bu denetimler yalnız ticaret ve gümrük boyutuyla uygulamalarla sınırlı kalmıyor; güvenlik olgusunun en birinci tercih olması nedeniyle, askeri denetlemeler de ağırlık kazanıyordu. Ülkenin, askeri denetim açısından zayıf olan liman ve körfezleri üzerinden, beklenmedik bir saldırıyla karşılaşması son derece doğaldı. Bu nedenle, aynı tehlike İzmir Körfezi ve Limanı için de geçer-

Dünya Savaşı Yıllarında Osmanlı Devleti'nin İthalat ve İhracat Miktarı (Lira)		
Yıllar	İthalat	İhracat
1913-14	41.84	21.60
1914-15	23.60	14.65
1915-16	4.3	4.9
1916-17	10.2	12.3
1917-18	15.08	13.98
1918-19	21.28	14.89

(Kaynak: Vedat Eldem, a.g.e., s.66)

40 Filiz Çolak, a.g.e., s.174.

41 Umut Karabulut, a.g.e., çşt. syf.

42 Yine aynı araştırmaya bakılabilir.

43 Yahya Sezai Tezel, Türkiye’de İktisat, Cumhuriyet Dönemi’nin İktisadi Tarihi, Yurt yay., s. 159. Aynı yılın Ekim ayında imzalanan Mondros Ateşkesi ile birlikte İstanbul hükümeti 1916 tarifesine dönmeyi kabul etmiştir.





İzmir Valisi Rahmi Bey

liydi. Körfeze sızan düşman gemileri kenti ve limanı yoğun bir bombardıman altına alabilir; bu da kentin güvenliği açısından umulmadık riskler doğurabilirdi. Bu düşünceler nedeniyle Osmanlı Hükümeti savaş süresince İzmir Limanı'nı bütünüyle ticarete kapattı. Körfezin girişine, Yeni Kale'nin bulunduğu yerde, körfeze gemi girişini sağlayacak dar bir su yolu bulunuyordu. Burası önce kıyıda oluşturulan istihkamlara yerleştirilen batarya ve toplarla ateş menzili içine alındı. Ardından da bu dar geçit yoluna hatlar biçiminde mayınlar döşendi. Bir düşman gemisinin körfeze sızma girişimi olması durumunda, bu dar geçitten geçme seçeneği dışında başka bir seçeneği bulunmuyordu. Böyle bir olasılık karşısında derhal Türk bataryalarından top atışı yapılabilir ve sızma girişiminde bulunan düşman gemisi toplarla dövülebilirdi. Bunun dışında, hatlar biçiminde döşenmiş mayınlar da ikinci güvenlik kademesini oluşturmaktaydı. Dolayısıyla klavuz almadan, herhangi bir geminin körfeze girme olanağı yoktu. Birkaç kez girişine izin verilen gemi dışında, hemen hemen limana hiçbir ticaret gemisi gelememi. Bunun nedeni, İzmir için uygulanan sıkı güvenlik uygulamasıydı. İzmir Limanı bir anda ticarete devre dışı kalınca; pek çok gemi şirketinin acenteliğini üstlenmiş olan yerli şubeler, aynı işi yapamadıkları gibi, ticaretin diğer sektörlerinde de önemli iflaslar kendini gösterdi.

İzmir Limanı kapatılınca, zaten iyice durma nokta-

sına gelen ticaret, bütünüyle limanın dışına kaymış oldu. İzmir'e yük getirebilen gemiler ve diğer deniz taşıtları genellikle Urla iskelesine yük indiriyor, oraya indirilen ürünler, karayolundan kağıt kolları ve deve kervanlarıyla İzmir'e getiriliyordu. İstanbul'la bağlantılı olan ticaret ise Bandırma İskelesi aracılığıyla yapılabiliyordu. Karayolu ile Bandırma iskelesine götürülen ürünler, buradan İstanbul'a ulaştırılmaya çalışılıyordu. Bu yük dolaşımı ters yönden de işliyor; aynı noktalardan İzmir'e ürün ve değişik ticari değeri olan yükler getirilebiliyordu. Böylece savaş yıllarında İzmir Limanı ticari yönden büyük bir darbe aldı. Liman yönetiminde, İttihat ve Terakki Gifre'yi devre dışı bırakıp, yerine bir yerli yönetici grup getirmesine karşın, artık liman körfez dışındaki açık denize kapandığı için bütünüyle işlevini yitirmiş görünüyordu.⁴⁴

Bir süre sonra, limanı askeri yönden kapatma kararının ne denli isabetli olduğu da ortaya çıktı. Sonradan Çanakkale'ye gidecek ve boğazı ablukaya alacak İngiliz-Fransız ortak donanması, İzmir Limanı'nı abluka altına aldı. 4 Mayıs 1914 günü Yeni Kale istihkamları, İngiliz donanması tarafından yoğun biçimde top ateşine tutuldu. Bu bombardıman sırasında kente isabet eden top mermileri önemli yıkımlara neden oldu. Liman ve tren garı gibi önemli alanlar, düşman gemilerinden atılan topların yanı sıra, müttefik orduya ait savaş uçakları tarafından da bombalandı. Kentte büyük panik havası yaşandı. Kısa menzilli Türk topları, yabancı donanmadan yapılan top atışları karşısında pek etkili olamıyordu⁴⁵. Donanma

44 M. Kamil Dursun, İzmir Hatıraları, (Yayın Haz. Ünal Şenel) İzmir, 1994, s. 79; "Aydın Vilayetin'de İncir Mahsulü ve İncircilik", Türkiye İktisat Mecmuası, Sayı: 5 (Mayıs 1922), s.136; ayrıca akt. Filiz Çolak, a.g.e., s.187.

45 Naci Gündem, Günler Boyunca: Hatıralar, İzmir, 2002, s.23-25.

Komutanı Deeds, Vali Rahmi Bey'den kenti teslim etmesini istediye de bu istek vali tarafından şiddetle reddedildi⁴⁶. Kimi araçlar konulmasına karşı, Rahmi Bey, yapılan pek çok öneriye karşı direndi. Ardından da kentin savunmasını güçlendirmek için yeni önlemler aldı. Alınan önlemlerin bir kısmı da mayın hatlarının aşılması ve Yeni Kale İstihkâmlarının ele geçirilmesi olasılığına karşı, liman ve çevresine kum torbalarından istihkâmlar yapıldı. Bu torbalar arasına toplar yerleştirildi. Artık, bir zamanlar ithalat ve ihracat ürünlerinin yığınlar halinde alıcı beklediği, gemi acentelerinin taşınacak ürünler için gemi bulmaya çalıştığı liman ve çevresi, şimdi bütün o eski hareketliliğini yitirmiş; bir ölü mekân haline gelmişti. Vali Rahmi Bey bununla sınırlı kalmadı: Kentin içinde kalan kadın ve çocuklar, Rahmi Bey'in emriyle, trenlere bindirildi ve yakın il ve ilçelere, İzmir'in banliyölerine gönderildi⁴⁷. Bu yıllar halk açısından zorlukların yaşandığı yıllardı. Halk sabahtan akşama kadar fırınların önünde ekmek bekliyordu. Ekmek için kullanılacak un bulunamıyor; bunun yerine bakla unu, palamut tozu ve süpürge tohumundan elde edilen ekmekle halk beslenmeye çalışılıyordu. Yine şeker yokluğu yüzünden, pekmek ve keçi-boynuzundan çıkarılan ballar, şeker yerine tüketiliyordu⁴⁸. Bu yokluklar ortasında aylarca süren kuşatma, İngiliz-Fransız ortak donanması açısından bakıldığında bir başarı sayılamazdı. Bunun üzerine düşman donanması Yeni Kale istihkâmları önünden ayrıldı ve daha sonra dünyanın en büyük deniz ve kara savaşlarından biri olarak tarihe geçecek bir mekâna, yani Ege Denizi'ni Marmara'ya bağlayan su geçitini çevreleyen Çanakkale'ye doğru hareket etti⁴⁹.

Birinci Dünya Savaşı'nda İzmir Limanından Önemli Malların İhracı			
Yıllara	Tütün	Üzüm	Pamuk
1913	46.43	69.1	23.5
1914	16.87	32.2	24.2
1915	2.67	3.0	2.0
1916	9.59	14.5	2.5
1917	11.35	12.0	2.0
1918	8.18	11.0	3.0

(Kaynak, Vedat Eldem, s.59)

Düşman donanmasının ayrılmasıyla kent, şimdilik rahat bir nefes almıştı. Tehlike savuşturulmuştu. Ancak savaş gibi başta ekonomi olmak üzere pek çok yönden

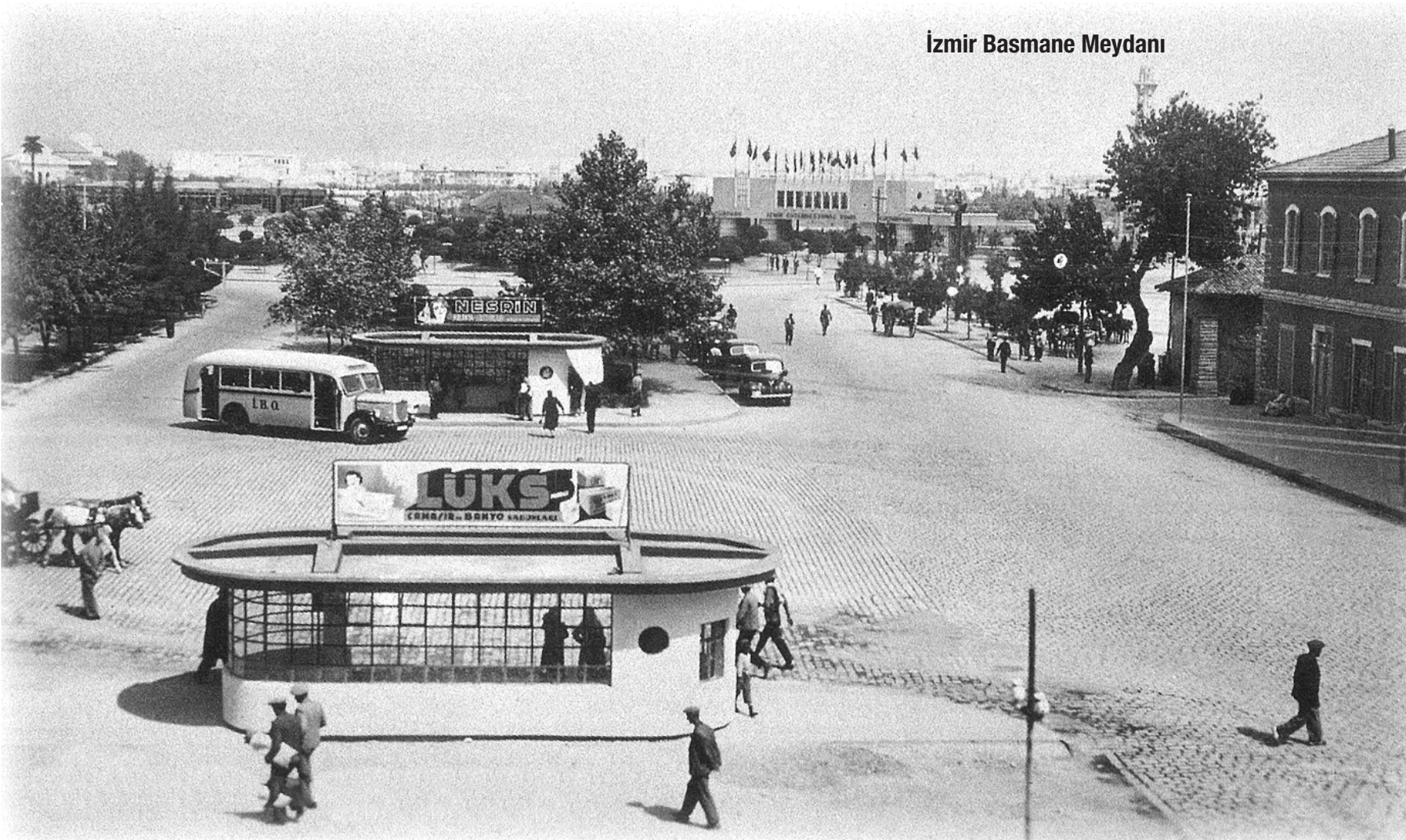
46 Nardoğan Taçalan, a.g.e., s.189, s.43; Çolak, s.189.

47 Naci Gündem, a.g.e., s.26; Filiz Çolak, a.g.e., s.189.

48 A.g.e., s.189.

49 A.g.e., s.189.

İzmir Basmane Meydanı



NACİ GÜNDEM'İN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ANILARI

"Kordon'da babalara bağlı ecnebi gemilerden birinin süvarisi anlaşmaları gereğince kayıkla denizin ortasına açılmış ve belirli saatte tayyare denize inerek kendisini alıp kaçmıştı. Fakat bu haber ancak ertesi gün duyulabilmişti. Limanda esir kalan bu gemilerden bazılarını, lüzum üzerine Kale önlerine getirip batırmışlardı; geçit yolu tıkanmış diye... Bir tanesi Kordon'da her zaman geliş gidişimde gözümüne iliştirdi. Dört direkli eski tip Hollanda vapurlarından dır: Je Tberi Amsterdam... Yine kuşku içinde beklediğimiz bir geceydi. Havagazi fenerleri gece yarısından sonra yavaş yavaş sönmeye başlamıştı. Hemen içimize bir şüphe düşmüş ve sese kulak vermeye başlamıştık. Az sonra vinlamalar ve yaklaşma başlamıştı. O gece sokaklardaki havagazi fenerlerinin santralden döndürülüşü İzmir'de vaki olmuştu. Meğer o gelişlerin manası varmış. Gizli teşkilatları 7-8 saat evvel İzmir'den ayrılan Enver Paşa'nın Kızlarağası Hanı'nın üst katındaki odalardan birinde misafir olduğunu haber vermiş. Fakat ne tesadüf o gece atılan bombalardan bir tanesi aynı odaya isabet etmesin mi? Ertesi gün vaziyeti görmeye gittiğimiz zaman parmaklarımız ağızımızda kalmıştı"

Naci Gündem, s.26



Gümrük Depoları ve Yaşam, 1896

yoğun kayıpları da yanında getiren büyük bir olayın; bu başarı yanında büyük bir yıkımı getirmesi de doğaldı. İzmir gerek toplumsal yaşantı, gerekse ekonomik yönden tam bir felce uğramıştı. Yokluk ve yoksulluk, eski günlerin varlık ve zenginliğinin yerini almış; kent bütünüyle duran ticaretin ve liman hizmetlerinin yerini bıraktığı darlık yüzünden, kıvranır bir duruma düşmüştü. Hükümet bu koşullarda daha radikal bir karar aldı. Daha önce, limanın yönetiminde belli oranda egemenlik kurmaya çalışmışken, bu kez 29 Ağustos 1916 günü aldığı bir kararla, İzmir Liman ve Rıhtımı'na bütünüyle el koydu. Bu bir tür millileştirme hareketiydi. Bu durum, 1919 yılına dek sürdü. O tarihte artık Osmanlı Devleti'nin fiili varlığı sona erdiğinden, savaşın galibi olan devletler, İttihat ve Terakki yönetiminin aldığı bu kararı ortadan kaldırdılar ve liman işletmesinin yönetimini yeniden Gifre'ye bıraktılar.⁵⁰

Savaş ekonominin bütününe olduğu gibi, deniz taşımacılığı ve acentelik hizmetlerine de büyük bir darbe vurdu. Kentte savaş öncesinde parlak dönemini yaşayan ithalat, ihracat, sigortacılık, komisyonculuk ve diğer aracılık türleri ile kara ve deniz taşımacılığı ve bu meslek türleriyle ilişkili öteki uğraşı alanları büyük bir darbe yedi. Savaşın sonlarına doğru deniz ticaretinde bir canlanış ortaya çıkmış olmasına karşın, bu hareketliliğin ölüm noktasına gelmiş bir ticari ortama can sağlaması olanaksızdı. Ardı ardına pek çok şirket ve işletme iflasa sürüklendi. Önemli sermaye kayıpları ortaya çıktı. Denizlerde savaş gemilerinin ticaret gemilerini hedef alması nedeniyle, Osmanlı Devleti'nin son yirmi yılda oluşturduğu deniz nakliye filosu ağır kayıplar verdi. Savaş döneminde batırılan yelkenli gemilerin tonajı 69.016'ydı. Bunun yanı sıra kaybolan, düşman tarafından el konulan ya da bir türlü akıbetlerinden haber alınamayan deniz taşıtları da vardı. Bunların tonajı ise 5.500'dü.

50 Takvim-i Vekayi, 12 Ağustos 1335, sayı 3621, s.2

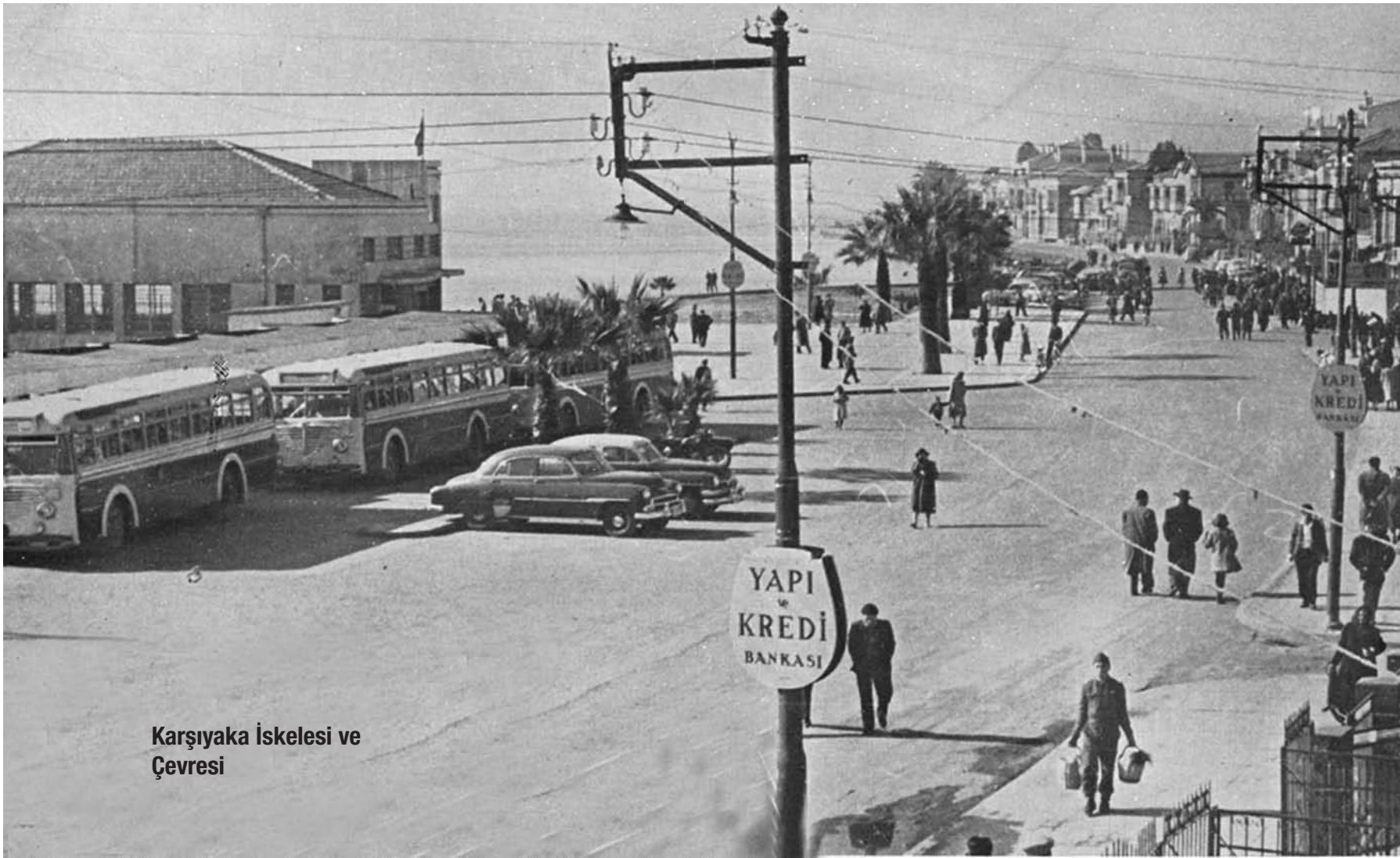
VE KARA GÜNLER

İşgal Yılları

Osmanlı Devleti 30 Ekim 1918 günü imzaladığı Mondros Bırakışması ile savaştan çekildi. Bu bırakışma son derece ağır koşullar içeriyordu. Artık ateşkes imzalandığı için; bu bırakışma metninin getirdiği koşullara uygun olarak, İngiliz, Fransız ve İtalyan donanmaları rahatlıkla Türk limanlarına girebilecek ve Osmanlı Savaş gemilerine el koyabileceklerdi. Bu yeni dönemde yapılan ilk iş, boğazlara ve liman girişlerine döşenmiş olan mayınların temizlenmesiydi. Bu çalışma uyarınca, İzmir Körfezinin girişine, Yeni Kale açıklarına döşenmiş olan mayınlar da kaldırıldı. Denizlerde artık eski tehlikeler kalmadığı için, limanlar arasında ticaret gemilerinin faaliyeti de bir süre sonra canlanmaya başladı. Bu canlanış, gittikçe artan bir ivme biçiminde gelişti. Buna koşut olarak, İzmir Limanı'nın da girişi mayınlardan temizlendiği için, yine ticaret gemileri limana gelmeye, mal yüklemeye ve boşaltmaya başlamışlardı. Ancak artık o zamana dek İttihat ve Terakki'nin uyguladığı milli politikanın bir geçerliliği kalmamıştı. Liman işletmesi, yeniden Gifre Şirketi'ne verildi. Yabancı şirketler hızla yeniden palazlandı. Limana gelen yabancı gemi sayısındaki artışla birlikte, limanın çevresinde yabancı gemi şirketleri adına hizmet gören acenteler ve kimi acentelere bağlı şubeler yeniden açılıyordu. Komisyonculuk, bankacılık, tefecilik, sigortacılık gibi hizmet alanlarında yeniden canlanışlar gözlemlendi. Mal ithal ve ihrac eden tüccarlar, yeniden kapanmaya yüz tutmuş işyerlerini yeniden çalışır duruma getirdiler. Bunun yanı sıra, İttihat ve Terakki Yönetimi'nin yabancı sermaye ve girişimci için getirdiği sınırlandırmalarda hissedilir ölçüde yumuşama başladığı için, yeni ithalat ve ihracat şirketleri kuruldu. Gemi taşımacılığı ve acenteliği ile uğraşanların sayısında hızlı bir artış gözlemlendi.



Nurettin Paşa (Sakallı)



Karşıyaka İskelesi ve Çevresi



İzmir'in İşgali, 15 Mayıs 1919

İzmir Valiliğine Nurettin Paşa getirilmişti. Asker kimliğine karşın O, kentin ticaret yaşamının canlanmasına büyük önem veriyordu. Onun girişimleriyle savaş yıllarında ihraç edilen mallara uygulanan yüzde otuz düzeyinde gümrük vergisi, yeniden yüzde 15 düzeyine çekildi. Bu Türk ürünlerinin, yabancı pazarlarda başka ülkelere ait ürünlerin yanında rekabet şansını artırıyor; girdi fiyatı düşen ürün, daha uygun koşullarda alıcı bulabiliyordu. İş bununla sınırlı kalmadı: Bu vergi indiriminin ardından, savaş nedeniyle yurt dışına satışına yasak getirilmiş ürünlerin önemli bir kısmı yasak kapsamından çıkarıldı. Artık savaş ekonomisinin yerini göreceli bir iyileşme alıyor; ticaret küçük boyutlu da olsa palazlanma dönemi yaşıyordu. Bu ortamda doğal olarak o zamana dek neredeyse dış satışı durma noktasına gelmiş Türk ihracat ürünlerinin dış satımında bir artış gözlemlendi. Önce buğday, arpa, un, undan yapılmış ürünler, patates, pirinç, zeytinyağı, sabun, canlı hayvan ve et ürünleri ve yumurta gibi diğer hayvansal gıdalar, kimyevi ürünler, odun, kömür ve yakacak maddelerinin alınan senet ve teminatlar karşılığında, İzmir dışına çıkarılmasına izin verildi. Ancak, yine de özellikle o dönemde çok değerli olan hububatın, Avrupa'ya kaçırılmasını önlemek amacıyla teminat istenmekteydi. Bu teminat isteği nedeniyle, dış satışa yönelik iş yapan tüccar zor durumda kalıyor; doğal olarak bu zorluk, acentelere ve gemi nakliyecilerine olumsuz etkiler bırakıyordu. Bu yeni açılım dönemlerinde, Türk limanlarından yabancı ülkelere ait limanlara ürün akışı son derece sınırlıydı. Ürün çıkışına imkân tanıyan yeni düzenlemelerin olumlu sonuçları, İzmir'den başka Osmanlı limanlarına götürülecek ürünler için alınmakta; dış limanlara mal akışı, savaş yıllarına göre imkânsız olmasa da ciddiye alınacak bir düzeye ulaşamamaktaydı.

Bırakışmanın imzalandığı tarihten sonraki aylarda; henüz İzmir Yunanistan'ın iş-galine uğramadığı için, Edremit'ten Antalya'ya kadar uzanan kıyı şeridinin denetimi İtalya donanmasına bırakılmıştı. İtalyan Donanma komutanı Albay Grene'nin, gemilerin gidiş gelişine müdahalede bulunma; mal yükleme, boşaltma, ürün ihraç etme belgesi verme; depolanmış hububatın gümrük işlemlerine karar verme yetkisi bulunuyordu. Bu yetki, bırakışma hükümlerine dayalı olarak İtilaf Devletleri tarafından İtalya'ya verildiği için, Osmanlı Hükümeti'nin buna karşı duracak bir gücü yoktu. Greene, üstlendiği olağanüstü yetkiyle gümrüklere sıkı bir denetim uygulaması başlattı. Gümrük'ten ister ülkeye, ister ülkeden girip çıkan her ürün için onun onayına gerek vardı. Bu uygulama nedeniyle İzmir gümrüğünden her ürünün geçmesi mümkün olmuyor; bu nedenle ürünlere uygulanan kısıtlamalar, ticareti yavaşlatıyordu. Savaş yıllarında gümrükler için uygulanan vergi sisteminin artık değiştirilmesi gerektiğine inanmaktaydı. Gelen bir ürünün ya da malın, ağırlığı ya da hacmine dönük vergilendirme sisteminden, gelen ürünün ya da malın değeri üzerinden gümrük resmi alınması gerektiğini düşünmekteydi. İsteddiği sisteme geçmek için yoğun bir çaba harcadı. Bu uğraşısı, onu başarıya da götürdü. Ortakları olan diğer ülke temsilcileriyle görüşerek, sistem değişikliğinin neden gerekli olduğunu anlatmaya çalıştı. Görüşlerine öteki ortakları ikna etti. Böylece artık artık hangi mala ne kadar vergi uygulanacak, ne tür gümrük resmi alınacak; bunlara Albay Grene karar veriyordu. Bu uygulamanın geçerli olduğu dönemde buna karar veren Osmanlı hükümetiydi. Ancak şimdi, Osmanlı ülkesinde, Osmanlı Devleti'nin yıkılan egemenliği üzerinde, onun kaderini doğrudan etkileyecek bir konuda başkaları söz sahibi olmuştu. Nitekim Gümrükler Baş Müdürü Agâh Bey, bu yeni düzenlemeye karşı çıktı. Hükümete yazdığı yazılarla, ardı ardına doğacak tehlikeli durumlara dikkat çekerek, gerekli uyarılarda bulundu. Ancak başta askeri ve siyasi konular olmak üzere, bütünüyle öteki devletlerin iki dudağı arasına yazgısını terk etmiş Osmanlı Hükümeti'nin bu konu ile ilgilenecek ne gücü ne de



Yunan Askeri İzmir'de





İzmir, Elmadağ

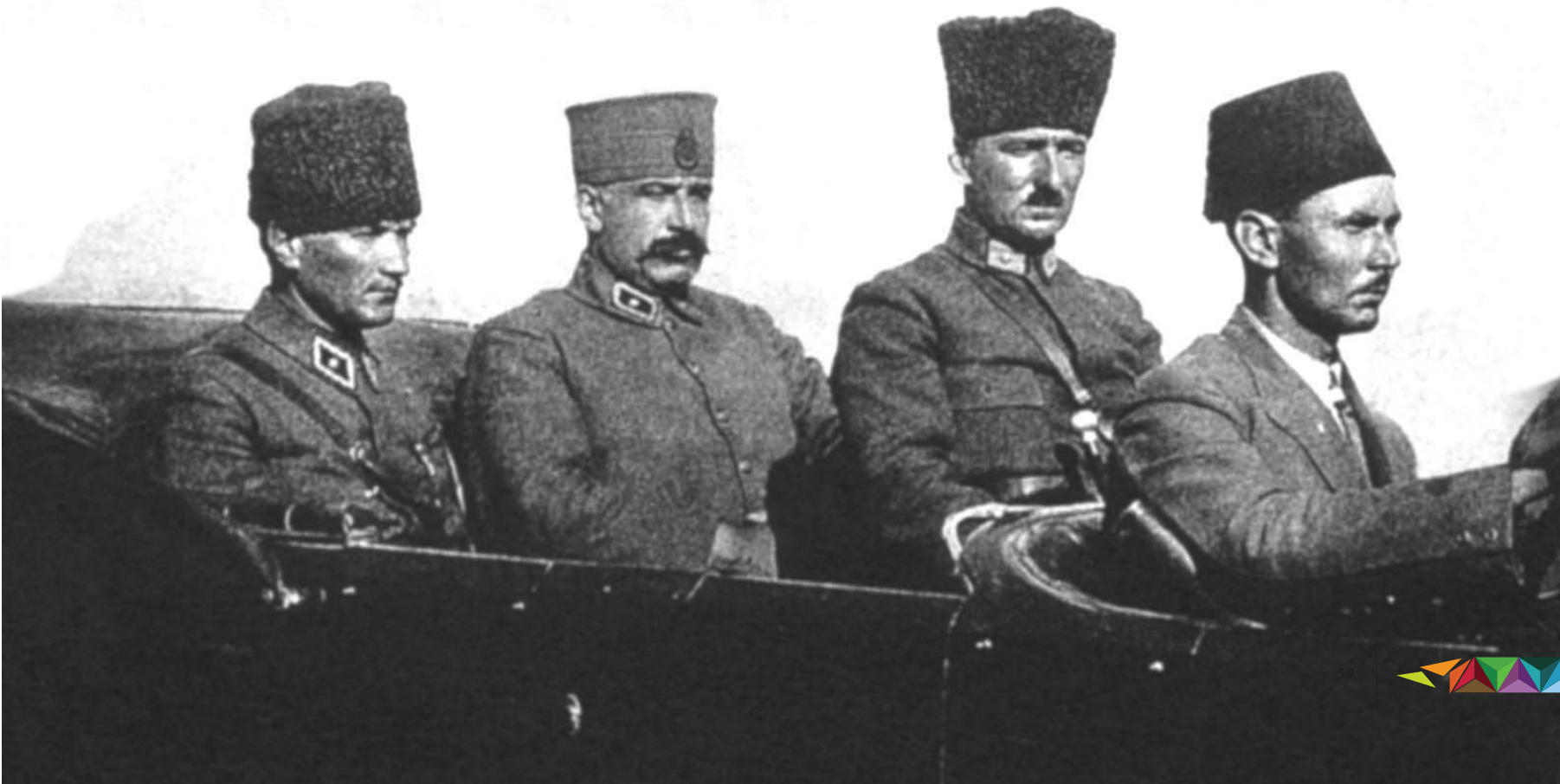
istenci vardı. Dolayısıyla Ağah Bey'in uyarıları dikkate bile alınmadı⁵¹. Artık yeni bir dönem başlamıştı. İzmir gümrüğü, bütünüyle yabancıların denetimine girmişti. Her malın çıkışı ve girişi yabancı bir güç tarafından denetlendiğinden, genel olarak uygulamalar Osmanlı Devleti'nin genel çıkarları düşünülerek değil, galip devletlerin istek ve istencine göre yapılıyordu. Zaten bu yeni gümrük düzenlemesine karşın, İzmir'in genellikle tarım ürünlerinden ve madenlerden oluşan ihracatı üzerine uygulanan kısıtlamalar, bu dönemde de sürdü. 20 Nisan 1919 tarihinde İzmir Seyrüsefer Komisyonu dış satımı yasaklanan ürünlerle ilgili yeni bir uygulama başlattı. Pek çok ve türde ürünün dış satımına kısıtlamalar bu aşamada da sürdürülüyordu. Bu ürünler arasında tahin, afyon yağı, buğday, un, Kula bulguru, darı, lubiya, nohut, mercimek, fasulye ve çeşitli hububat ürünleri yer alıyordu. Ayrıca patates, pirinç, zeytin, zeytinyağı, tuz, pekmez, soğan, bal, pastırma, arpa, sucuk, saman, kepek ve hayvansal niteliği olan her türlü gıda maddelerinin dış satımı yasaktı. Yasaklamalar bununla da bitmiyordu. Tıbbi değeri olan ecza ürünleri, sabun, hayvan derisi, kürk üretimine özgü hayvan derileri, kurutulmuş koyun derisi, tahta, bina inşaatına özgü keresteler, çuval, kok kömürü, maden kömürü, madeni maddeler, gaz, benzin, makine yağları, yün, pamuk, susam ve susam yağı gibi maddelerin ülke dışına çıkarılmasına da izin verilmemekteydi⁵². Doğal olarak bu kısıtlamalar, İzmir Limanı'nın ihracatla beslenmesinin savaş sonrasında da önünü tıkamış; ülkeden mal çıkışı olmayınca deniz ticareti ağır bir darbe almış; doğal olarak gemi taşıma ve nakliyeciliği de bu tabloda ağır biçimde etkilenmişti. İzmir, daha askeri olarak işgal edilmeden, işgalin acı yüzü çoktan limanlarda görünmüş; ekonomiyi döndüren çarklar, bilinçli biçimde sokulan çomaklar nedeniyle dönmez durumda bırakılmış; ülkenin oldukça kıt ekonomik kaynakları de-

51 Süleyman Vasfi Bey, "Bir Gümrükçünün İşgal Anıları", Üç İzmir, Yapı Kredi yay., İstanbul, 1992, s.243.

52 Engin Berber, Yeni Onbinlerin Gölgesinde Bir Sancak: İzmir (30 Ekim 1918-15 Mayıs 1919), İstanbul, 1999, s.131-132; yine Filiz Çolak, a.g.e., s.218.

ğerlendirilemez duruma gelmişti. Bu koşullarda İzmir Limanı'nda, 19. Yüzyılın son çeyreğinden bu yana modern anlamda görülen deniz nakliye ve acenteciliğinin, bütünüyle bittiği görülmekteydi. Bu nedenle savaşın başında askıya alınmış olan kimi sivil toplum kuruluşlarının çalışmaları doğrultusunda, İzmir Bahriye Birliği bu dönemde de kendisini ortaya koyacak bir varlık gösteremedi.

Bırakışma dönemi bir süre sonra yerini işgale bıraktı. İzmir, 15 Mayıs 1919 günü, İtilaf Devletleri'nin ortak kararı uyarınca, Yunanlılar tarafından kanlı biçimde işgal edildi. İşgal günü kordon, kordona açılan yollar, İzmir limanı ve çevresinde kanlı olaylar gerçekleşti. İşgal günü, İzmir Limanı'na yalnız Yunan gemileri değil, Fransa, İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri ve İtalya donanması da gelmişti. Öyle ki, daha bir gün önce, yani 14 Mayıs 1919 günü; karaya çıkarılan müttefik güçlere ait müfrezelerle önemli noktalar işgal edilmiş; böylelikle bir gün sonra gerçekleşecek Yunan işgalini kolaylaştıracak önlemler alınmıştı. Kentin askeri olarak işgalinin gerçekleştirilmesinin ardından, onun ekonomik altyapısını da bütünüyle ele geçirmek için çabalar harcandı. Yunan İşgal Yönetiminin başında Albay Stergiadis adında bir Yunanlı subay bulunuyordu. Bir tür genel vali gibi davranan bu kişinin ön ayak olmasıyla Yunan İşgal yönetimi pek çok işletmeye olduğu gibi, Liman İşletmesine de el koydu. Artık yeni işgal yönetimi, limanda kendi kurallarını koyuyor ve bu kuralları uyguluyordu. İyice tükenme noktasına gelmiş ticari yaşamda, Levantenlerin yanı sıra, Fransız ve İngiliz işletmeler de etkindi. Yunan işgal yönetimi, İngilizlerin elinde olan ya da onlar tarafından desteklenen işletmelere pek baskı uygulamıyorlardı. O tarihler, İngiliz-Yunanistan yakınlaşmasının en üst düzeyde olduğu döneme denk geliyordu. Yunanistan, büyük devletler yanında kendisinin doğal koruyucusu olarak İngiltere'yi görmekteydi. Ancak, öteki ortaklarına, İngilizler'e baktığı gözle bakmıyordu. Özellikle İtalya ve Fransa, Yunanistan'ın gözünde, kendi çıkarları ile çelişik siyasetler izleyen iki ülke olarak değerlendirildiği için; bu ülkelerin sermayesi ile oluşturulmuş işletmelere karşı, aynı duyarlılıkta davranmıyordu. Oysa geçmişten o güne uzanan süreçte bölgede hiç de azımsanmayacak ölçüde Fransa ekonomik işletmeler açısından bakıldığında etkiliydi.





**Göndere bayrak
çekildikten sonra
halkın arasında
Yüzbaşı Şerafettin
alkışlanırken,
9 Eylül 1922**

Anadolu’da Türk direnişinin başlamasıyla birlikte; müttefikler arasında ortaya çıkan ayrışma, Yunan İşgal Yönetimi’nin etki alanında olan yerlerde yer alan öteki ülkelerin etkisi altında bulunan işletmelere de farklı yaklaşımlar sergilendi. Bir anlamda ekonomik konularda Yunan Hükümeti’nin öngörüsü doğrultusunda yerel yönetim, politik bir duruş ve karar süreci içine girmişti. Bilindiği gibi savaşın ilerleyen dönemlerinde İngiltere ve Fransa arasında önemli bir ayrışma yaşandı. Fransa, güney illerde içine yuvarlandığı çıkmazdan sonra, Ankara’da oluşan yeni yönetime daha ılımlı bir bakış içine girdi. Bu durum, Fransa’nın savaş yıllarında bağlaştığı olan ülkelerle belli ölçüde aralarının açılmasına yol açtı. Hatta Yunanistan Fransa’nın Türkler’e askeri yardım sağladığına bile inanmış görünüyordu. Bu ve benzeri nedenlerle, Yunan İşgal Yönetimi’nin etki alanında bulunan bölgelerde, Fransız sermayesiyle kurulmuş ekonomik işletmeler ağır zararlarla karşılaştılar. Yunanistan, Anadolu Hükümeti ile Fransız Hükümeti arasında, 20 Ekim 1921 tarihinde Ankara Antlaşması ile sonuçlanacak yakınlaşmasını içine sindiremiyor; tepkiselliğini kimi siyasi ortamlarda yinelerken, ekonomik alanlarda da Fransız işletmelere önemli zorluklar göstererek gösteriyordu⁵³. Bu uygulamadan, uzunca zaman Osmanlı topraklarında yerleşik ve İzmir’de oturmakta olan; Fransız kökenli aileler de son derece rahatsızlık duymaya başlamışlardı. Bir anlamda o

53 Bkz. Yahya Akyüz, a.g.e., çşt. syf.



İzmir yangınına dair bir resim

zamana değin, onların elde ettikleri ekonomik başarılar, bilinçli biçimde Yunan Hükümeti'nin bu zoraki dayatmaları nedeniyle baltalanmaktaydı. Böyle olunca, ticaretin ithalat, ihracat boyutuyla ya da ekonominin başka bir sektörüyle uğraşırken; gemi acenteliği yapan Fransız işletmeler de bu dönemde ağır darbeler aldılar. Fransız tüccarların ve diğer ticari kişiliklerin işyerleri, büroları, ticari depo ya da başka ticari yapıları, Yunan hışmıyla karşı karşıya kaldı. Bir önemli nokta da bu dönemde Yunanistan'ın bölgeye Yunaniistan'dan Yunan, adalardan da Rum yerleşimcileri getirip yerleştirmesiydi. Bu durum, toplumsal dokuyu alt üst ettiği kadar, ticari profili de değiştiren bir etki yaratıyordu. Bu dönemde, İzmir körfezinde ve kıyılarda ticari deniz araçları kullanan küçük işletmecilerden Musevi ya da Müslüman olanlar baskılanırken, Yunan ve Rum girişimciler daha özgürce işlerini yapabiliyorlardı. Bu aslında, kentin geleceği üzerinde daha uzun emelleri olan Yunanistan için, stratejik önemi olan bir uygulamaydı. Bir anlamda kenti yalnız askeri yönden ele geçirmekle sınırlı kalmayan işgal eylemi, toplumsal ve ekonomik yapıya da etki edecek bir boyuta taşınmıştı. Yunanistan İzmir'in ekonomik yaşamında kendi geleceğinin inşasına yönelecek adımlar atmaktaydı. Ekonominin önemli sektörlerinde ekonomik alanda kentin dokusuna etki edebilmek için, kimi sektörlerde Yunan kökenli ya da Ortodoks Rumlar için yer aralamaya çalışıyordu. Bu nedenle, hem Osmanlı yurttaşı Müslümanlar hem de ticari yönden bölgede varlık gösteren İtalyan ve Fransız girişimciler için engeller çıkarıyordu. Yunan işgal yönetiminin bu tutumu, İzmirli Türkler tarafından kaygıyla izleniyor, ancak bu uygulamalara karşı bir şey yapılamıyordu. Fransa ise yüzyıllara dayanan bölgede ekonomik nüfuz alanı oluşturma çabalarının Yunanistan tarafından kırılmaya çalışıldığını görüyor; bunun için kimi çıkışlar ve eleştiriler yapıyor; ancak İngiltere'nin desteğini yanına almış olan Yunanistan, bu çıkışlara karşı, bildiğini okumaktan geri kalmıyordu. Bu nedenle, işgal yıllarında denizcilik sektörü, eskiye göre ne kadar varlık gösterip ortaya çıkabildiyse bu da bütünüyle Yunan emellerine yönelik olarak atılmış adımların gölgesinde kalmıştı.

İzmir yangını
sırasında rıhtım





Göçmen bir grup

Yunanistan'ın bu tavrı, işgal süresince kendini gösterdi. Levanten, Fransız ya da İtalyan kökenli varlıklı aileler ve Müslüman sermayedar kesim işgal yıllarında ağır kayıplara uğradı. Bu durum, İzmir'in Yunanistan'ın elinden alınmasına ve bölgede Türk yönetiminin yeniden kurulmasına dek sürdü.

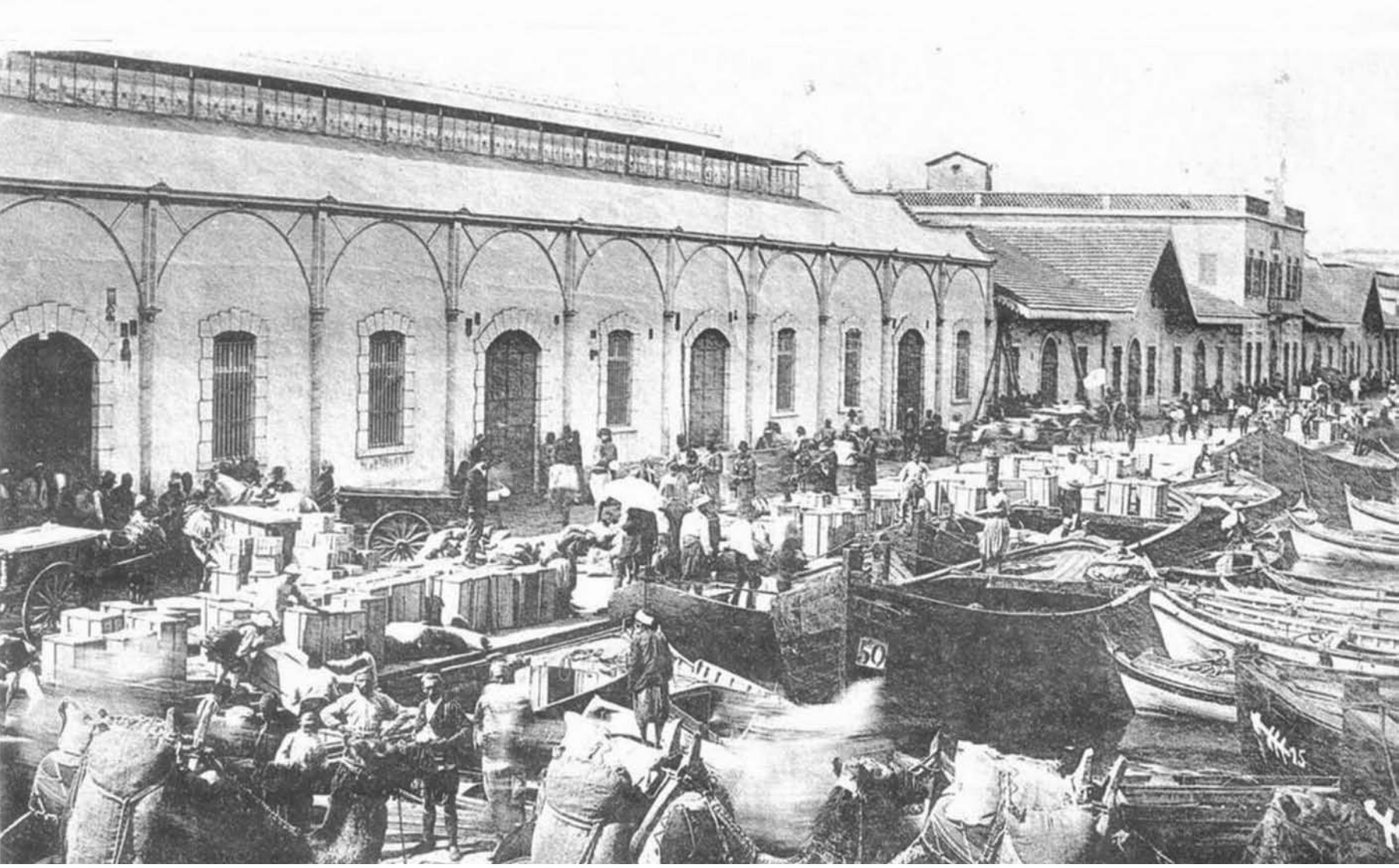
9 Eylül 1922 günü Türkler en önde süvariler olduğu halde, İzmir'e ulaştılar. Yüzbaşı Şerafettin (İzmir) komutasındaki öncü kuvvet; İzmir Hükümet Konağı'na girdi. Pasaport yakınlarında atının ayakları altına atılmış bombanın infilak etmesiyle yaralanan Şerafettin Bey, hükümet konağına müfrezesine ulaştığında, onu coşkuyla karşılayanlar arasında Müslümanların yanı sıra levanten aileler, Fransız ve İtalyan kökenli İzmir'de yerleşik kesim de vardı. O, hükümet konağına ulaşır, balkona çıktığında yaralı göğsünden çıkardığı Türk bayrağını göndere çektiğinde, bu olay simgesel de olsa, artık İzmir'in ve doğal olarak da Türkiye'nin işgalden kurtarıldığının göstergesi oluyordu. Bu olay, İzmir'in işgal döneminde ortaya çıkan ve kanlı işgal dönemiyle bütünleşmiş Yunan işgalinden kurtuluşunun göstergesiydi⁵⁴.

Böylece yeni bir dönem başlamış; o zamana değin deniz ticaret yaşamı açısından İzmir'in en karanlık dönemi tarihin tozlu sayfalarındaki yerini almıştı.

İzmir işgalden kurtarıldıktan kısa süre sonra büyük bir yangının pençesine düştü. Günlerce süren yangın kentin önemli yerleşim yerlerinin yanı sıra, ekonomik açıdan önemli işletme ve tesislere de büyük darbeler vurdu. Yunan işgal döneminin getirdiği ağır yıkım yanında, bir de yangının neden olduğu büyük darbe, İzmir'in ekonomik yaşamında neredeyse bütün alt yapıyı çökertecek ölçüde derin izler bıraktı.. Yunanistan ise, Anadolu'dan askerlerini çekmesine karşın Türkiye'nin liman üzerinden canlanacak ticaretini baltalamak için yeni adımlar atmaktan

54 Kemal An, Üçüncü Kılıç: İzmir'in Kurtuluşu ve Yüzbaşı Şerafettin Bey, Zeus Kitabevi, İzmir, 2009.





Gümrük Depoları

geri kalmıyordu. Bu nedenle elinde bulunan kimi kozları Türkiye aleyhine kullanılmaktan kaçınıyordu. Bu bilinçli çabalara başka etkenler de eklendi: Örneğin, Türk-Yunan Savaşı'nın bitimine doğru, Türkiye'den Yunanistan'a yoğun bir Rum-Ortodoks göçü başladı. Bu sayı 1922 yılının sonuna kadar 850.000'i buldu. Lozan'da, 30 Ocak 1923 tarihinde ivedilikle ele alınarak sonuca bağlanan Türk-Rum Nüfus Mübadelesi'nin uygulamasıyla bu sayı 1.200.000'in üzerine çıktı. Türkiye'den ayrılıp Yunanistan'a giden İstanbul dışındaki Türkiyeli Ortodoksların yerine, Batı Trakya dışındaki 500.000 kişiden oluşan Yunanistanlı Müslümanlar getirilerek yerleştirildiler⁵⁵. Giden Ortodokslar içinde, mesleği küçük ölçekli kıyı taşımacılığı yapan ve denizden geçimini sağlayan kabarık bir kesim de bulunuyordu. Bu aslında doğal bir sonuçtu. Çünkü geçen yüzyıllar içinde deniz ticaretinde Türkler pek yer almayı istemedikleri için, bu tür uğraşlar azınlıkların, özellikle de Rumlar'ın elinde bulunuyordu. Rumlar'ın ayrılıp gidişleriyle birlikte Türkiye'de pek çok alanda olduğu gibi; deniz taşımacılığı alanında da önemli bir boşluk kendini gösterdi⁵⁶.

İzmir Liman İşletmesi de Yunan işgali sona erdiğinde, ekonomik yönden işletmenin büyük bir darbe aldığını yaptığı incelemelerde ortaya çıkarmıştı. Bu nedenle işletme, işgal döneminde kendisine vurulan ağır ekonomik darbenin neden olduğu kayıplarını telafi etmenin yollarını arıyordu. Yunan Ordusu geri çekilirken, önemli oranda çekildiği coğrafyaya zarar vermek gibi bir askeri politika uyguluyordu. Bu nedenle Liman ve limanın çevresinde pek çok ekonomik işletme, gerek savaş yıllarında bilinçli biçimde tahrip edilmiş, işlevsiz kılınmış, savaşın sonlarına doğru da çekilişin hengamesi içinde yıkımlar görülmüş, İzmir'de çıkan büyük yangın, pek çok mahalleye verdiği zarar gibi, Liman ve çevresindeki ekonomik işletmelere de

⁵⁵ Konunun ayrıntısı için bkz. Kemal Arı, Büyük Mübadele: Türkiye'ye Zorunlu Göç, 7. baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2012.

⁵⁶ A.g.e., çşt. syf.



ağır bir darbe vurmuştu. Fransa Hükümeti, kendi yönetiminde bulunan Liman İşletmesi'nin uğradığı zararlar nedeniyle Yunan Hükümeti'ni mahkemeye verdi. Fransa savaşın hemen ardından müfettişlerine yaptırdığı incelemelerde Yunan işgal yönetiminin İzmir Liman İşletmesi'nin ağır biçimde zarar verdiğini kanıtlarıyla saptamıştı. Bundan dolayı Fransa Yunan Hükümeti'ni mahkemeye verdi. Yapılan yargılamalarda, Yunanistan suçlu bulunarak, 300.000 liralık tazminata mahkûm edildi⁵⁷. Bu mahkûmiyet kararının hemen ardından, Yunan Hükümeti'nin karara itirazı geldi. Bu kez sigorta şirketleri devreye girdi. Bu sava göre, Liman işletmesinin zarara uğramasından yalnızca Yunanistan değil Türkiye de sorumluydu. Temel dayanak da daha büyük savaş sırasında Türk yöneticilerin liman üzerinde kimi tasarruflarda bulunma çabaları olarak gösteriliyordu. Türkiye, Nafia Komiserliği aracılığıyla şirketin defterlerinde incelemeler yaptı. Şirketin Genel Müdürü Mösyö Jordan'la ilişkiye geçildi. Bu araştırma evresinde, şirketin kayıtlarında ortaya çıkan zarar-zıyanın mahiyeti ile ilgili bilgi alınmak istendi. Şirket yazılı bir açıklama yapmamakla birlikte; bu zararı saptama işinin Türkiye'nin üzerine düşen bir görev olmadığı sonucuna varılarak, şirketin ancak Fransız hamillere karşı sorumlu olduğu vurgulandı. Sonunda Türk Hükümeti, şirketin hisse senetlerini ellerinde bulunduranlarla, Türkiye Hükümeti'nin çıkarlarının ortak olduğun düşüncesinden hareket ederek, eğer şirket 300.000 liralık bir zarara uğramışsa, bu zararın yarısını kabulleniyor; böylece kendi üzerine 150.000 liralık payı ödemeyi üstleniyordu. Bu zararın yarısı Türkiye'ye aitse, öteki yarısı da Yunanistan'a ait olmalıydı. Sonunda bu prensipte anlaşıldı ve Türkiye kendi üzerine düşen paranın, geçen yılların gelirinden hükümet adına düşen hesaptan ödenmesini kabullendi. Yani Türk Hükümeti, Türkiye'ye ait topraklarda ekonomik faaliyet gösterme karşılığında, şirketin Türk hükûmetine ödemesi gereken ücretin 150.000 liralık kısmını almaktan vaz

Göçmenlerden bir grup

57 Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 230/131, 19, 2.



geçiyor ve böylelikle şirketin uğradığı zararın kendine düşen payı, kendi alacağı üzerinden ödemiş oluyordu⁵⁸

Bu büyük zararın önemli nedenlerinden biri de büyük İzmir yangınıyla birlikte alevlerin liman işletmesine ait kimi tesisleri de kaplamış olmasıydı. Yangının etkisiyle, limanın çevresinde mal istiflemeye uygun depolar ağır hasara uğradı. Yine liman çevresinde yer alan işlenmemiş ürünleri işlemeye, ayıklamaya ve paketlemeye uygun atölyeler de zarara uğrayan mekanlar arasında yer alıyordu. Yangının ve savaşın şiddeti ile; gemilerin limanda mal boşaltma ve yüklemesini destekleyecek bütün ana ve yardımcı ekipmanlarda zararlar görülüyordu. Liman ve çevresindeki etkinlikler bir bütün olarak düşünülüğünde, bu etkinlikleri besleyecek ana artellerde büyük zararlar vardı. Bir biçimde mal akışını ve bunun çevresinde oluşan döngüyü kırarak bu olumsuz etkiler; ticari denizciliğin tıkanmasına ve savaş sonrasında canlanması umulan deniz taşımacılığına büyük darbeler vurmuştu. Bu olumsuz görüntü, yalnız ticari denizciliği ve ticari denizcilikle doğrudan ilgili olan deniz taşımacılığını değil, İzmir’de üretilen her hangi bir malın, başka bir limana ulaşana dek geçirdiği her bir aşamayla ilgili olarak sorunlar yaratacak yığınla olumsuzluğu kendi içinde taşıyordu. Öyle ki; İzmir Ticaret Odası yaptığı bir çalışmada, 1922 yılından 1924 yılına dek uzanan süreç içinde ticareti olumsuz yönde etkileyen sorunları ele alırken, liman çevresinde yer alan depo ve antrepolarla ilgili konuyu en başa almıştı. Zaten yetersiz olan bu tür donanımların bir de savaş ve yangından zarar görmesiyle, İzmir’de savaş sonrasında canlanması umulan ekonominin tıkanmasında önemli bir etkendi. Aynı çalışmada, ta Osmanlı Devleti’nden beri gelen ayrıcalıklar ve işgal dönemiyle birlikte yerli girişimciyi bütünüyle hasıraltına iten olumsuz uygulamalardı. Depo ve antrepo sorununun yanı sıra; özellikle gemilerin yükleme ve boşaltma işini bu tür imtiyazlar kopararak üstlenmiş olan yabancı işletmelerin tekeline alması; ülkenin ekonomisini genel

58 Nafia Vekelati’nin İzmir NafiaMüesseleri Komiserliği’ne 8.10.931 tarihli yazısı: Aynı Arşiv, 230/ 131, 19, 2.



Gülcemal gemisine binen göçmenler



olarak olumsuz yönde etkileyen kökleşmiş bir sorundu. Saptamaya göre, ülkenin genel çıkarları açısından bu “imtiyaz” olgusunu olumlu görmek olanaksızdı⁵⁹. Bu nedenle, yeni dönemde kimi açılımlar yapma zorunluluğu vardı: Bunlardan ilki, bu söz konusu ayrıcalıkların kaldırılması ve Türkler’in kabotaj hakkını kullanmasıydı. Kabotaj hakkı ise, iki temel nedenden dolayı kullanılamıyordu: İlki bu ayrıcalıklar nedeniyle Türkiye’nin elinden kendi kıyılarında taşıma yapma iradesinin elinden alınması; ikincisi de Türkiye kabotaj hakkını kullanmak için çaba harcarsa bile; bunu gerçekleştirecek sivil deniz taşıma araçlarına sahip olmayışydı⁶⁰...

İzmir İktisat Kongresi, 1923

Bu ve benzeri öneriler, İzmir’de toplanan Birinci Türkiye İktisat Kongresi’nde de dile getirildi. Türkiye’nin, 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Antlaşması’nı imzalarken, kapitülasyonların kaldırılmış olmasıyla, artık ulusal bir deniz taşıma filosu kurmasının da yolu açılmıştı. Şimdi yapılacak şey, ticari deniz taşıma araçlarının sayısını çoğaltmak ve kabotaj hakkını kullanabileceği düzeye taşımaktı. Gerçekte, ekonomik bağımsızlığın, Türkiye’nin egemenlik haklarını bütünüyle kullanabilme istencinden geçtiğine yönelik bilinç, çok önceden beri vardı. Öyle ki, Yerli gemileri, yabancı gemilere göre gümrük vergisi yönünde destekleme uygulamaları ta 1921 yılında, o günün kıt olanakları içinde başlanmıştı. Hem gemi tonilatosu, hem de yolcu başına göre alınan vergiler, yabancı bandıralı gemiler için neredeyse yüzde yüz fazlaydı.

Yerli deniz taşımacılığını canlandırma yönünde savaş yıllarında atılmış bu adımları, Lozan’da kapitülasyonlara dayanan kısıtlamaların kaldırılması daha da güçlendirdi. 20 Şubat 1924 tarih 418 sayılı yasa ile Türk şirketleri tarafından satın

59 İzmir Ticaret Odası Meclis Karar Defterleri, I-II: (1922-1930), İzmir Ticaret Odası yay., (Haz. Fikret Yılmaz), İzmir, 2008, s.45.

60 Konunun ayrıntısı için bkz. Kemal Arı, Türkiye’de Kabotaj..., çşt. syf.



alınan buharlı gemilerin beş yıl süreyle gümrük vergisinden muaf tutulmasına karar verildi⁶¹. Yeni gemi alımını hızlandıracak ve yerli girişimcinin deniz nakliye ve acenteliğinde önünü açacak bu kararlar, savaş sonrasında canlanacak ekonomi için yaşamsal önem taşıyordu.

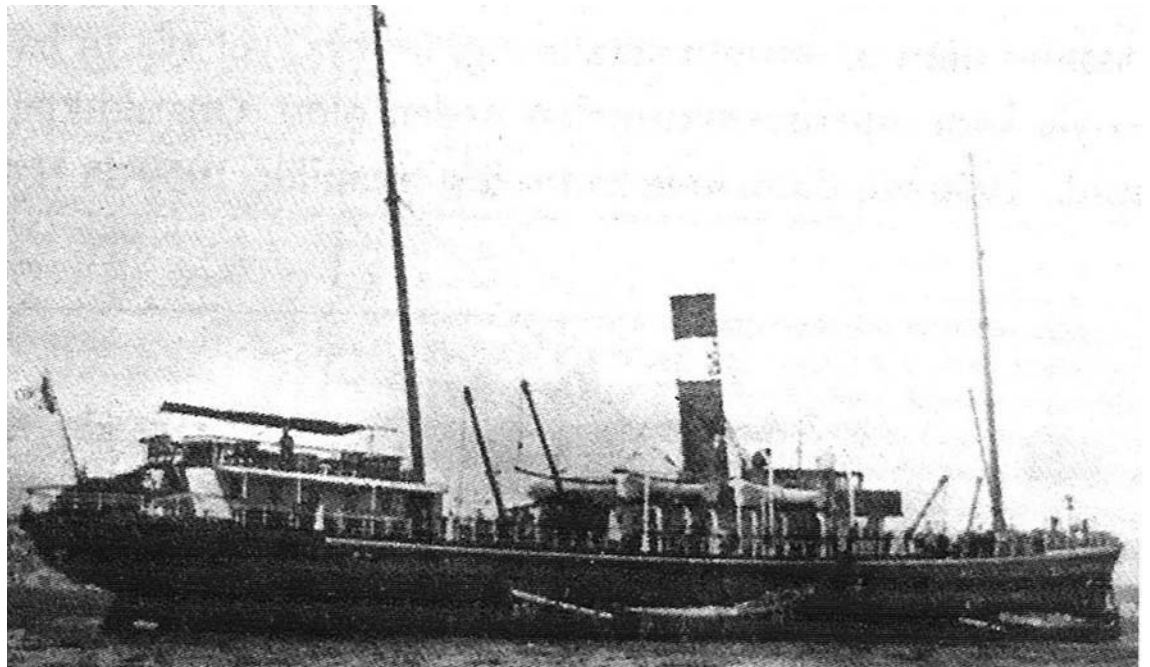
Türkiye’de Cumhuriyetle birlikte artık, yeni bir dönem başlamıştı. Bu yeni döneme gemi nakliyecileri ve acentelerinin daha örgütlü ve ortak sorunlarını çözme iradesini ortaya koyacak biçimde hazırlı girmesi son derece önemliydi.

CHAMBRE MARITIME DE SMYRNE İZMİR DENİZCİLER BİRLİĞİ

Artık Türkiye’de, ülkenin kendi öz sermayesi ile denizciliğini kaldırmak gibi zorlu bir süreç ortaya çıkmıştı. Türk gemi taşımacılığını güçlendirmek için büyük oranlı sermayeye gereksinim vardı. Türkiye’de deniz taşımacılığını geliştirecek en önemli konu olan yeni gemi alımını sağlayacak sermaye ise son derece kıttı. Savaştan yeni çıkmış ve bu süreçte büyük yıkıma uğramış ülkenin elinde, onca sorununu karşısında ticari denizciliği geliştirecek sihirli bir değnek bulunmuyordu. Yeni gemilerin alınması; bunlara Türk bandıraların çekilmesi; özel gemi taşıma sektörünün geliştirilmesi; buna koşut olarak deniz nakliye acenteliğinin güçlendirilmesi; o günkü Türkiye için son derece güçlükleri kendi içinde taşıyordu. Üstelik ülkenin kendi kıyılarında bile taşımacılık ve gemi ulaştırma hizmetini gerçekleştirememiş ve bu ayrıcalığı bütünüyle yabancılara devretmiş olan Osmanlı Devleti’nden pek ciddiye alınacak oranda deniz taşıma araçları devralınmış değildi. Seyri Sefain İdaresi’nin öncülüğünde kimi sivil adımlar atılmış olmasına karşın Türkiye; o günkü zorlukların altından kalkacak oranda ticari gemi filosuna sahip olmaktan son derece uzak görünüyordu.

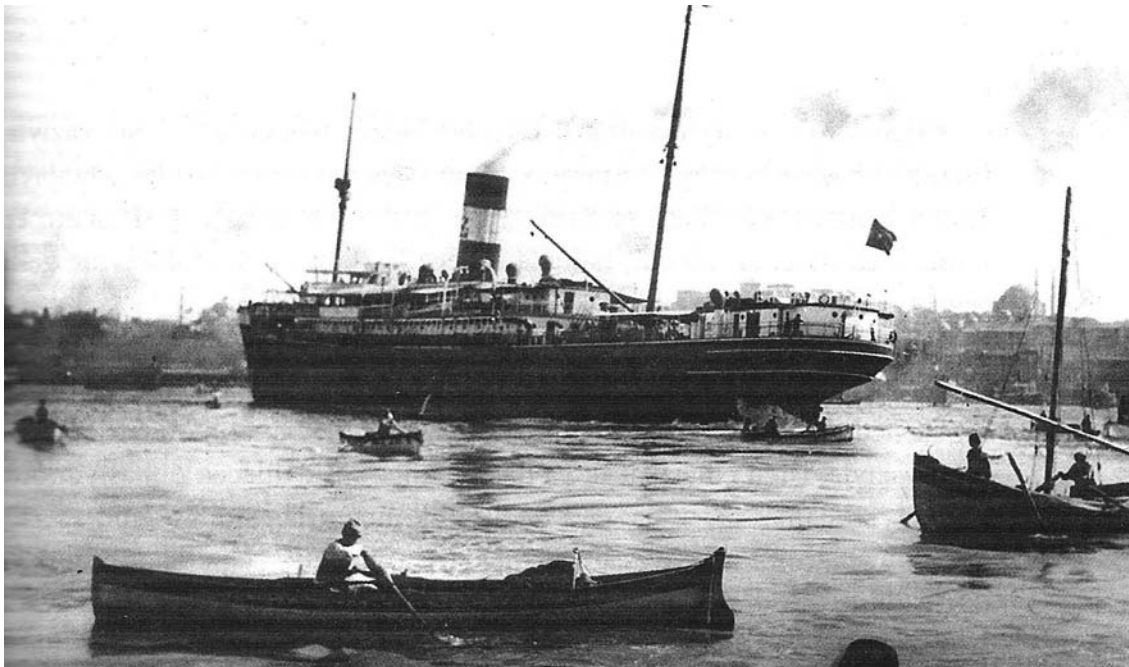
Ancak beklenmedik bir gelişme; Türk denizciliğinin önünde yeni bir pencere aradı. Bu pencereyi aralayan olgu; 30 Ocak 1923 tarihinde Yunanistan ile Türki-

⁶¹ Türk ve Türk şirketleri tarafından iştirak olunan buharlı sefainin gümrük resminden istisnasına dair olan kanuna iki madde tezyili bakında 1/706 numaralı kanun lâyihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri mazbataları, T. C. Başvekâlet muamelât Müdürlüğü Şube 24-VM030, Sayı 611735



Ankara Gemisi

ye arasında Lozan'ın ilk günlerinde ivedilikle imzalanmış olan Türk-Rum Nüfus Mübadelesi'ne ilişkin sözleşmeydi. Bilindiği gibi, Türk-Yunan Savaşı Türkler'in büyük utkusuyla sonuçlanırken, Anadolu ve Doğu Trakya'dan bir çırpıda 850.000 kişi Türkiye'den ayrılarak Yunanistan'a sığınmıştı. Bu soruna kalıcı bir çözüm getirebilmek için Lozan'da, İstanbul dışındaki Türkiyeli Ortodokslar ile Batı Trakya dışındaki Yunanistanlı Müslümanların zorunlu olarak değiş tokuşu gündeme getirilmiş ve değinilen sözleşme imzalanmıştı. Buna göre her ülke, kendisine ait göçmeni karşı ülkeden kendi olanaklarıyla getirecek ve göçmen olarak yola çıkacak kişiler, taşıyabilecekleri her türlü eşya ve hayvanlarını yanlarında götürebileceklerdi. Uzlaşmaya varılan bu konu; Türkiye'yi Yunanistan'dan Türkiye'ye getirilecek olan yaklaşık 500.000 kişiyi kendi olanakları ile taşımakla yükümlü kılmaktaydı. Türkiye ilk bakışta kendi elinde son derece sınırlı gemilerle, böylesine büyük bir insan kütlelerini Türkiye'ye taşıyabileceğini aklına bile getirmeydi. İlk çırpıda akla gelen, bu göçmenleri yabancı gemi işletmeleri aracılığıyla Türkiye'ye getirmektir. Türkiye kıyıları ve Türkiye limanlarından başka limanlara yük ve insan taşıyan yabancı gemi acentelerine göçmen taşıma işi ihale edilebilir; kısıtlı olanaklarıyla ülke, ekonomik zorlanmaları göze alarak, kendisine ait göçmenleri ülkeye getirebilirdi. Bu aşamada, Türkiye'de her biri ikişer üçer gemiye sahip olan yerli sermayeli gemi işletmeleri vardı. Tombulzadeler, Yelkencizadeler gibi yerli sermayeli küçük işletmelerin elinde, 2.000 tonilatoyu geçmeyen gemiler vardı. Daha çok kuru yük taşıyan bu gemilerle, göçmen taşıma işine girilebileceği düşünülüyordu. Üstelik getirilecek göçmenlerin sayılarına ve yanlarında getirecekleri öteki ağırlıklara bakıldığında, bu işletmelerin hiç birinin bu yükün altından kalkması zaten beklenemezdi. Yunanistan'da Türkler'in Türkiye'ye getirilmeleri ise ivedi bir işti. Onlar gittikçe artan şiddet eylemleri karşısında kendi canlarını güvencede görmüyorlardı. Yenilgi sonrasında Yunanistan'da artan ırkçılık eğilimleri sonu ölümlere kadar uzanan baskılar ortaya çıkarıyordu. Başta Selanik olmak üzere pek çok yerde Türkler evlerinden ve sahip oldukları arazilerden atılıyorlardı. Boşaltılan bu yerlere Türkiye'den Yunanistan'a sığınmacı olarak gitmiş olan Anadolu Ortodoksları yerleştiriliyordu. Bu zor koşullar nedeniyle Türkler evlerini barklarını terk ederek, Yunanistan'ın kıyı kentlerine doluşmuşlardı. O tarihlerde bu baskı ve



Reşit Paşa Gemisi

Selanik, Kavala, Girit ve Kandiye'den getirilecek ve Türkiye'nin kıyı limanlarına taşınacak göçmenler ve yanlarında getirecekleri eşya ve hayvanlar için belirlenen koşullar şunlardır:

1-Bu taşıma işinde görev alacak kumpanya bir mektup vererek teminat gösterecekti.

2-Önerinin Ankara'dan kabul edildiği saatten bir hafta sonra istenen iskelelere dört büyük vapur yüklemeye iskelelerine gönderilecekti.

3- Taşıma ücreti göçmenler tarafından verilecekti. Verilemeyen paralar hükümetin garantisine altındaydı.

4- Yukarıdaki iskelelere yapılacak taşımada; insan, eşya, hayvan (koyun, keçi, sığır, dana, öküz) taşıma ücreti alınacaktı. Bu ücret İstanbul ve çevresine getirilecek göçmenlerden kişi başına 400, Karadeniz, Mersin ve havalisi için 600 kuruş olacaktı. koyunlardan 100-150, sığırlardan da 400-500 kuruş alınacaktı.

5- Gönderilecek vapurlarda tatlı su sarnıçları bulunacaktı.

6- Hâsılâtın yüzde yirmisi Kızılay'a Hilal-i Ahmer'e bağışlanacaktı. Sekiz yaşına kadar olan çocuklar ve kişi başına yüz kilo ücretsiz taşınacaktı.

7- Her bir nüfus için önerilecek navlun ücretinden başka liman, fener, karantina ve yolcu vergisi gibi koşulları hükümet kabul etmiyordu. Bunlar kumpanyalar tarafından sağlanacaktı.

8- Gemilere yükleme işi en fazla beş gün devam edecek, bu sürenin sonunda sonra her vapurun tonuna göre isterya (süre aşma) ücreti belirlenerek verilecekti. Bu nedenle taşıma işi için belirlenecek gemilerin adlarını Türk Vapurcular Birliği önceden bildirmek zorundaydı.





Mustafa Necati Bey

baskı sonrasında sığınmacı olarak hiç bir hakkını elde etmeden Türkiye'ye gelme eğilimi hız kazanınca, iki ülke yeniden savaşın eşiğine gelmişti. Yaşanan bu kriz, son anda iki ülkenin devreye girmesi ve sağduyulu davranmasıyla güçlükle atlatılabildi. Kısacası henüz Türkiye'ye getirilememiş, ancak yerlerinden edilerek yollara dökülmüş Türkler'in bir an önce ülkeye getirilmesi zorunluydu. Bu taşıma işi coğrafik özellikler nedeniyle yoğun biçimde deniz yoluyla gerçekleştirilebilirdi. Genel kanı, değinilen nedenler dolayısıyla yerli seramyeli gemicilik işletmeleriyle yapılamayacağına göre; bu taşıma işi için yabancı acentelerin devreye sokulması zorunlu görülüyordu. Bu amaçla gemi işletmelerine dönük olarak bir ihale açıldı. Açılan ihalede göçmenlerin taşınmasında uyulacak asgari koşullar belirlendi. Bu ihaleye yabancı gemi işletmeleri ile, Türk Vapurcular Birliği adı altında toparlanmış olan Türk gemicilerinden oluşan şirketler birliği da katıldı. Artık, Türk gemi işletmecilerinin oluşturduğu topluluğun yanı sıra İtalyan ve Yunan gemi şirketleri göçmenleri taşıma işi için yarışıyorlardı. İhaleyi asgari koşullara uygun olarak en uygun fiyat teklif eden İtalyan Lloyd Triestino Vapur Kumpanyası kazandı⁶². Gelinen bu aşamada, Yunanistan'ın değişik limanlarına toplanmış olan göçmenleri bir İtalyan işletmesi olan Lloyd Triestino taşıyacak gibi görünüyordu.

Bu gelişme, bir grup halinde bir araya gelmiş olan yerli taşımacılar üzerinde son derece olumsuz etki yarattı. 23 Eylül 1923'te İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda bir konuşma yapan Türk Vapurcular Birliği Reisi Sufizade Suudi Bey'in, ulusal sermayenin Türkiye sınırları içinde kalması gerektiğini belirten sözleri ve ardından bu konuyu anlatmak üzere hükümet üyeleriyle ilişkiye geçilmesi yönündeki açıklamaları oldukça etkili oldu. Doğal olarak iletişime geçilen kişi, Mübadele İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati Bey oldu. O'na çekilen telgraflarda konu enine boyuna anlatıldı. En başta üzerinde durulan konu, Türkiye'nin zaten sınırlı olan kısıtlı sermayesinin yurt dışına çıkmasının önünü almak gerekiyordu. Konsorsiyumda, bir devlet işletmesi olan Seyri Sefain de yer almış; böylece küçük firmaların bu kuruluşun çevresinde toplanmasıyla, bir güç birliği oluşturulmuş; belli tonilato büyüklükleri olan gemilerle Yunanistan'dan göçmen getirme işinin başarılabileceğine ilişkin kanı güçlenmişti. Bu nedenle; Türkiye'den ülke dışına sermaye aktarımı olmaması için, bu ihalenin kesin olarak yerli sermaye ile oluşturulmuş bu ortaklığa verilmesi gerekiyordu. Bu nedenle İstanbul Sanayi Odası, hükümetin Türk ticaret gemilerini koruyucu bir açılım göstermesini diliyor; bu nedenle gerekli adımların atılmasını ve buna yönelik kararlar alınmasını istiyordu⁶³.

Mustafa Necati bu görüşlere değer verdi. Konu hükümete bakan üzerinden ayrıntılı biçimde anlatıldı. Ardından durum gözden geçirildi ve oluşturulan şirketler birliği aracılığıyla göçmen taşıma işinin gerçekleştirilmesi için, Lloyd Triestino adlı İtalyan acentesinin kazanmış olduğu ihale sözleşmesi tek yanlı olarak iptal edildi. Ardından da göçmenlerin Türk Vapurcular Birliği'ne bağlı şirketlerce taşınmasına karar verildi⁶⁴.

Bu olay Türkiye'de deniz nakliyatçılığı açısından önemli bir dönüm noktası oluşturdu. O günkü koşullarda, göçmenleri Yunanistan'dan getirmek için hükümet emrine verilebilecek gemi sayısı ancak 17'ydi. Küçük büyük, çoğu yaklaşık kırk yaşın üzerindeki gemilerle, uluslar arası suları aşarak göçmen getirme işi, yeni Türkiye için pek çok zorluklarına karşın, son derece heyecan vericiydi. Artık Balkanlar'a veda edecek Yunanistanlı mübadiller, Türk bayrağı taşıyan gemilerle

⁶² Hakimiyet-i Milliye, 15 Teşrinisani 1923.

⁶³ İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Teşrinisani 1923, s.28.

⁶⁴ Kemal An, "Mübadele ve Ulusal Ekonomi Yaratma Çabaları", Toplumsal Tarih, Sayı: 68 (Ağustos, 1999), ss.12-17.



Türkiye'ye getirilebilecekti. Mustafa Necati ve bakanlığı ile Türk gemicileri, büyük bir tarihi sınavla karşı karşıya bulunuyorlardı. O günlerde henüz daha 29 yaşında bulunan genç bakan, konuya ilişkin bir konuşma yaparak; Türkiye'ye göç edecek kardeşlerin, kendi bayrakları altında, kendi gemileriyle gelecek olmalarından duyduğu coşkuyu dile getiriyordu. Gemi sahipleri de yaptıkları açıklamalarda, bu karar değişikliğinden duydukları memnuniyeti dile getiriyor ve Türk ve Müslüman bir kitlenin, kendi gemileriyle getirilecek olmasından duydukları memnuniyete vurgu yapıyorlardı⁶⁵.

Gerek Seyri Sefain ve gerekse öteki gemi işletmelerinin Yunanistan'dan Türkiye'ye göçmen ve onlara ait hayvan ve diğer yüklerini taşıyabilecek gemi sayısı 17'ydi. Ulusal ekonominin gelişmesini kendisine ilke ve görev edinen o günkü Türkiye'yi yönetenlerin, pek çok işte ulusal çıkarları gözetten bir tutum olması doğal bir durumdu. Şimdi, Türk gemileriyle göçmenleri Türkiye'ye taşıma işi, Türk gemi şirketlerine verildiğine göre; bu taşıma hizmetinden dolayı, gemi sahipleri için bir pazar da oluşmuş oluyordu. Çünkü genel yaklaşıma göre, her göçmen, Türkiye'ye gelmek için kendisi, yakınları ve diğer yükleri için tarifi o günlerde belirlenmiş bir ücret ödemek durumunda bulunuyorlardı. Bu ücreti ödeyememe durumunda devlet, sonradan tahsil etmek koşuluyla göçmeni borçlandırabiliyordu.

Sonuçta, öyle ya da böyle, Türk gemicileri için önemli bir pazar aralanmış; ülkenin ulusal sermayesinin dışarı gitmemesi için; önemli bir eşik aşılmıştı. Bu, neredeyse yok olma aşamasında bulunan Türk gemi nakliyeciliği için, bir can suyu özelliği

⁶⁵ A.g.m., çst. Syf.



**1923-1936 Arasında
Milli Ticaret Filosunun
Gelişimine Dair
Rakamlar**

Seneler	Safi Tonilato
1923	34.902
1924	57.830
1925	68.901
1926	76.507
1927	80.744
1928	88.069
1929	102.310
1930	38.051
1931	101.869
1932	101.924
1933	110.774
1934	115.686
1935	110.304
1936	116.745

(Kaynak, Başbakanlık
Cumhuriyet Arşivi,
030/01/108/682/1)

taşıyan gelişmeydi. Bu koşullarda, gemi sahiplerine ve onlara ait işletmelere bir pazar yaratıldığına ve bu pazardan gemi sahipleri belli bir kar elde edeceklerine göre; elde edilecek paranın, yine sivil denizciliğin gelişmesine ayrılması ve bunun için de hükümetin dar olanaklarına karşın gemi sahiplerini desteklemesi gibi bir durum ortaya çıktı. Göçmenlerin yolculuk sırasında her türlü sorunlarıyla ilgilenmek için bir sıra önlemler alındı ve gemiler için örneğin su sarnıçları, hasta ve hamile olan kişiler için kamara koşulu, kesin olarak seyahat anında gemide doktor ve diğer sağlık ekipleri ve donanımları bulundurmak gibi zorunluluklar getirildi. Ardından da altı yeni gemi alımı için, 600.000 lira gibi bir parayı, bakanlık bütçesinden Seyri Sefain Yönetimine aktardı. Derken, yine yabancı bandıralı bir gemi satın almak ve Türk bandırası çekmek koşuluyla, Türk gemi nakliyatıyla uğraşan kişi ve şirketlere, faizsiz kredi verilerek, sektör devlet tarafından desteklendi⁶⁶.

Artık Türk gemileri, daha bir kaç yıl öncesine kadar, ülkenin kendi limanları ve iskeleleri arasında bile engelsiz yük ve insan taşıma işi yapamıyorlardı. Lozan'ın bir başarısı olarak, kıt olanaklarla da olsa şimdi Ege'nin karşı kıyısına; ana kara Yunanistan'a, Girit'e ve diğer Yunan adalarına giderek "soydaş" olarak görülen göçmen kitleleri Türkiye'ye geçirmeye hazırlanıyorlardı. Genç cumhuriyetin idealist yöneticileri ise; yerli gemi nakliyatçılığını ve acentelik mesleğini güçlendirecek adımlar atmak için çaba harcıyorlardı. Konu, İzmir İktisat Kongresi'nde ayrıntılı biçimde masaya yatırıldığında, Türkiye yurttaşı olan kişilerin, gemi nakliyatçılığı ve acentelik hizmetlerinde ne denli geride kaldığı açıkça ortaya çıkmıştı. Hatta, Türk Vapurcular Birliği Sufizade Sufi Bey hazırladığı bir raporda, Türkiye'nin kendi toplum yapısında, denizcilik mesleğiyle ilgilenenlerle ilgili oluşan yanlış kanılar üzerinde duruyor; bu yanlış algıyı değiştirmek için denizcilik mesleğini tanıttak ve sevdirecek adımlar atılması gerektiğini anlatıyordu⁶⁷.

Türkiye'de oluşan yeni dönemde, gemi nakliye ve acenteliği ile uğraşan kesime gelince; onlar savaş yıllarında ağır darbeler almış gemi taşımacılık ve acenteliğinin yeniden ortak sorunlar karşısında birlik olması gerektiğini düşünüyorlar-

⁶⁶ Bkz. A.g.m., çşt. syf.

⁶⁷ A.g.m., çşt. syf.



dı. Önlerinde hala dağ gibi sorunlar vardı. Sermaye ve gemi yetersizliği; ülkenin yoksulluğu, nitelikli gemi adamları bulma konusundaki zorluklar ve ardı ardına gelen başka sorunlar uzayıp gidiyor, bir yumak olup, çözümü zor düğümler gibi önlerinde yığılıyordu. Deniz, bütün insanlık için olduğu gibi, Türkiye Cumhuriyeti yurttaşlarına da sayısız zenginlikler sunacak ölçüde cömertti. Ülkenin konumu, denizin bu cömert yanını daha da ortaya çıkarıyordu. Yeterli olmayan teşkilat yapıları; sorunları çözmekten uzak eskimiş mevzuatlar; çıkarılması zorunlu yasalar, yönetmelikler ve genelgeler; mesleğin gelecekte daha çekici bir durum alması için, bu alanda eğitilmiş kişilere duyulan gereksinim... Bütün bunlar, yeni dönemde ele alınması gereken konulardı. Türkiye adım adım kabotaj hakkını kullanmak gibi bir yola gidiyordu. Bu açık ve kesin bir karardı. Kimi yabancı kumpanyalara ancak altı aylık sözleşmelerle, kısıtlı taşıma imkânları tanınıyor; giderek oluşturulan yeni kurallarla, sektörün Türkiye Cumhuriyeti uyuğunda bulunan kişilere geçmesi için çabalar kendini gösteriyordu. Yeni düzenlemelerle birlikte, denizcilik alanında pek çok şey, giderek milli bir karakter alıyordu. Bütün bunlar kuşkusuz, Türk denizciliğini güçlendirmek için yapılan şeylerdi. Ancak bu kararlarla birlikte, o zamana dek Türkiye’de iş yapmış büyük yabancı gemi işletmelerinin gittikçe işlerinin zorlaştığı da görölüyordu.

1929 Yılı Milli Filonun Gemi Mevcudu		
Gemi Adı	Gemi Adedi	Gros Tonilatosu
Türk Armatörleri	114	96.623
Seyr-i Sefain	25	54.610
Akay	10	8.646
Şirket-i Hayriye	25	7.795
Haliç	12	1.786
Toplam	194	169.460

(Kaynak, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030/01/108/682/1)

Türkiye’nin genelinde olduğu gibi, İzmir için de geçerli olan bu tablo karşısında, o zamana dek gemi acenteliği işiyle uğraşmış olan İzmirli denizcilerin kendi ortak sorunlarını görüşüp tartışabilecekleri bir mesleki birliğin oluşturulmasına şiddetle gereksinim vardı. Yasal makamlar önünde ortak sorunlarını savunmaları, dertlerini anlatmaları; mesleğin önünü açacak düzenlemeler yapılırken, meslekten gelen kişiler olarak önerilerde bulunmaları, birikimlerini ortaya koymaları zorunluluğu vardı. Bu düşüncelerle gözler, 1913 yılında kurulan, ancak ardı ardına gelen savaşlar nedeniyle etkinliğini yitiren ve gittikçe işlevsizleşen İzmir Bahriye Birliği’ni yeniden diriltmek düşüncesi ağırlık kazandı. Türk yönetimi işgalden kurturulan yörelerde yeniden varlık gösteriyordu. Artık, işgal yıllarında İşgal Kuvvetleri’nin oluşturduğu sözde yasaların ve kuralların bütünü geçersiz sayılıyor; yeni devletin oluşturulan mevzuatı, ülkenin bütününde geçerli olacak bir etkinlik boyutuna ulaşmış bulunuyordu. Savaş ve işgal yıllarının kesintiye uğrattığı sivil yaşam, yeni dönemde yeniden kurgulanmalıydı. Artık, savaş döneminde etkinlikte bulunamayan sivil örgütlerin pek çoğu, yeniden varlık gösterebilmek için çaba içine girmişlerdi. Bu nedenle bu tür örgütlerin kurucuları bağlı oldukları valiliklere başvurarak, yeniden kuruluşları için izin ve onay alma yoluna gidiyorlardı. Aynı şey, İzmir Bahriye Birliği için de geçerliydi. O zamana dek varlığını sürdürmüş olan İzmir Bahriye Birliği; yerli ve yabancı gemi acentelerinin ve işletmelerinin ortak katılımıyla; İzmir valiliğine başvurarak, kendi varlığını yeniden tescil ettirme yoluna gitti. 1913’te, o günün koşullarında, o günün yasalarına göre kurulmuş olan dernek, işgal sonrasında bölgede Türkiye, yeniden yönetim yapısını oluştururken; İzmir Limanı’ndan mal götürüp getiren yerli ve yabancı gemi nakliyecileri bir araya gelerek, savaş yıllarının neden olduğu boşluktan sonra, kaldıkları yerden devam etmeye karar verdiler.

Derneğin kuruluşunda yabancı acentelerin yanı sıra Seyrisefain İdaresi’nin de yer aldığını, hatta bu girişime ön ayak olduğu görölmekteydi. Seyrisefain’in o tarihlerde, artık İstanbul’dan İzmir’e seferler yapıyor, yük ve yolcu taşıyordu. Şirketin İzmir Şubesi Başkanlığı’nı Ramiz Bey yapmaktaydı. O, yabancı sermaye ile kurulmuş, başka ülkelere ait gemi işletmelerinin Türkiye’deki acenteleriyle bir araya gelmiş ve deniz nakliyecilerinin ortak sorunlarıyla uğraşmak üzere 1913’te kurul-





Konak

muş olan birliği yeniden savaş yıllarındaki kesintiden sonra aktif hale getirmeye çalışmaktaydı. Bu girişimden yabancı gemi işletmelerin Türkiye'deki acenteliğini yapanlar da büyük yarar görüyorlardı. Türkiye, yeni bir devlet olarak sahneye çıktığına ve artık eski Osmanlı Devleti olmayacağına göre; başta kapitülasyonların kalkışı giderek denizciliği ilgilendiren konularda, ulusçu politikalara koşturarak yeni gelişmelerin ortaya çıkmaya başladığı görüldüğüne göre; deniz nakliye işinde ortak sorunlar üzerine birlikte hareket etmenin gerekliliği kendiliğinden ortadaydı.

Derneğin yeniden çalışmalarına başlaması için, geçmişten gelen mirasın yanı sıra, bu tür beklentiler de etkili olmakta ve İzmir'de acenteleri bulunan deniz nakliyatçıları onu yeniden aktif hale getirmek konusuna ön ayak olmaktaydılar. Anlaşılan, kendi aralarında bir araya gelmişler; o günkü Türkiye yasalarına uygun bir nizamname (yönerge) de oluşturmuşlardı. Yönerge hem birliğin kuruluş biçimi ve işleyişi; hem de amaçları gerçekleştirmeye çalışacağı işlerle ilgili bilgiler ortaya koymaktaydı.

Bu dönemde deniz nakliyatçılığı yapan işletmeler için; şöyle bir görüntüden söz etmek olanaklıdır: Bir yanda devlet teşviki ile büyütülmeye çalışılan Türkiye Cumhuriyeti uyruğu kişilere ait işletmeler bulunuyorlardı. Bunlar daha çok kuru yük taşıyan gemilere sahiplerdi. Türkiye'nin kendi kıyılarında kuru yük taşıyorlardı. Seyrisefain ise; hem yük hem insan taşıyor, hem de Türkiye kıyılarında sürekli posta hizmeti yapan irili ufaklı gemilere sahip bulunuyordu. Tarih itibarıyla, Türkiye henüz Kabotaj yasasını çıkarmamıştı. Lozan'da bu hakkı elde etmiş; ancak gemi yetersizliği nedeniyle kabotaj hakkını kullanmayı bir süreliğine askıya almıştı. Bu nedenle; Türkiye'nin yaklaşık 2.000'i bulan kıyılarında, süreleri altı aylık olan sözleşmelerle, yabancı işletmeler hala yük ve insan taşıyabiliyorlardı.

Bunlara ilerleyen zaman içinde kimi kısıtlamalar getirilecekti: Örneğin, gemi talimatnamelerini Türkçe olarak da yazıp gemilerine asacaklar; liman hizmetleri Türk işletmelerine devredildikçe, onlarla çalışmak zorunda kalacaklar; yine gemilerinin yakıt gereksinimlerini Türkiye’den almak zorunda bulunacaklardı. Bu süreç adım adım işletilirken; daha bu tarihlerde, bu zorlayıcı etkiler yeterince hissedilmiyordu. Osmanlı Devleti’nin son yüzyılında çokça görüldüğü gibi İzmir Limanı’nın etrafında toparlanmış kimi acenteler, yabancı şirketler için komisyonculuk yapıyorlardı. Türkiye’nin elinde bulunan gemilerle henüz daha dış limanlara yük taşınmadığından; Avrupa ve daha ötedeki limanlara Türkiye’den yük taşıyan ya da oralardan yük getiren gemiler, yabancı bandıralı gemilerdi. Dolayısıyla Türkiye, kabotaj öncesinde de kabotaj sonrasında da yabancı gemilerin dış limanlardan ve Türk limanlarından da dış limanlarına yük taşıyacak kısıtlamalar yapma yoluna hiçbir zaman gitmedi. Hatta bunu ticaretin gelişmesinin önemli bir aracı olarak gördüğü için, özellikle büyük limanların yapımına önem verildi. Giderek kabotaj hakkını kullanmaya dönüşecek kısıtlamalar, Türkiye’nin kendi karasularında, kendi limanları ve iskeleleri arasında yük taşıma ayrıcalığının yerli bandıra taşıyan gemilere verilme; bunun yanı sıra denizlerden elde edilecek kimi ticari değeri olan varlıkların çıkarılma ve işletilme hakkının Türkler’e ait olduğunu tescil ettirme yönünde bir adımdı. Bu adımlar daha ortada yokken; İzmir Bahriye Birliği’ni oluşturan yerli ve yabancı gemi acentelerinin, bir araya gelerek, bir yönerge hazırlamaları ve bu yönergede amaçlarını ve işleyiş biçimlerinin ne olacağını açıkça ortaya koymaları bu açıdan son derece önemliydi. Türkiye’de yerli sermaye ile kurulan ve ancak birkaç yük gemisinin bir araya gelmesiyle ortaya çıkan Türk bandıralı gemi şirketleri; Romanya ya da Bulgaristan gibi kısa mesafelerden uzaklara gidip yük ve yolcu taşımacılığı yapamıyorlardı. Bu koşullarda, Türkiye kıyılarında gittikçe artacak tekelleşme girişimlerine karşın, ülkenin dış limanlara açılışının en önemli aracı yine de yabancı sermayeli gemi şirketleriydi.

Birliğin kurucusu olarak öne çıkmış kuruluşların temsilcileri bir araya gelerek aralarında görüşmeler yapmış; yasaların belirlediği olanaklar ölçüsünde yönergelerini hazırlamışlardı. Ardından diğer yasal gereklilikleri yerine getirip, belgelerini hazırlamışlardı. Ardından da İzmir Valiliği’ne başvurarak, birliğin kuruluşunun kabulünü ve gerekli onayın verilmesini istemişlerdi. Dilekçenin İzmir Vilayeti’ne veriliş tarihi 27 Ekim 1923’tü. Bu tarih, birkaç yönden ilginç bir zaman dilimiyle örtüşüyordu. Birincisi; Mübadele taşımalarında Mübadele İmar ve İskân Vekâleti arasında yapılan göçmenleri taşıma koşullarının belirlendiği ve gerekli sözleşmenin yapıldığı günlerin hemen sonrasına denk geliyordu. Bir diğer özellik ise; İzmir İktisat Kongresi gibi, Türkiye’nin gelecekte pek çok alanda olduğu gibi, deniz ticareti ve taşımacılığı konularında önemli dönüşüm belirtilerinin çıktığı, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Metni’nin imzalanmasından iki ay sonraki bir zaman dilimiydi. Dilekçenin verilisinden iki gün sonra da Türkiye, yeni bir siyasal rejime geçtiğini bütün dünyaya ilan etmek üzereydi. Yani artık rejim Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti gibi belirsiz bir nitelemenin yerine; “Türkiye Cumhuriyeti” daha somut bir işleve bürünecekti.

İzmir Valiliği, verilen bu dilekçeyi ve dilekçeye eklenmiş nizamnameyi ilgili yasalarda ele alınan konular uyarınca gözden geçirdi. Sonuçta o tarihlerde İzmir Valisi Aziz Bey’di. İttihat ve Terakki’deki etkinliği, Teşkilat-ı Mahsusa’daki çalışmalarından dolayı, İngilizler tarafından suçlu görülerek aranmış; ancak değişik zamanlarda yaptığı önemli görevlerle Ankara Hükümeti’nin büyük güvenini kazanmış bir kişiydi. İzmir Valisi olmadan önce Manisa Mutasarrıflığına getirilen Aziz Bey bu görevinden sonra İzmir Valiliği’ne getirilmişti⁶⁸.



Aziz Akyürek

⁶⁸ Bu dönem çalışmaları ve genel olarak bkz. Necdet Bilgi, Saruhan Sancağının Son Mutasarrıfı Hüseyin Aziz Akyürek; Ege Üniversitesi Tarih İncelemeleri Dergisi, XX/ 1 (2005), 1-18.





KURULUŞ İLMU HABERİ

“İzmir’de teşkil edilen “İzmir Bahriye Birliği” nam Cemiyetin tasdik ve ilmühaberinin itası cemiyet-i mezkure reisi Haşim Ramiz imzasıyla mu’ti 27 Teşrin-i Sani 339 tarihli arzuhalde itaa ve cemiyetler kanununa muvafık olduğu anlaşılan nizamname-i esasiyelerinden iki nüshası itaa olunmuş ve lede-i tahkik gerek müdriyet-i muamileyhin ve gerekse heyet-i idareyi teşkil eden Jerome Pussich, Leonce Guys, Hendrikus Van der Zee, Elgardi Rone, Rişar Oliviyer, Henri İsperto, Herbert Vitol Efendilerin evsaf-ı matlube-i kanuniyeyi haiz zevattan ibaret bulundukları polis müdriyetinden ifade edilmiş olunmağla Cemiyetler Kanununa Tefvikan İşbu ilmühaber ita kılındı” 13 Kanun-ı Evvel 339

Emin Ali, İzmir Valisi Aziz”

8 Eylül 1922 günü büyük Yunan yıkımıyla yanıp kavrulan Manisa’nın yaralarını sarmaya çalışırken; 8 Ağustos 1923 günü İzmir Valiliği’ne getirilmişti. 13 Eylül 1922 günü başlayan büyük İzmir yangınıyla kent, aradan bir yıl geçmiş olmasına karşın hala bir harabeyi andırıyordu. Başta bir zamanların Frenk Mahallesi’nden Basmane’ye kadar uzanan alan, Birinci Kordon ve Liman çevresi büyük kül yığınları halindeydi. Vali Aziz Bey, İzmir Limanı’nın hem ülke hem de kent için ne denli önemli olduğunu biliyor; bu nedenle limanın eski canlılığına yeniden kavuşmasını istiyordu. İzmir’in önde gelen deniz nakliye ve acentelerinin, 1913’te kurulan ancak daha sonra faaliyetleri kesintiye uğrayan İzmir Bahriye Birliği’ni yeniden canlandırma çabasına girdikleri bilgisi kendine ulaştığında, bunu büyük bir memnuniyetle karşıladı. Kentin deniz ticaretinin canlanması kente bir canlılık getireceği gibi, ülke için de bir yaşam kaynağı niteliği taşıyacaktı. O zamanki mevzuata uygun olarak, birliğin yeniden kurulması için harekete geçmiş olan kurucular İzmir Valiliği’ne bir dilekçe ile başvurdular. Dilekçelerine bir de yönerge ekleyerek birliğin kuruluş amacı ve işleyiş biçimi hakkında bilgi verdiler. Konu Vali Aziz Bey’in önüne geldi. Başvuru, o zamanki cemiyetler yasasına göre incelenmiş, böyle bir birliğin kurulmasının yasal bir engelinin olmadığı kanaati oluşmuştu. Sonunda birliğin ilgili yasa ve mevzuat uyarınca kuruluşunu belgeleyen bir ilmühaber hazırlanıp, kurucu kurula teslim edildi. Artık bu ilmühaberle İzmir Bahriye Birliği 1913 yılında başladığı macerasına, yeni dönemde yeni bir canlanışla başlamış oluyordu.

Hazırlanıp birliğin kurucu kuruluna teslim edilen ilmühaberinin hazırlanıp imzalandığı tarih 12 Kanun-ı Evvel 339 olarak belge üzerignde yer aldı. Bu tarih, 12 Aralık 1923 tarihine denk gelmekteydi. Dolayısıyla derneğin, Türk-Yunan Savaşı’ndan sonra yeniden kuruluş tarihi, 12 Aralık 1923 olarak böylece kayıtlara geçmiş oldu. Daha sonra matbaada basımı da gerçekleştirilen dernek nizamnamesinde, derneğin onay makamı olarak “İzmir Vilayeti, Umur-ı Hukukiye Müdüriyeti Kalemî, Adet 364” yer almaktaydı. İzmir Valisi Aziz Bey ve Emin Ali’nin imzasını taşıyan kuruluş belgesinin kabul edildiği tarih de, 12 Kanun-ı Evvel 339 olarak resmi yazıda yer almaktaydı.

Onaylanan nizamname, kurucu kurulun sunduğu kuruluş ilmühaberiyile bire bir aynıydı. Buna göre, 12 Aralık 1923’te kurulan derneğin ilk yönetim kurulu şu kişilerden oluşmaktaydı:

Yönetim Kurulu Üyeleri:
Haşim Ramiz Bey (Başkan)
Jerome Pussich (İkinci Başkan)
Leonce Guys
Hendrik Van der Zee
Elgardi Rone
Richard Olivier
Henri Sperco
Herbert Vitol Efendi
Veznedar: Richard Kohen

Birlik kurmak amacıyla valiliğe yapılan başvurudan sonra, polis bu kişilerle ilgili inceleme yapmıştı. Listede yer alan kişilerin, polis kayıtlarına göre, bu girişimleri ne engel bir durum olmadığı da görülmüştü.



Veznedarlığı'na da Richard Cohen getirilmişti. Bu kişi de o dönemin en önemli gemi kumpanyalarından biri olan Khedivial Mail Line'nin acenteliğini yapmaktaydı. Birliğin müşavirleri de o dönemin en büyük kumpanyalarından birisi olan Lloyd Triestino Acentelerinden Rene Elgardi; Albert Missir, Charles Maltass, Hendrick Van der Zee'ydi. Albert Missir Societa Italiana di Servizi Maritimi ve Societa di Navigazione 'nin acenteliğini yapmaktaydı. Charles Maltass ise Ellerman Lines Ltd.'nin acentesiydi. Bunun yanı sıra aynı kişi General Steam Navigation Co.ltd. ve Deutsche Levante Linee'nin acenteliğini yapmaktaydı. Hendrik van der Zee ise, Furness Withy Co.ltd'nin, Compagnie Royale Neerlandaise de Navigation a vapeur ile Deutsche Levante Linee'nin acentesi olarak birlik içinde yer almaktaydı⁷¹.

Görüldüğü gibi, birliği kuran kişiler; bütünüyle dünya ölçeğinde büyük gemi taşımacılığı firmalarının temsilcileri olarak ortaya çıkmış olan kişiliklerdi. Haşim Ramiz Bey, bu yapı içinde Türkiye'nin en önemli deniz taşıma filosunun sahibi olan Seyri Sefain İdaresi'nin temsilcisi olarak yer almakta; Levanten kökenli öteki üyelerin bütünü, savaş dönemleri sayılmazsa, İzmir Limanı'nda büyük iş hacimleri olan acenteler olarak bulunmaktaydı. Dolayısıyla, bu konumları zaten onların, hem acente hizmetleri hem de gemi nakliyat işinin zorlukları nedeniyle belli bir birikim ve deneyim sahibi yapmıştı. Burada bir ayrıntı üzerinde daha durmak gerekmektedir: O da, yabancı gemi işletmelerinin artık bu tarihlerde, Türkiye kıyılarında taşımacılık yapma etkinliklerinin adım adım kısıtlanıyor olmasıdır. Çünkü Türkiye kabotaja hazırlandığı için; bir yandan Seyri Sefain'in ve diğer özel deniz taşıma işletmelerinin gemi sayısını artırmak için özel bir çaba harcamakta, öte yandan da artık kapitülasyonlar kaldırıldığı için, uluslararası ölçekte taşımacılık yapan nakliye firmalarının artık Türkiye'deki pazar payı gittikçe daralmakta; onlara kimi kısıtlamaları uygulama zorunluluğu getirilmekteydi. Öyle ki; bu işletmeler, Türkiye pazarını adım adım yitirmekte olduklarından; eski konumlarını güçlendirmek için

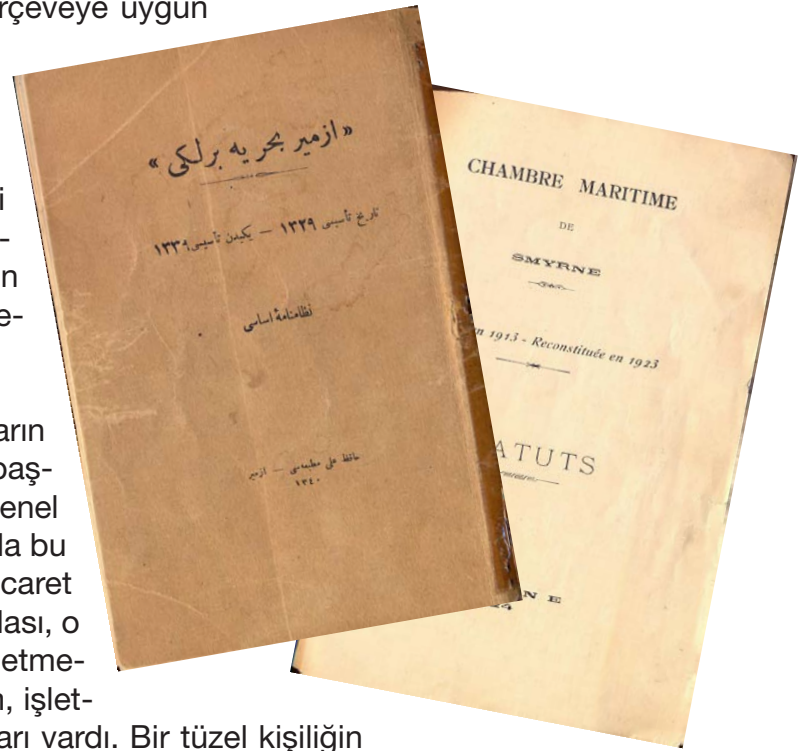
⁷¹ Kemal Arı, İzmir'de Denizcilik: İzmir Bahriye Birliği, İzmirli Olmak Sempozyumu, İzmir, (22-24 Ekim 2009), s. 351-372.

ilerleyen dönemde yeni temas çabaları arayacak; ancak Türkiye, Lozan'dan beri açık bir strateji izleyerek, bu yabancı işletmelerden boşta kalan iş hacminden ortaya çıkan pazar payını, Türk gemicilerine aktarma yoluna gidecekti⁷². Bu nedenle, eski dönemlerde ne denli parlak ve kar getirici işler yapmış olsalar da; kendileri açısından bakıldığında, Türkiye'deki millileştirme çabaları sonucunda pazar payları daralan, sözleşmeleri ancak altı aylık süreler biçiminde yinelenen yabancı işletmelerin bu dönemde sorunlarının oldukça ağırlaştığı söylenebilir. Türkiye kıyılarında taşımacılık yapan gemilerinde Türk kökenli gemi adamları çalıştırma zorunluluğundan tutun; hazırlayıp yayınlayacakları talimatnamelerin Türkçe olma zorunluluğuna dek, bir sürü yeni uygulamayı izlemek zorunda kalan bu ünlü işletmelerin bu dönemde acenteliğini yapmak, hiç de kolay bir durum olarak görülecek gibi değildir.

İZMİR BAHRIYE BİRLİĞİ NİZAMNAMESİ

İzmir Bahriye Birliği kurulduktan sonra, hızla yönergesini hazırlaması ve buna göre artık çalışmalarına başlaması gerekmektedir. Gerçekte, kuruluş süreci içinde, taslak olarak birliğin niçin kurulduğu, amacının ne olduğu ve ne gibi çalışma yapacağı belirlenmiş ve valilik makamına sunulmuştu. Ancak, o günün yasal çerçevesi içinde, kuruluşundan sonra birliğin, genel çerçeveye uygun bir nizamname hazırlayarak, bunu ilgili makamlara sunması gerekiyordu. Bu belge, bütünüyle birliğin çalışma düzenini ve yasal olarak yapabileceği işler ile hedeflerini belirleyecek; üye olma koşullarını, oluşturulacak kurulların saptanma yöntemini, birliğin mali işleyiş biçimini ve bütün bu süreçlerin nasıl denetleneceğini; bir anlaşmazlık olması durumunda sorunun çözümü için ne türlü bir yasal yola başvurulacağını belirlemeliydi.

Nitekim İzmir Bahriye Birliği kurulduktan sonra yasaların öngördüğü süre içinde nizamnamesini hazırlamaya başladı. Hazırlanan nizamname, 18 Ekim 1924 tarihli genel kurul toplantısında oylanarak kabul edildi. Ardından da bu nizamname ile birlikte 15 Nisan 1924 günü, İzmir Ticaret Odası'na kayıt için bir dilekçe verildi. İzmir Ticaret Odası, o günkü koşullarda, ticari etkinlikte bulunan firma ve işletmelerin kayıtlı olması gereken bir kurumdur. Ticari kurum, işletme ve diğer oluşumların bu odaya karşı sorumlulukları vardı. Bir tüzel kişiliğin oluşabilmesi için, odaya kayıt olmak gerekmektedir. Odaya yönetim kurulunun, İzmir Bahriye Birliği'nin kuruluş gerekçesini, amacını, hedeflerini ve işleyiş biçimi ile oluşturduğu kurulları, ilgili nizamnameye bakarak gözden geçirmesi ve uygun görmesi durumunda onaylaması gerekmektedir. Dolayısıyla birliğin, Valilik onayından sonra, hazırladığı nizamnamesini İzmir Ticaret Odası'na kabul ettirmesi son derece önemli bir aşama olacaktı. Bu amaçla ilgili nizamname, İzmir Ticaret Odası'na teslim edildikten sonra; 22 Nisan 1924 günü yapılan yönetim kurulu toplantısında gündeme alındı. Ancak gündemin yoğunluğu nedeniyle, oda, oluş-



**İzmir Bahriye
Birliği Nizamnamesi
1924**

⁷² Kemal Arı, "Türkiye'de Kabotaj Uygulamasına Geçiş Süreci ve Bu Süreçte Strateji Oluşturma Çabaları", Prof. Dr. Yavuz Ercan'a Armağan, Turhan Kitabevi yay., Ankara, 2008, ss. 23-45; aynı yazar, "İzmir Limanı'nın Dünü: Lozan'dan Kabotaj'a Uzanan Süreçte Deniz Taşımacılığı ve Geçiş Döneminin İzmir Limanı'na Yansımaları" I. Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Sempozyumu Geçmiş Ve Gelecek, 25-26 Eylül 2008, İzmir, s.291-304; yine konu şurada: Aynı yazar, Türkiye'de Kabotaj, (Haklar, Kazanımlar, Bayramlar), Deniz Ticaret Odası İzmir Şube Başkanlığı yay., İzmir, 2009.





İzmir Konak Meydanı

turulan birliğin nizamnamesini başka bir günde görüşme kararı aldı⁷³. Bu karar doğrultusunda konu dilekçenin Ticaret Odası'na verilışinden tam üç aysonra gündeme gelebildi. 17 Haziran 1924 Salı gün İzmir Bahriye Birliğinin tezkesersi Ticaret Odası'nda okundu ve kabul edildi⁷⁴.

Artık İzmir Bahriye Birliğı'nin İzmir Ticaret Odası'nın onayından da geçmiş bir nizamnamesi bulunuyordu. Şimdi yapılacak şey, nizamnamenin basılarak çoğaltılması ve ilgili kurumlara, kuruluşlara, yasal mercilere ve gerçek kişilere dağıtılması gerekliydi. Bu nedenle onaylanan metnin bir kitapçık biçiminde bir matbaada basdırılmasına karar verildi. Nizamname Türkçe yazılmıştı. Ardından da Fransızca'ya çevrildi. Nizamnamenin Türkçe ve Fransızca olan metni; Valilikten alınan yazı ve küçük bir bilgi notuyla birlikte matbaaya teslim edildi. Böylece 1924 yılında Hafız Ali Matbaası tarafından birliğin nizamnamesi, Türkçe ve Fransızca olarak basıldı. Kitapçığın genel adı; "İzmir Bahriye Birliğı" olarak belirlendi. "Tarih-i Tesisi: 1329" denmektedir. O günkü Osmanlı Takvimine göre belirlenen bu tarih; miladi olarak 1913 yılına karşılık gelmektedir. Bu kayıt, kesin olarak 1923'te yeniden kurulan birliğin, 1913'te kurulmuş olan bahriye birliğinin devamı olduğunu kanıtladığı gibi; kitapçığın üzerinde "Yeniden Tesisi: 1339" notu yer almaktadır. Rumi 1339 tarihi, Miladi Takvime göre 1923 yılına denk gelmektedir. Bu not, zaten bütün açıklığıyla, 1913 yılında kurulmuş olan birliğin, 1923'de yeniden kurulduğunu ortaya koymaktadır. Bu tarih de, derneğin yeniden kuruluş tarihi olan 1923 tarihine karşılık gelmektedir. Bu tarihte dernek savaş yıllarında ara verdiği çalışmalarına yeniden başlamış ve etkinliğini sürdürmüş oluyordu.

Daha önce de belirtildiğı gibi, o tarihte kurulan derneğin kuruluş aşamasından sonra nizamnamesi hazırlandığı için; metin ancak bir yıl sonra, yani 1924 tari-

73 A.g.e. s. 152

74 İzmir Ticaret Odası Meclis Karar Defterleri, I-II: (1922-1930)... , s.170.

hinde basılabilmişti. Bu nedenle söz konusu nizamname kitabının basım tarihi 1340 olarak verilmiştir. Rumi takvime göre 1340 yılı, 1924 yılına denk gelmektedir. Bütün bunlardan çıkarılacak sonuç şudur: 1913 yılında, o dönemin koşulları içinde kurulan İzmir Bahriye Birliği, savaş nedeniyle çalışmalarına ara vermişti. 1923 yılında artık barış dönemi yeniden canlanınca, yerli ve yabancı acentelerin ortak katkısıyla, Deniz Nakliyecisi ve Acenteleri'nin sorunlarıyla uğraşmak ve mevcut yasalara göre bu sorunlara çözüm aramak üzere o yıl yeniden kurulmuştur. Nizamnamesinin Türkçe ve Fransızca olarak basılış tarihi de 1924'tür⁷⁵.

Aynı nizamnamenin Fransızca metninde ise; derneğin adı: "Chambre Maritime de Smyrne" olarak belirtilmekteydi. Derneğin kuruluş tarihini belirten deyim olarak Fransızca "Fondée: 1913" olarak belirtilmekte; yeniden kuruluş deyimi ve yılı olarak da "Reconstituée: 1923" denilmekteydi. "Fondée" deyimi, zaten "Statuts" sözcüğünün karşılığı olarak verilen nizamnameye göre; asıl kuruluş tarihi olarak belirtilen bir deyimdi. "Reconstituée: 1923" deyimi ise yeniden kuruluş deyiminin karşılığı olarak kullanılmıştı. Bu deyim Fransızca'da bir şeyin yeniden canlanması, dirilmesi anlamında kullanılmaktaydı.

Sözcük, İzmir Bahriye Birliği'nin 1923'te yeniden kuruluşu nedeniyle kullanıldığına göre, bu tarih derneği kuranların zihninde de on yıl önce kurulup işlevsizleşen derneğin yeniden canlandırılması olarak yer almakta olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, nizamnamenin üzerinde yer alan bilgiler, deyimler ve tarihler, derneğin hem ilk olarak, hem de yeniden kuruluş süreci ile ilgili yeterli bilgiyi vermektedir. 1923 yılının özel koşulları göz önüne getirildiğinde de; 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış Konferansı'nın belirlediği yeni koşullar karşısında, deniz nakliye ve acenteliği ile uğraşanların bu yeni döneme uyumlarını kolaylaştıracak arayışları ve yeni oluşan mevzuata göre, bu meslek grubunun uyum sorunlarına duyarlı olduğu anlaşılmaktadır.

BİRLİĞİN ÇALIŞMA AMACI VE YÖNTEMİ

Bütün bu sayılan özellikleri dolayısıyla, elde neredeyse tek nüshası kalmış olan nizamnamenin, dernek tarihi açısından önemi açıktır. Şimdi nizamnamenin sayfalarını yavaş yavaş çevirelim ve bu sayfada yer alan satırlarda ve anlatımlarda; on yıl aradan sonra kurulmuş olan birliğin, sorunları nasıl gördüğünü, neyi amaçladığını ve bu amaçlara ulaşmak için nasıl bir yöntemle çalışmayı kurguladığını görmeye çalışalım.

Nizamname önce İzmir'de bir Bahriye Birliği'nin kurulduğunu belirttikten sonra, birliğin amacını açıklıyor: Belirtildiğine göre birliğin amacı, İzmir'de seyri sefaînin, yani ticari denizciliğin önemli bir boyutunu oluşturan ticari gemilerin gidiş ve gelişlerini ilgilendiren sorunların çözümü için uğraşmaktır. Ayrıca ticari gemilerin geliş ve gidişine (Seyr'ü Sefer) ilişkin kimi düzenlemeler yapmak gerektiği zaman, dernek bu işlerle uğraşacaktı. Temel amaçlardan biri de gemi sahipleri ve temsilcilerinin haklarını korumaktır. Bunu sağlamak için, resmi makamlarla görüşmeler yapmak ve onları ziyaret etmek gerektiğinde, bu girişimleri gerçekleştirecekti. Gemi sahipleri ile ithalat ve ihracat işiyle uğraşan tüccarlar arasında ortaya çıkacak kimi anlaşmazlıklar olduğunda her iki tarafın arasındaki bu sorunu barış içinde ve başarıyla sonuçlanacak biçimde çözmeye aracı olunacaktı.

75 İzmir Bahriye Birliği Nizamnamesi, İzmir, 1924.



ÜYELER VE ÇALIŞMA BİÇİMİ

İzmir Limanı ve yakın çevresine uğrayan ya da adı geçen bölgelerde gidip gelen gemi şirketleri temsilcileriyle, bütün gemi donatanları birliğe asil üye olarak kabul edilebilirdi. Başvurular olduğunda, kimin hangi koşullarda birliğe kabul edileceğine Yönetim Kurulu karar verecekti. Birliğe kabul edilebilmek için en az yirmi yaşında olmak gerekiyordu. Yönetim Kurulu, genel kurulca bir yıl süreyle seçilebilecekti. Ancak üye olarak seçilecek üyenin uyruğuna ilişkin ayırım yapılmadan sekiz kişiden oluşacaktı. Yönetim Kurulu üyeleri seçildikten ve bir yıl süreyle görev yaptıktan sonra, görevlerini sürdürebilmek için yeniden seçim yapılması gerekiyordu. Genel Kurul, birliğin en büyük yürütme organlarından biriydi. Her yıl Aralık ayında toplanacaktı. Genel kurulun toplanabilmesi için, üye sayısının yarısından bir fazlasının hazır olması gerekirdi. İlk çağrıdan sonra, yeterli sayıya ulaşılamazsa, ikinci bir çağrıda bulunması gerekiyordu. Bu kez, yarıdan bir fazla değil, nisbi çoğunluk koşulu aranabilirdi. Genel kurul bu sürecin sonunda toplandığında, Yönetim Kurulu üyelerinin seçimine geçilebilirdi. Seçim gizli oy ile ve mevcut üyelerin çoğunluğu ilkesine göre seçilecekti. Seçim anında, denklik ya da bölünmüş oy durumu ortaya çıktığında, ikinci bir seçim yapılacak ve bu seçimde de nisbi çoğunluğa uyulacaktı. Yönetim Kurulu üyelerinden birinin ölmesi, istifası ya da sürekli olarak ortadan kaybolması durumunda bu üyenin yerine yönetim kurulunca, genel kurula kadar, geçici olarak biri yönetim kurulu üyesi olarak seçilebilecekti. Yönetim Kurulu seçilmesini izleyen süreçte derhal kendi aralarında gizli oyla ve mutlak çoğunluk yöntemiyle bir başkan, bir başkan vekili, bir genel sekreter ve bir de veznedar seçecekti.

**Konak Pier - Eski
Gümrük**



Yönetim Kurulu Başkanı yönetim kurulunu ayda bir kez ve gerek gördükçe her zaman toplantıya çağırabilecekti. Bundan başka yönetim kurulu üyelerinden üçünün isteği ile yönetim kurulu olarak toplantıya çağırarak zorundaydı. Yönetim kurulu bu yöntemle genel kurulu toplantıya çağırabileceği gibi; üyelerden altı kişinin başkana bir gündemle genel kurulun toplanma isteğini ilettiklerinde, başkan birlik genel kurulunu olağanüstü olarak toplantıya çağırarak zorundaydı.

Yönetim kurulu bir konuda karar almak durumunda olduğunda, bu kararı yönetim kurulu üyelerinin oyuna sunmak gerekiyordu. Kararın geçerli olabilmesi için, üye sayısının yarısından fazlasını almak gerekecekti. Eşitlik durumu söz konusu olduğunda, başkanın oyuna göre hareket edilecekti.

Birlik işlemleri ve görevlerinin yerine getirilmesi için üyelerin peşin olarak verecekleri senelik ücretten oluşan kaynaktan yararlanılacaktı. Bu katılım ücreti yıllık yirmi dört altını geçmeyecek biçimde yönetim kurulu tarafından belirlenecekti. Toplanan paranın, başka bir kaynağın ya da taşınmazların yönetimi, yönetim kurulunun sorumluluğundaydı. Bu harcamalara ilişkin olarak Yönetim Kurulu her yılsonunda genel kurul toplandığında, oraya bir rapor sunmak zorundaydı. Bir üye kendi payına düşen ücreti üç ay içinde ödemezse, yönetim kurulu tarafından üyeliği düşürülebilecekti. Ancak bu suretle üyelikten düşürülen kişi, ödentilerini verdiğinde yeniden kayıt ve birlik üyeliğine kabul edilebilecekti. Bu yönetmelikte bir değişiklik ya da buna bir ekleme yapılması gerektiğinde bu yönetim kurulu ya da birlik üyelerinden altı kişi tarafından önerilmeliydi. Öneri olduğunda genel kurulun toplanmasından en az on beş gün önce başkana bildirilmeliydi. Birliğin yönetim merezi, yönetim kurulu başkanlığına seçilen kişilerin idarehanesinde kurulacak ve orası mekân olarak sayılacaktı⁷⁶.

Çalışmalar bu kurallara uygun olarak gerçekleştirilmeliydi. Bu kurallar o zamanki yasalara göre oluşturulmuştu. Bu nedenle, İzmir Bahriye Birliği ilk genel kurul toplantısını M.M. Haşim Ramiz Bay başkanlığında 18 Ekim 1923 tarihinde gerçekleştirdi. Bu toplantıda, kurucu kuruldan sonra, ilk yönetim kurulu seçilecekti. Yapılan toplantıda o zamana dek birliğe üye olmuş kişiler yer aldı. Kurallara uygun olarak yapılan seçim sonucunda, yeni yönetim kurulu oluşturuldu. Yeni yönetimde, birliğin başkanlığına, Seyri Sefain Şirketi'nin acente temsilcisi Haşim Ramiz Bey yeniden başkanlığa seçildi.

Bu seçimlerden sonra ilk yönetim kurulu, şu kişilerden oluşmuştu.

M.M. Haşim Ramiz Bey (Başkan),
Pussich, Jerome (Başkan Yrd.)
Guys, Leonce (Genel sekreter.)
Cohen, Richard (Muhasip)
M,M, Algardi, Rene (Üye)
Missir, Albert (Üye)
Maltass, Charles (Üye)
Van der Zee Hendrik

Başkan Yardımcısı Jerome Pussich, Laster Zilbermann & Co.'nun müdürlüğünü yapmaktaydı. Genel Sekreter olarak seçilen Leonce Guys ise Messageries Maritimes ve Fraissinet'in acenteliğini üstlenmişti. Muhasip üye olarak seçilen Richard Cohen Kheidivial Mail Line acentesiydi. Diğer üyelerden M.M. Algardi, Lloyd Triestino'nun acenteliğini yapmaktaydı. Albert Missir da, la Maison De

76 Aynı nizamname.



1340 Senesi

Bahriye Birliği Azaları

Temsil Edilmekte Olan Kumpanyalar

“Türkiye Seyri Sefain” İdaresi

Acentesi: Haşim Ramiz Bey

“America Levant Line Limited”

Kumpanyası Acenteleri: T. Bowen Rees ve Kompani Limited Efendiler

“Agence Maritima Orient Kumpanyası

Acentesi: E. Guiffroy Efendi

“Cunard Steamship Company Limited”

Kumpanyası Acenteleri: T. Bowen Rees ve Kompani Limited Efendiler

“Deutsche Levant Linie” Kumpanyası

Acenteleri: Olivier ve Şürekası Efendiler
(İthalat W. F. Van der Zee Efendiler (İhracat)

“Deutsche Orient Linie” Kumpanyası

Acentesi: Pussich Jerome Efendi

“Egypt Levant Line Limited” Kumpanyası

Acenteleri: T. Bowen Rees ve Kompani Limited” Efendiler

“Ellerman Lines Limited” Kumpanisi

Acenteleri: Olivier ve Şürekası Efendiler

“General Steam Navigation Kumpani Limited”

Kumpanyası Acenteleri: Olivier ve Şürekası Efendiler

“Halcyon Lijn” Kumpanyası

Acenteleri: Dabovich ve Şürekası Efendiler

“Khedivial Mail Line” Kumpanyası

Acenteleri: Efraim Kohen Mahdumları Efendiler

“Lloyd Triestino” Kumpanyası

Acentesi: M. Algardi Rene Efendi

“Lloyd Marittimo Italiano” Kumpanyası

Acenteleri: Danon ve Şürekası Efendiler

“Lloyd Royal Belge” Kumpanyası

Acenteleri: H. Sperco ve Şürekası Efendiler

“Messageries Maritimes” Kumpanyası

Acentesi: Guys Leonce Efendi

“Societa di Navigazione a Vapore

Puglia”Kumpanyası

Acenteleri: De Andria ve A. Missir Efendiler

“Royale Neerlandaise de Navigation a

Vapeur” Kumpanyası Acenteleri: H. Sperco ve

Şürekası Efendiler

(İthalat) ve F. Van Der Zee Efendiler (İhracat)

“Societa Italiana di Servizi Marittimi”

Kumpanyası Acenteleri: De Andria ve A. Missir Efendiler

“Moss Steamship Kumpani Limited”

Kumpanyası Acenteleri: Charles Whittall ve Kumpani Limited Efendiler

“Swedish Orient Line Kumpanyası”

Acenteleri: T. Bowen Rees ve Kompani Limited Efendiler

MEMBRES DE LA CHAMBRE MARITIME POUR L'ANNÉE 1924

NOMBRE des COMPAGNIES REPRÉSENTÉES: 21

- Compagnie : Administrative Turque de Navigation à vapeur "Seyri Sefain"
Agent: **Mr Hachim Ramiz Bey.**
- » America Levant Line Ltd.
Agents: **MM. T. Bowen Rees & Co Ltd.**
- » Agence Maritime d'Orient
Agent: **Mr E. Guiffroy.**
- » Cunard Steamship Co. Ltd.
Agents: **MM. T. Bowen Rees & Co Ltd.**
- » Deutsche Levante Linie
Agents: **MM. Olivier & Co** (Importation)
» **W. F. Van der Zee** (Exportation.)
- » Deutsche Orient Linie
Agent: **Mr Pussich Jérôme**
- » Egypt Levant Line Ltd.
Agents: **MM. T. Bowen Rees & Co Ltd.**
- » Ellerman Lines Ltd.
Agents: **MM. Olivier & Co.**
- » Furness, Withy & Co Ltd.
Agents: **MM. W. F. Van der Zee.**

- Compagnie General Steam Navigation Co. Ltd.
Agents: **MM. Olivier & Co.**
- » Halcyon Lijn.
Agents: **MM. Dabovich & Co.**
- » Khedivial Mail Line
Agents: **MM. Efraim Cohen's Sons**
- » Lloyd Triestino
Agent: **M. Algardi René**
- » Lloyd Marittimo Italiano
Agents: **MM. F. Danon & Cie.**
- » Lloyd Royal Belge
Agents: **MM. H. Sperco & Co.**
- » Messageries Maritimes.
Agents: **Mr Guys Léonce.**
- » Puglia Società di Navigazione a Vapore.
Agents: **MM. De Andria et A. Missir.**
- » Royale Néerlandaise de Navigation à Vapeur.
Agents: **MM. H. Sperco & Co.** (Importation)
» **W.F. Van der Zee** (Exportation)
- » Società Italiana di Servizi Marittimi
Agents: **MM. de Andria & A. Missir**
- » The Moss Steamship Co. Ltd.
Agents: **MM. C. Whittall & Co. Ltd.**
- » The Swedish Orient Line
Agents: **MM. T. Bowen Rees & Co. Ltd.**

Derneğin İlk Yönetim Kurulu

Andria & Missir'in üyesiydi ve o; Società Italiana di Servizi Marittimi ile Società di Navigazione a Vapore "Puglia" nın acenteliğini de yapmaktaydı. Charles Maltas sMaison Olivier & Co'nun sahibi ve Ellerman Lines Ltd.General Steam Navigation Co. Ltd ve Deutsche Levante Linie'nin acentesiydi. Hendrik Van der Zee ise; Furness Withy & Co. Ltd, Compagnie Royale Néerlandaise de Navigation a Vapeur ve Deutsche Levante Linie'nin acenteliğini yapmaktaydı⁷⁷.

Görüldüğü gibi birliğin yönetim kurulu, oldukça güçlü bir yapıya sahipti. O zamanın en önemli gemi işletme ve acenteleri, yönetim kurulunda temsil ediliyordu.

77 İzmir Bahriye Birliği...

1910'lar Rum
Mahallesi



Bu durum, 1924 yılında birliğe üye olan kişilerin acenteliklerini yaptıkları firmalara bakıldığında zaman da çok açık biçimde görülüyordu.

YENİ DÖNEMDE YABANCI GEMİ İŞLETME VE ACENTELERİ

Türkiye’de, bu dönemde de gemi acenteleri yönünden yabancıların ve yerli Levantenlerin etkili olduğu görülmekteydi. İzmir’deki Levantenlerin çoğu birkaç kuşak öncesinde İngiliz, Fransız, Hollandalı, İtalyan ve Belçikalı köklerden geliyorlardı. Bunların belli başlıları Abajoli, Abbott, Akaoui, Aliberti, Aliotti, Arcas, Armand, Armao, Bad, Baldwin, Ballardur, Baltazzi, Barff, Barttet, Belhomme, Bonnet, Borg, Braggiotti, Brusich, Burgon, Cumberbatch, De Andria, De Cramer, De Jongh Dutilh, Forbes, Giraud, Gordon, Gout, Hatton, Heemstra, Icard, Keun, La Fontaine, Lane, Lochner, McCraith, McKernan, Mainetti, Maltass, Pellegrini, Pennetti, Reebkomp; Rees, Reggio, Rocca, Russell, Russo, Schlosser, Sponza, Steinbüchel, Stower, Tissot, Turrell, Van der Schoeff, Whittall, Winterhalter ve Wood⁷⁸. Bu aileler İzmir’de yaşantılarını kurgularken eşlerini ya kendi aralarından ya da kendi ülkelelerinden seçiyorlardı⁷⁹. Buca, Bornova ve Karşıyaka gibi semtlerde, kendilerine özgü evlerde, geniş aile yapısı biçiminde oturan ailelerin ayrıca Kordon’da da evleri bulunuyordu⁸⁰. Geçmiş yüzyıllar içinde bu aileler, en başta gelen neden olarak, ticaret yapmak amacıyla İzmir’e gelip yerleşmişler ve zaman içinde değişik iş kollarında çok önemli bir yere sahip olmuşlardı. Örneğin Whittall ailesi, kırka yakın iş kolunda etkinlik gösterdiği kentte, gemi acenteliği de yapmaktaydı. Yine Van der Zee ailesi de geniş ölçekli iş kollarında etkinlik yapıyorlardı. Öyle ki bunların birçoğu, gemi acenteliğine yönelirken, sırf gemi acenteliği yapmak için değil, yaptıkları öteki işin bir uzantısı olarak bu alana yönelmişler ve zaman içinde büyümüşlerdi⁸¹. Whittaller’in, gemi acenteliği hizmetleri yanında, düzenli seferler yapan vapur şirketleri de bulunuyordu⁸².

Birlik kurulduğunda, ona öncülük eden girişimciler arasında yer alan acentelerin bağlı olduğu yabancı gemicilik şirketleri hakkında kimi siyasal kararlar o dönemler için en önemli konuydu. Kimi yabancı işletmelerin bağlı olduğu ülkelerin hükümetleri, Türk Hükümeti’nin Lozan’da kapitülasyonların kaldırılması doğrultusunda, yabancı gemi acentelerinin Türkiye kıyılarında yük ve insan taşımaları yönünde önceden alınmış ayrıcalıkların kaldırılması yönündeki isteklerine kuşkulu bakıyorlardı. Türkiye’nin, ekonomik bağımsızlığını tam olarak eline alabilmesi için, ekonominin üzerinde yoğun baskılar yaratan bu ayrıcalıkları kaldırma yönünde çok kararlı davrandığı görülüyordu. Bu durumda o zamana dek Türkiye kıyılarında seyrüsefer eden yabancı işletmeler, bu yeni durumda artık eski etkinliklerini sürdürebilecekler miydi? Bu sorunun boşlukta kalışı, önemli kaygılar oluşmasına neden olmuştu. Ancak Türkiye’nin kabotaj hakkını kullanabilmesi için elinde yeteri sayıda yük taşıyacak gemisinin olması gerekiyordu. Bu olmadığına göre, bir süre daha yabancı gemi acentelerinin kendi kıyılarında; limanları ve iskeleleri arasında taşımacılık ve ulaştırma hizmeti yapmalarına göz yummak durumundaydı. Ancak yine de; eskiden beri kapitülasyonlar nedeniyle önemli bir pazarı ve o pazardaki üstünlüğü ele geçirmiş olan batılı ülkelerin, kendi gemi acentelerinin yeni süreçte, aşama aşama Türkiye pazarından yoksun kalabileceklerini görüyorlardı. Bu nedenle daha Lozan görüşmeleri sırasında İtalya temsilcisi Montagna, İsmet Paşa’ya, “Lloyd Triestino”, “Servizi Marittimi” adlı gemi işletmelerinin görebileceği zarardan söz etmişti. Bu

78 Osman Öndeş, a.g.e., s.240; yine konuya şurada bakılabilir: Bülent Şenocak, Bülent Şenocak, Levant’ın Yıldızı İzmir, Şenocak Yayınları, İzmir 2008, çşt. syf.

79 Osman Öndeş, a.g.e., s.240.

80 A.g.e., s.240.

81 A.g.e., s.242.

82 A.g.e., s.242.



nedenle O, kapitülasyonlar kaldırıldığında Türkiye'nin kabotaj hakkını kullanmasının önü açılacağına göre; bu şirketler için kimi ayrıcalıklar istemekteydi. Hiç olmazsa iki üç yıl için özel bir sözleşme yapılmasını açıkça dillendirmişti⁸³.

Türkiye ise bunu, iki yönden yararlı bir öneri olarak görüyordu. Birincisi; Türkiye'nin hala kendi limanları arasında bu gemi işletmelerinin taşıma yapmasına gereksinimi vardı. İkincisi ise Türkiye bu konuda İtalyanlar'ı rahatlatacak adımlar atarsa; kapitülasyonların kaldırılmasında pekâlâ desteklerini alabilirdi.⁸⁴ Türkiye derhal kararını verdi: Türkiye kıyılarında işletmecilik yapan yabancı gemi acenteleri üzerine ayrıntılı bir araştırma yaptı. Kimi acentelerin adlarını belirledi. Bunların işlerini likidite etmek; böylece konumlarını, iş hacimlerini ve ellerinde tuttıkları deniz nakliyeciliği pazarını bir süre daha sürdürmelerine izin verilmesiyle kapitülasyonların kaldırılmasında Türk tarafının elini güçlendirileceği kanısı oluşmuştu. İsmet Paşa'nın Lozan'dan yazdığı yazı doğrultusunda, Ankara tarafından yapılan araştırmada, yeni dönemde çalışmalarına sözleşmelerle izin verilebilecek İngiliz, Fransız ve İtalyan kumpanyalarının belirlenmesine çalışıldı. Böylece, üç ülkeden, üçer acentenin adı öne çıkmıştı. Bu kumpanyaların, kapitülasyonlar kalktıktan sonra bir süre daha; Türkiye limanlarında ticari taşımacılık yapabileceklerdi⁸⁵.

Bu kumpanyalar şunlardı:

İngiliz Kumpanyaları:

Hidiv Kumpanyası,
M. Ve J. Contant
Ellerman Line

Fransız Kumpanyaları:

Paquet
Fraissinet
Messageries Maritimes

İtalyan Firmaları:

Lloyd Triestino,
Servizi Marittimi⁸⁶.

Şimdi yeni bir durum ortaya çıkmıştı. Bütün Türkiye büyük bir değişimi ve yeni bir süreci yaşıyordu. Aynı değişim ve coşkuyla inşa edilen yeni süreç, İzmir'de de en yoğun biçimde görülüyordu. İşgal Yılları'ndan geriye kalan kentte, kentin kimliğini belirlemede deniz, en etkin rol oynamayı sürdürüyordu. Kent, savaşın sonunda yaşanan yangınla birlikte büyük bir darbe almış olmasına karşın, yaşam savaş yıllarına göre çok daha diri bir gündelik yaşamın içindeydi. Örneğin, 1925 yılında İzmir'de at koşumlu 3.000 kadar araba bulunuyordu. Bu arabaların önemli bir kısmı, limanla demiryolu istasyonlarının arasında sürekli yük taşıyor; kıyıya yanaşan gemilerden boşalan yükü depolara, oralardan da tüccarların ambarlarına götürüyorlardı. Bunun yanı sıra, kol gücüne dayanarak iki tekerli arabalarıyla ve sırtlarındaki aparatlarla hamallar da bu hareketli tablonun içindeydi.

Aydın Ovası'nın ve yakın çevresinin ürününü İzmir'e demiryolu taşıyordu. Yine Manisa ve daha ötelerinin yükü deve kervanları ve demiryoluyla İzmir'e ulaştırılıyordu. Kervanların yüklerini boşalttığı alan, Hilal Bölgesiydi. Burada toplanan

⁸³ Bilal Şimşir, Bilal Şimşir, Lozan Telgrafı (1922-1923), TTK yay., Ankara, 1990, s.258.

⁸⁴ A.g.e., s.258.

⁸⁵ A.g.e., s.466.

⁸⁶ A.g.e., s.513.



P. L. DERMOND, édit (poste autrichienne). Smyrne

231. Smyrne. — Bureaux télégraphiques, passeports, phares et Office sanitaire

ürünler at koşumlu arabalar aracılığıyla limana doğru taşınıyordu. Yıkıntı halindeki kentte; toparlanma, yaraları sarma girişimleri vardı. Yanıp yıkılan liman çevresindeki depoların ve antrepoların yerini yenilerinin aldığı görülüyordu. Kentteki ticari canlılığın artması için ticari işletmeler ve resmi kurumlar kolları sıvamışlar; bu tür önemli mekânların onarımı için yoğun bir çaba harcıyorlardı. Depolara at koşumlu arabalarla ya da hamalların sırtında boşaltılan ürünlere öncelikle komisyoncular sahip çıkıyorlardı. Bunların çoğu, önceden malın gerçek alıcısı olan tüccar adına hareket eden kişilerdi. Aralarında anlaşıp, gelen malı almak üzere aracılık işlevini yapıyorlardı. Komisyoncu ile malın satıcısı anlaşabilirse; anlaşılan oranda ürün alınıp, komisyoncunun kendisine ait ya da kiraladığı bir depoya götürülüyordu. Dış bağlantılarını acenteler aracılığıyla kurmuş olan tüccar, komisyoncunun elindeki malı alıyor ve limana gelen gemilere yükletiyor; böylece üreticinin elinden bir kaç elden geçtikten sonra ürün, yabancı bir pazara doğru yola çıkıyordu. Bu arada, malın yüklemeye hazır biçime getirilmesi için pek çok işlem de yapılıyordu. Bunun için atölyeler kurulmuştu. Gündelik yevmiye karşılığında insanlar burarlarda çalışarak, ürünleri cinsine, kalitesine ve hastalıklı olup olmadığına göre sınıflara ayırıyor; sonra da çuvallama, paketleme ya da kutulama işlemi başlıyordu. Bu tür atölyelerin olduğu yerlerde kutucular, çuvalcılar ve başka türlü paketleme araç gereci satan esnaf da yer almaktaydı. Tahta kutularla örneğin kuru üzüm ya da kuru incir paketlemesi yapılıyor; bu nedenle kimi zaman kendini gösteren kutu sıkıntısı, basit bir şey gibi görünse de, ticareti bir anda olumsuz biçimde etkileyebiliyordu. Yine sicimcilik önemli bir uğraşıydı. Özellikle cuvallar ve değişik paketleme biçimleri için bu atölyelerde oldukça yoğun biçimde sicim kullanılıyor-

Pasaport



du. Buralarda seçilen, kalite ayırımı yapılan, belli oranlarda paketlenen, sarılan ya da çuvallara konulan ürünler; ambalajlanmış biçimde yine hamallar ve arabalar aracılığıyla limana taşınıyor; araya giren gemi acentelerinin, ihracatçı firmaların, ürünün denetlemesini yapan gümrük denetçilerinin uyguladığı işlemler sonrasında, gerekli kayıtlar yapıldıktan sonra gemilere bindirilmek için mavnalara götürülüyordu. O zamanlarda, her gemi rıhtıma tam olarak yanaşamıyordu. Büyük gövdeli gemiler açıkta beklemek zorunda kaldıkları için; ürünler mavnalar aracılığıyla gemilere aktarılıyor; bu aktarma sırasında şatlar da kullanılıyordu. Güçlülükle mavnalara ulaştırılan ürünler sepetlerde, çuvallarda ya da sandıklarda, kontrollerler, gümrük memurları ve diğer denetçilerin gözleri önünde, gemilere istifleniyordu. Bütün bu süreçte her bir aşama için para devredeydi. Bu süreçte yer alan her bir ara sektör, dönen paradan kendi payına düşeni alıyordu. Piyasa koşulları bu devrim içinde sürerken; katma değer, bütün bu hareketliliğin bileşkesinde ortaya çıkıyor ve malın fiyatı üzerine biniyordu. Gemi acenteleri, İzmir Bahriye Birliği adıyla nasıl bir mesleki dayanışma ve örgütlenme içine girmişlerse, bu ara sektörlerde çalışanların öteki kişilerin de kendilerine göre mesleki örgütleri vardı. Arabacıların, hamalların ve mavnacıların da dönen bu çarkta kendi çıkarlarını ve haklarını korumak üzere kurdukları bu mesleki örgütler, kendi üyelerinin haklarını korumak ve savunmak peşindeydiler. Kimi meslek grupları da mesleki bir birlik ya da cemiyetin yanı sıra, sosyal güvenlik uygulaması pek yaygın olmadığından, bir tür lonca sisteminin devamı olarak yardım sandıkları oluşturmuşlardı. Bu sandıklara, o birlik ya da derneğe üye olanlar belli bir yardım aidatı ödüyor; içlerinden biri bir mesleki zorlukla karşılaştığında; örneğin bir kaza geçirdiğinde, hastalandığında ya da bir yakınıni yitirdiğinde, bu sandıklardan yardım alabiliyordu. Bu mesleki dayanışma, bir anlamda onlar için kendilerini korumak amaçlı elde ettikleri bir güçtü. Bu dayanışma ruhu ile öteki meslek gruplarına karşı kendi varlıklarını göstermeye çalışıyorlardı⁸⁷.

87 Meslek, 30 Kanunuevvel 1925,

**Liman Yapım Faaliyetleri,
Rubellin 1870**





İzmir Limanı da bütün bu genel döngü içinde bütün bu oluşumların önemli bir mekanıydı⁸⁸. Örneğin, her bir mesleki sektör bir yana bırakılsa bile; yalnızca üç bin arabanın varlığı dahi toplam ederiyle Limana eklemlenen, başlı başına bir sermayeydi. Bunun yanında mavnalar, araçlar; komisyoncular, sigortalar ve bütün bu ticari döngüyü sürdürebilen öteki aktörlerle, İzmir Limanı ve çevresinde büyük bir dönüşüm yaşanmaktaydı. Yaylı arabalar atlar ve katırlar aracılığıyla çekiliyordu. Sürekli olarak tren istasyonlarından, depolardan limandaki mavnalara ve diğer başka ortamlara yük bu arabalarla taşınırken, bu sür git içinde kendine yer aralayan ve iş ortamı yaratan başka iş kolları da belirmektedir. Böylece liman, yalnızca doğrudan kendisiyle temas halinde olan meslek dallarını değil, bu meslek dallarının kendi dünyaları içinde temas halinde olduğu öteki meslek türleri de dolaylı da olsa besleniyordu. Örneğin at arabası yapan ustalar... Tekerlekçiler... Koşumlar ve diğer araç-gereçler... Bütün bunlar yalnız bu sektörde bile tek tek sayılamayacak kadar nice iş kollarını yan kollar halinde ana gövdeye eklemlenmiş ve ana gövdeden beslenmeye çalışıyorlardı. Eskiye her bir araç gerecin yerine yenisini almak ya da hiç olmazsa onarmak gerektiğinden; yeni yapan atölyeler, eskiyen onaran tamirhaneler başka iş kollarıyla eklemlenmiş biçimde, çok daha büyük bir çarkın dönmesinde üzerlerine düşen görevi yerine getiriyorlardı. Her şeyin bir sonu ve ekonomik ömrü vardı. Arabalar gibi arabaları çeken katırlar ve atlar da gün gelip bu devinimleri içinde iş göremez olurlardı. Bu kez yerlerine yenilerini alıp, koşumları bağlamak gerekiyordu. Ara taşıtlarla ilgili bu görüntü; başka biçimde ve değişik işleyişlerle, hamallar ve diğer çalışanlar için de geçerliydi.

Demiryolları Punta'da (Alsancak) toplanıyordu. Punta'da denize doğru uzanan bir iskele vardı. Demiryolu ile iskeleye ulaşıldığında, bu kez denize ulaşan iskele

**1924-1927 Yılları Arasında
İzmir Limanına Gelen Gemi
Sayıları ve Tonajları**

	Gemi Adedi	Tonajı
1924	10.781	1.972.921
1925	12.801	2.820.167
1926	11.082	2.623.030
1927	10.947	2.532.157

(Kaynak: Şevket Süreyya Aydemir, a.g.e., s.152.)

88 Kemal Arı, *Türkiye'de Kabotaj*..., çşt. syf.





Set yapıldıktan sonra Kordon konutları

aracılığıyla körfez kucaklanıyor gibiydi. Böylece demiryoluyla getirilen yük, iskele aracılığıyla kademeli olarak gemilere kadar uzanan bir yol ağı üzerinden akıyordu. Körfezde savaş sonrasında artık tıpkı savaş öncesinde olduğu gibi çoğunlukla ticari yük taşıyan deniz taşıtları ve gemiler vardı. Bu taşıtlar aracılığıyla gemilerden limana, limandan da gemilere yük aktarılır; böylelikle kente zenginlik akıtılırdı⁸⁹. Bu dönemin en önemli özelliği, yabancı sermayeli gemi nakliye işletmelerinin, millileştirme çabaları karşısında kaldığı zorluklardır. Türkiye ulusal bir ekonomi yapısı oluşturmak için, denizcilikte de ulusal politikaların önünü açmış, yabancı sermayeli gemi işletmelerine sınırlandırmalar getirmişti. Ardı ardına yeni kararlar alınıyor; ülke kıt kaynaklarını zorlayarak, milli deniz nakliye filosunu güçlendirecek adımlar atıyordu. Yeni gemi alımları bu dönemde hız kazandı. Bunun öncüsü, Seyri Sefain'di. Devlete bağlı bu işletmenin yanında, yerli sermayeli özel işletmeleri güçlendirecek adımlar da atılmaktaydı. Yerli gemi işletmelerinin büyütülerek, milli Türk ticaret filosunu güçlendirme çabalarına karşın, İzmir Limanı çevresinde yine de yabancı gemi acentelerinin iş hacmi bütün sınırlamalara karşın, oldukça ilerleydi. Kimi milli/ulusal refleksli kısıtlamalar getirilmeye çalışılsa da; kentin yüzlerce yıllık geçmişinden gelen denizcilik birikimi, dış bağlantıları ve mal ve ürün dolaşımı içinde oluşmuş pek çok ilişki, belli ölçülerde geleneksel yapının izlerini kendi içinde barındırmayı sürdürüyordu. Ticari nitelikli işletmeler ya yerli, ya yabancı ya da ortaklıklar biçiminde kendini gösteriyordu. 1924 yılından sonra; Türkiye Hükümetleri'nin yerli sermayenin önünü açmak için başlattığı yeni düzenlemeler, yabancı sermayeli işletmelerin etki alanını gittikçe daraltacak bir strateji üzerine oturtulmuştu. Daha 1924 yılından itibaren, Türk gemi işletmecilerinin, ecnebi gemi kumpanyalarıyla daha rahat rekabet edebilmeleri için kimi gümrük vergilerinden muaf tutulmalarına ilişkin düzenlemeler yapıldı. Yine ecnebi sigorta acenteleri tarafından yapılan sigorta acenteliklerini kısıtlayacak önlemler alındı. Gemi sigortacılığı hizmetlerinin, Türk sermayeli sigorta acenteleri tarafından ya-

89 Meslek, 30 Kanunuevvel 1925.



İzmir

pılmasına ilişkin yeni kararlar alındı⁹⁰. Ticaret Vekaleti, 1924 yılında aldığı kararla fenerler vergisinde düzenlemeler yaptı. Bu yeni karara göre, yerli sermayeli gemi işletmelerinden alınan fener vergileri yüzde beş oranına kadar düşürüldü. Örneğin 19 Temmuz 1924 tarihinde Yelkencizade ve Mahdumu Vapurları Kumpanasının bu indirimlerden yararlanması için Bakanlar Kurulu'na bir tezkere gönderdi. Bu tezkere bakanlar kurulunda kabul edilerek; Reisicumhur Mustafa Kemal Paşa'nın imzasına sunuldu. 15 Ağustos 1924 tarihinde Mustafa Kemal Paşa bu kararnameyi onaylayarak, bu yerli firmaya bir tür destek olmayı amaçlayan karar, yürürlüğe girmiş oldu⁹¹. Bu tür kararnamelerin, öteki gemi işletmeleri için de yapıldığı, böylelikle gemi işletmelerinin kazançlarında vergi kayıplarının önünün alınmaya çalışıldığı, bu firmalara bir tür destek yapıldığı; böylelikle sermaye birikimlerinin önü açılarak, yeni gemi alımlarının teşvik edildiği biliniyor. Bu duruş, başka konularda da kendini göstermiştir. Türkiye'nin cumhuriyetin ilk günlerinden sonra, yerli sermaye ile oluşturulmuş gemi işletmelerini geliştirme yönündeki çabası; tam da yabancı sermayeli gemi işletmelerine ardı ardına getirilen kısıtlamalarla aynı zaman dilimine denk gelmektedir.

Bu desteği, yerel ölçekli kuruluşların politikalarında da görmek olanaklıdır. Örneğin İzmir Ticaret Odası'nın kararlarında ve uygulamalarında bu açıkça görülmektedir. 1885 yılında kurulan ve İzmir'deki ticari oluşum, girişim ve kurumlaşmaların odağı niteliğindeki bu kurum, belirtilen yeni dönemde yaptığı çalışmalarda, yoğun biçimde tüccar zümresi ile liman işletmesi arasındaki ilişki üzerinde durarak, bu süreçte düğümlenen sorunlara karşı odaklanmıştır. Yerli girişimciler, hükümetin yeni politikaları nedeniyle hiç kuşkusuz, kendi sorunlarını dile getirecek ve yabancı sermayeli işletmeler karşısında rekabet güçlerini artıracak ortam yakalamışlardı. Liman ve limanın çevresinde öbeklenmiş depolarda, mağazalarda ve diğer ticari işletmelerde yaşanan sıkıntılar, Ticaret Odası'nın toplantılarında sık

90 İzmir Ticaret Odası Meclis Karar Defterleri, I-II..., s.169.

91 Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030, 18, 01, 01, 51, 6.



sık gündeme getiriliyor, yeni yasalar ve yönetmelikler yayınlandıkça, oluşan yeni durumlarda ulusal ekonomiye katkı sunacak açılımlar için neler yapılabileceği üzerinde duruluyordu. Örneğin 15 Eylül 1925 tarihinde, İzmir’deki gemi acentelerini masaya yatıran bir toplantı yapıldı. Bu toplantıda hem gemi acenteleri hem de onlarla iş yapan ve ürünlerini onlar aracılığıyla gemilere yükletip dış pazarlara gönderen ihracatçılar üzerinde duruldu. Ülkeye bu ilişkiler düzeneğinin ters işleyişiyle mal getiren ithalatçı firmalar da toplantının konusuydu. Dolayısıyla, hem gemi acenteleri, hem ihracatçılar hem de ithalat işiyle uğraşan tüccarlar bu toplantıda yer alarak, sorunları masaya yatırdılar. Tüccarlar gerek dış satım ve gerekse dış alım konusunda, aldıkları ürünün taşınmasında gemi acenteleriyle birlikte çalışmak durumundaydılar. Ancak Türk tüccarların acentelerden yaygın bir yakınması vardı. Onlara göre, yabancı tüccarlarla dünya piyasalarında rekabet ederlerken; Türkiye’de etkinlik gösterecekler de gemi acenteleri kendilerini daha az dikkate alıyorlardı. Bu garip bir psikolojydi. Yabancı bir tüccar Türkiye’ye ürün taşıtacağına ya da Türkiye’den aldığı bir ürünü başka bir limana taşıtmak istediğinde, Türkiye’de görev yapan gemi acenteleri, onların eğilim, istek ve önerilerine çok daha olumlu yaklaşırken, aynı ilgiyi kendilerinin göremediklerinden söz ediyorlardı. Bu durum, yabancı tüccar karşısında, hem de kendi ülkesinde yerli tüccarı ikinci durumda görmek gibi garip bir durum yaratıyordu. Bu toplantıda, ihracatçı ve ithalatçı yerli zümre; sorunlarını açık yüreklilikle dile getirdi. Bu önemsenmeme ve ikinci plana atılma duygusunun, onlarda yerleşik bir kanı oluşturduğu; bunun da onların söylediklerine göre, önemli ticari kayıplara neden olduğu kanısı oluşmuştu⁹².

Bu görüşlere karşı, acenteler de kendi durumlarını ve eleştirildikleri yönlerden içinde bulundukları sorunları dile getirdiler. Her şey, dışardan görüldüğü gibi değildi. Kimi gerçeklerin altını özellikle çizmek ve durumu çok daha net görmek gerekiyordu. Geçmiş yüzyıldan beri İzmir’de süregelen yabancı tüccarların güçlü sermayesi ve yoğun iş bağlantıları; doğal olarak gemi acentelerinin daha çok çalışabileceği ilişkiler düzeni yaratıyordu. Bir yabancı tüccarın ticaretini yaptığı bir malla ilgili, yalnız acenteleri değil, İzmir Limanı’ndan malın gittiği limana ve oradan da pazara kadar uzanan süreçte ilişkiler düzeneği son derece düzenli ve ayrıntılarla düşünülp planlandığı için, acentelerle çalışma süreçleri sorunsuz ilerleyebiliyordu. En azından bu güçlü firmaların, güçlü örgütlenmiş yapıları, gerek malın taşınmasında ve gerekse bu taşıma hizmeti karşılığında alınacak ücretler konusunda gemi acentelerini pek zora düşürecek durumlar yaratmıyordu. Ancak bu durum, geçen yüzyıldan beri yaygın biçimde bu nitelikte olmasına karşın; yeni dönemde bu düzenli işleyen ilişkiler düzeninde de zorluklar kendini göstermişti. Artık, yerli sermaye ile milli bir tüccar zümre yaratma çabaları nedeniyle, kentin ticaret görüntüsü değişiyordu. Yerli tüccarlar eskiye durumlarına göre karşılaştırdığında daha güçlü bir duruma gelmişlerdi. Yani Türk tüccar, artık eski yabancı sermaye ile iş yapan yabancı bir tüccarın karşısında güçsüz konumunda değildi. Bu yakınılan konular açısından bakıldığında, durumun belirgin biçimde düzelmesi anlamına gelebilirdi. Üstelik “Mübadele” ve ardından kapitülasyonların kaldırılmasından sonraki süreçte uygulanan yasa ve yönetmelikler; yabancıların eski ayrıcalıklarını ortadan kaldırmıştı. Yabancı işletmelere getirilen bu kısıtlamalara karşın, yerli sermayenin önü açılmıştı. Yerli sermayeli işletmeler ve tüccar zümre hala cılız bir görüntü ortaya koysa da; en azından bu mekânlarda kendi sorunlarını açıkça dile getirecek moral gücü kendilerinde görüyorlardı. Bu moral güç, gelecekte çok daha güçlü bir inşaa dönemi başlatabilirdi. Dolayısıyla kendini daha

92 İzmir Ticaret Odası Meclis Karar Defterleri, I-II..., 2008, s.169



güçlü hisseden yerli tüccar zümre ile; onunla ortak iş yapma durumunda olan gemi acentelerinin önünde, daha sağlıklı işleyebilecek bir süreç açıkça görülüyordu⁹³.

Bu toplantı, İzmir’de nakliyecilik işi ile uğraşan gemi acenteleri üzerinde son derece olumlu etkiler yarattı. Ticaret Odasında yapılan bu eleştirilerden anlaşıldığı kadarıyla, yerli girişimci kendi ülkesinde daha eşitlikçi bir davranış görmek istiyordu. İzmirli gemi acenteleri, kendilerine yönelik olarak yerli tüccarları temsil eden üyelerin bu eleştirilerini not aldılar. Görüldüğü kadarıyla gemi nakliyeciliği ve acenteciliği, ciddi bir eksen değişikliğiyle karşı karşıyaydı. Ulus devlet, kendi ulusal sermayesini ve ulusal girişimcisini öne çıkarıyordu. Bu yaklaşım, ister istemez gemi nakliyeciliği ve acenteciliğini de etkileyecekti. Bundan sonraki süreçte artık Türk tüccarlar ihmal edilmemelerini, yabancı tüccarlar karşısında geri planda tutulmamasını isteyerek, aslında gemi nakliye ve acentelerine yeni dönem için izleyecekleri çalışma yöntemi hakkında yol da göstermiş oluyorlardı. Türk gemiciliği, bir diriliş ve canlanış dönemi yaşadığına, yerli girişimci artık daha moralli ve devlet desteğinde yeni ülkelere açıldığına göre, bu durum gemi acenteleri için yeni bir pazar yaratılması anlamı da taşıyordu⁹⁴. Bu yaklaşımda, o dönemde yüksek bir tempoya çıkmış milli vurgular ve söylemler de etkili oluyordu. Türkiye’nin ekonomik geri kalmışlığını sorgulayan yoğun bir zihinsel egzersiz ortaya çıktı. Entelektüel yaklaşımlarda, Türkiye’nin ekonomik geri kalmışlığının nedenleri üzerinde duruluyor, bu yönde raporlar hazırlanıyor, kitaplar yazılıyordu. Hükümet, önem verdiği uzmanların hazırladıkları bu raporları dikkatle inceleyerek, kendileri için bir program oluşturmaya çalışıyorlardı. Yerli sermayenin güçlendirilmesi, milli sermayedar gücün yaratılması, yatırımların artırılması, önceliği olan yatırım alanlarının belirlenmesi; kapsamlı etütler, bu etütler üzerine geliştirilmiş ve her yönüyle uygulanabilir özelliği olan planlar devreye giriyordu. Gayrimüslim kesimlerin ticarete oynadıkları rol, edindikleri deneyim, Türk girişimciler için iyi birer örnekti. Yeni ortamda Türk girişimci sınıfa bir etkinlik alanı

93 A.g.e., s.169

94 İzmir Ticaret Odası Komisyon Defteri (1925-1929), (Haz.: Fikret Yılmaz); İTO yay., İzmir, 2008, s.19.





**Rıhtım ve Limana
yük taşıyan
Katar, Rubellin,
1890 civarı**

açılmaya çalışılıyordu. Mübadele ile Rum-Ortodoks zümrenin İzmir'i terk etmesinin ardından, onların ticari alanda boşalttıkları alanı, yine Türkiye Cumhuriyeti yurttaşı olan başka gayrimüslim zümrelerin doldurduğu yönünde radikal yaklaşımlar kamuoyunda dillendirilebiliyordu. Oysa bu yüzeysel yaklaşımlardan öte, ele alınan sorunun temelinde çok daha köklü nedenler vardı: Yabancı bir ülkeyle ticaret yapabilmek için dış bağlantılar kurabilmek, yabancı pazarların ve borsa hareketlerini izleyebilmek; birkaç dil bilmek ve bütün bu süreçleri çok yakından izlemek temel koşulların başında geliyordu. İzmir'de Türkiye'nin başka yerlerinden çok daha ileri bir hoşgörü kültürünün geliştiği açıktı. Bu hoşgörü kültürü, gayrimüslim Osmanlı tebasının ülkede özgürce ticaret yapmasına olanak sunmuştu. Şimdi, sanki yeni bir maceraya atılmak üzere olan Türk girişimciler için, gayrimüslimler üzerinden yaşanan bu deneyimler önemli bir zenginlikti. Ancak, o günkü koşullarda, bu birikimden yararlanılsa da, bunun önemini belirtilen ölçüde anlaşıldığını söylemek güçtür. Nitekim o dönemin basınında, gayrimüslim tabaya, örneğin Yahudi simsarlara yapılan sert eleştirilere bakıldığı zaman, bunun kanıtları rahatça görülebilir⁹⁵.

Her şeye karşın, ticaretle ve bu uğraşının çevresinde şekillenmiş diğer oluşumlar üzerinde son derece olumlu etkiler bıraktığı da bir gerçektir. Bütün bu değişik bakış biçimleri ortasında; İzmir Ticaret Odası'nda yapılan bu toplantıda, yerli ve yabancı tüccarların acenteler tarafından eşit biçimde görülmesi yönünde yaklaşımlar oluyordu. Özellikle basında, yabancı acentelere karşı öfkeli ve oldukça sert kabarışlarla donatılmış eleştiri furyasından öte, çok daha olumlu bir yaklaşım görülüyor; yerli tüccarlar, acentelerden ayrıcalık değil, yabancı tüccarlar oranında eşitçi bir duruş görmek istediklerini dile getiriyorlardı. Acentelerin bu tür eleştirilere karşı duruşu ise son derece makul ve uzlaşmacı bir tavır biçiminde kendini gösterdi. Sonuçta; yerli tüccarlar da onların iş ortaklarıydı.

⁹⁵ Anadolu ve Türk Sesi gazetelerinde 1923-1924 yıllarında çok sayıda yazı yayınlanmıştır.



**Caravan Bridge
Smyrna, 1860-1890**

Yine de konu, dönemin Valisi Kazım Paşa'ya (Dirik) kadar gitti. Kazım Paşa, gemi acenteleriyle bir toplantı yaptı. Valilikte yapılan toplantıya, İzmir Bahriye Birliği üyesi acenteler yer aldı. Toplantıya doğrudan Kazım Paşa başkanlık yapmaktaydı. Bu toplantıda, deniz nakliyat işiyle uğraşan acentelerin karşılaştıkları güçlükler masaya yatırıldı. Paşa dile getirilen sorunları dinleyerek notlar aldı. Toplantıya katılan yerli tüccarlar da özellikle ihracat işinde karşılaşılan güçlükleri dile getirip, bilgiler verdiler. Görüşmeler, bu iki konu üzerinde dönüyordu. "Ritörn"/ (Return) sorunu başta olmak üzere, ihracatta gemilerin yüklenmesi, ithalatta da gemilerin boşaltılması sırasında yaşanan zorluklar gündeme getirildi. Malın, depodan alınıp, gelen bir gemiye yüklenmesine kadarki süreçte yaşanan zorluklar dillendirildi. Yabancı gemi acenteleri bir süredir kamuoyunda kendilerine karşı oluşan tepkilerden yakındılar. Öyle ki kendilerini çok üzen bu tür yayınların durdurulması için yardımını bile istediler⁹⁶.

Vali Paşa'nın dile getirilen sorunlara olumlu yaklaşımı son derece umut vericiydi. Ancak yakınmaların ardı arkası gelmiyordu. 10 Ekim 1925 günü, İzmir'de ticaret işiyle uğraşan Mustafa Süleymanoviç ve Talat adlı iki Ticaret Odası üyesi, yabancı vapur acentelerini İzmir Ticaret Odası'na şikâyet ettiler. Gerekçeleri, bu acentelerin Türklere eşit davranmadıkları yönündeydi. Bunun üzerine İzmir Ticaret Odası'nda yeniden toplantı yapıldı. Bu toplantıya İkinci Başkan Hakkı Bey başkanlık ediyordu. Toplantıya Mustafa Süleymanoviç, İzmirli Talat ile Vitel (Whittall) kumpanyası adına Mösyö Komer, Lloyd Triestino ve Puglia adına Mösyö Algardi, Khedivial adına Mösyö Kohen, Oliviye adına Mösyö Maltas, Kontinental adına Mösyö Aliotti ve diğerleri katıldılar. Mustafa Süleymanoviç açıkça Oliviye ve Kontinental'den değil, ancak İtalyan firmalarından şikâyeti olduğunu söyledi. O, "Biz Türk tüccarları müsavi şerait istiyoruz" diyordu. Ardından da gerekçesini örnekliyordu. O'nun anlatımına göre, Servizi Marittimi'ye gitmişler ve malla-

⁹⁶ A.g.e, s.19.





TÜRKİYE SAHİLLERİNDE NAKLİYATI BAHRİYE (KABOTAJ) VE LİMANLARLA KARA SULARI DÂHİLİNDE İCRAYI SAN'AT VE TİCARET HAKKINDA KANUN

Kanun Numarası : 815

Kabul Tarih : 19/4/1926

Yayımlandığı R.Gazete Tarih : 29/4/1926 Sayı : 359

Yayımlandığı Düstur Tertip : 3 Cilt : 7 Sayfa : 759

Madde 1 – Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu olup nakletmek ve sahillerde limanlar dâhilinde veya beyinde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hidematını ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe münhasırdır Ecnebi sefaini ancak memaliki ecnebiyeden almış oldukları yolcu ve hamuleyi Türk liman ve limanlarına ihraç ederler ve Türk liman ve limanlarından ecnebi liman ve limanlarına gidecek yolcu ve hamuleyi de alırlar.

Madde 2 – Nehirler ve göller ve Marmara havzasıyla boğazlarda bilumum kara sularıyla kara sularına dahil bulunan körfez, liman koy ve sairede vapur, römorkör istimbot, motorbot, mavna, salapura, sandal, kayıt velhasıl makine, yelken, kürek ile müteharrik merakibi kebire ve sagire ile tarak, prizman, maçuna, algarina, şat ve her nevi nakliye ve su dubaları limyo, sefaini tahlisiye ve emsali ile şamandıra, sal gibi sabit ve sabih vesait bulundurmak ve bunlarla seyrüsefer ve nakliyat icra etmek suretleriyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına münhasırdır.

Madde 3 – Kara suları dâhilinde balık, istiridyeye, midye, sünger, inci, mercan, sedef ve saire saydı, kum ve çakıl ve saire ihracı ve gerek sathı bahirde ve gerek ka'rı bahirde mevcut kazazede sefain ve merakiple enkazı metrukenin ihraç ve tahlisi dalgıcılık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı, bilcümle Türk vesait ve menakibi bahriyesi derununda kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, tayfalık ve amelelik ve saire icrası ve iskele, rıhtım hamallığı ve bilumum deniz esnaflığı icrası Türkiye tebaasına münhasırdır.

Madde 4 – Hükümet, muvakkaten ve hiç bir hak temin etmemek şartıyla ecnebi tahlisiye gemilerinin icrayı sanat etmelerine ve Türk tahlisiye gemilerinde ecnebi mütehasıs ve kaptan ve tayfa istihdamına müsaade edebilir.

Madde 6 – İşbu kanun ahkamı 1 Temmuz 1926 tarihinden muteberdir.

Madde 7 – İşbu kanunun icrasına Ticaret ve Adliye Vekilleri memurdur.

rını taşıtmak istemişlerdi. Ancak işletmeden, bu mallar için yerleri olmadığı söylenmişti. Bunun üzerine bağırıp çağırarak, hatta yalvararak ihraç için hazırladıkları ürünler için güçlkle yer bulabilmişlerdi. Bu duruma düşmüş olmalarından son derece üzüntü duyduğunu dile getiren Süleymanoviç konuşmasını şöyle sürdürüyordu: “Lakin hep böyle mücadele ile iş yapılmaz. Biz diğer ecnebi tüccarına yapılan muameleden başka bir şey istemiyoruz. Hülasa şikâyetim Servizi Marittimi, Puglia ve Lloyd Triestino’ dandır”⁹⁷.

Bu tür yakınmalar, bir ayrımcılığın işaretiydi. Böyle bir durum varsa, kuşkusuz bunun nedenleri de vardı. Kontinental’in acenteliğini yapan Mösyö Aliotti dile getirilen konunun, anlatıldığı gibi olmadığını söylerken, yabancı gemi işletmelerini savunmaya çalıştı. Bu çaba karşısında Süleymanoviç Bey yakınmalarının işletmeden değil, onların yanlarında çalıştırdıkları memurlardan kaynaklandığını belirtti. Onun savına göre, bu memurlar millet farkı gözetiyorlardı. Türk tüccarlara karşı, belirgin bir ayrımcılık yapılmaktaydı. Türk tüccarlar, yabancı gemi acentelerine karşı bu tür yakınmalarını dile getirirlerken, acenteler de limanlardaki amelelerin gerektiği gibi işlerini yapmadıklarını, bu nedenle gemilere yüklenecek ürünler ve mallar konusunda, aracı olarak son derece güç durumda kaldıklarını anlatıyorlardı⁹⁸.

Gerçekte, bu tür yakınmalar, yalnız gemi acenteciliği ile uğraşan yabancı ya da gayrimüslim İzmirli için değildi. Ticari yaşamın her alanında etkinlik gösteren gayrimüslim işletmeler ve ticari aktörler için de görülüyordu. Ancak yabancı gemi işletmeleri ve onların temsilciliğini yapan acenteler için getirilen bu eleştiride, Türk tüccarın uğradığı haksızlıkların arkasında başka nedenler sırtıyordu. O günlerde Kabotaj uygulamasının ayak sesleri duyuluyordu. Türkiye adım adım bu yönde yol alıyor, bu yol alışı koşut olarak, yabancı gemi nakliye firmalarına kısıtlamalar getiriyordu. 1924 yılından sonra; kimi uygulamalar devreye sokularak, Türkiye limanlarından taşımacılık yapan gemi acentelerinin hem sayıları sınırlandırılmış hem de bir Türk limanından başka bir Türk limanına ya da iskelesine yük ya da insan taşırken, uyulacak ilkeler son derece katılaştırılmıştı. Artık Türkiye pazarı, büyük gemi işletmecileri için eskisi gibi çok çekici pazar payı olarak görülüyordu. Dolayısıyla bütün bu belirtiler, yabancı gemi işletmelerinin Türk hükümetine karşı örtülü karşı duruşlarının ayak sesleriydi. Kendi pazar paylarını kısıtlayan Türkiye Hükümeti’ne karşı, büyük gemi acenteleri Türk limanlarından Türk ve Müslüman tüccarların mallarını gemilerine yüklemekte zorluklar çıkarıyorlar, böylelikle kendilerinin Türkiye kıyılarında taşımacılıktan alıkonulmaları durumunda, Türkiye ekonomisinin nasıl bir sıkıntı içine gireceğini göstermek için pasif bir direniş eğilimi içinde bulunuyorlardı. Bu nedenle, bir yabancı tüccarın işi çok rahatlıkla yerine getirilir, ürününe gemide kolaylıkla yer verilirken; Müslüman bir tüccar türlü zorluklarla karşılaşabiliyor; örneğin limana gününde gelmesi gereken gemi ya gelmiyor ya da gelse bile gemide yer olmadığı gerekçesiyle mal yükleme işi yapılamıyordu. Artık yerli gemi işletmeleri de tek tük ortaya çıkmış ve taşımacılık yapmaya başlamışlardı. Kabotaja geçiş aşamalarında gemi alımına ağırlık verildiğinden, adım adım yerli gemiler Türk karasularında ağırlıklarını hissettiriyorlardı. Türkiye’nin kendi kıyılarında, Türk liman ve iskeleleri arasında seyreden bu gemiler; örneğin Karadeniz’e açılan Romanya ya da Bulgaristan gibi ülkelerin limanlarına yük götürebiliyorlar, Yunanistan’dan Mübadele göçmeni taşıyabiliyorlardı. Ancak çok daha uzak limanlara yük taşıyacak deneyimleri ve kapasiteleri hala yoktu. Bu nedenle, örneğin Napoli ya da Marilya’ya yük gönderilmek istendiğin-

97 A.g.e, s.58.

98 A.g.e., s.58.



de, bunun yabancı bir gemi işletmesi aracılığıyla yapılması kaçınılmazdı. Yabancı gemi işletmesinin ise, bir Türk limanından bir Türk tüccara ait yükü alıp, başka bir ülkenin limanına götürmek konusunda bir sorun yoktu. Sınırlama, Türkiye'nin kendi kıyılarındaki liman ve iskeleler için geçerliydi. Ancak yabancı gemi işletmeleri, daha önce Türkiye kıyılarında bu taşımacılıktan yoğun bir kar elde ederlerken, artık bu kardan yoksun bırakıldıkları için, açıkça Türk girişimcilerin yüklerini taşımak konusunda taraf tutma yoluna gidiyorlardı. Bu da özellikle ihracat boyutunda, Türk ürünlerini yabancı pazarlara gönderme konusunda önemli sıkıntılar yaratmaktaydı.

Kabotajı izleyen günlerde, 15 kadar özel işletme, kuru yük ve hayvan taşıma işiyle uğraşan gemilere sahipti. Bunların yanı sıra, Türk ya da Türkiyeli gayrimüslim Türkiye yurttaşları arasında, bir iki gemiye sahip olup, Türk sularında taşımacılık yapanlar da vardı.

Bu süreçte adı öne çıkan özel işletmeler şunlardı:

Sadıkzadeler
Yelkencizadeler
Belozbelas ve Benjamin Vapur Şirketi
Kocaeli Şirketi
Küçük Alemdaradeler
Kalkavanzadeler
Yeni Türkiye Şirketi
Mustafa Cemal Seyri Sefain İdaresi
Hüdavendigar Şirketi
Karadeniz Şirketi

Bu şirketlere ek olarak ancak bir iki gemisiyle taşımacılık yapan gemi şirketleri de şunlardı:

Hantalzadeler,
Naim Vapur İdaresi
Karadeniz Milli Vapur Acenteliği
Tombulzadeler
Topalzadeler
İngiliz Hüseyin ve Şürekası,
Grevamyan,
Hacı Sami Bey İşletmesi
Hasan Mahdumları,
Ali Haydar Bey ve Şürekası,
Yağlı Halil
Ahmet Selim Bey
Kaptanoğulları
Dillizadeler

Bu adı geçen işletmelerden Hantalzadelerin 2, Naim Vapur İdaresi, Karadeniz Milli Vapur Acenteliği, Tombulzadeler ve Topalzadeler'in de birer vapuru vardı. İngiliz Hüseyin ve Şürekâsı, Grevamyan, Hacı Sami Bey, Hasan Mahdumları, Ali Haydar Bey ve Şürekâsı; Yağlı Halil, Ahmet Salim Beyler'in küçük ölçekli gemileri de Türk sularında seyir halinde yük taşımaktaydılar.

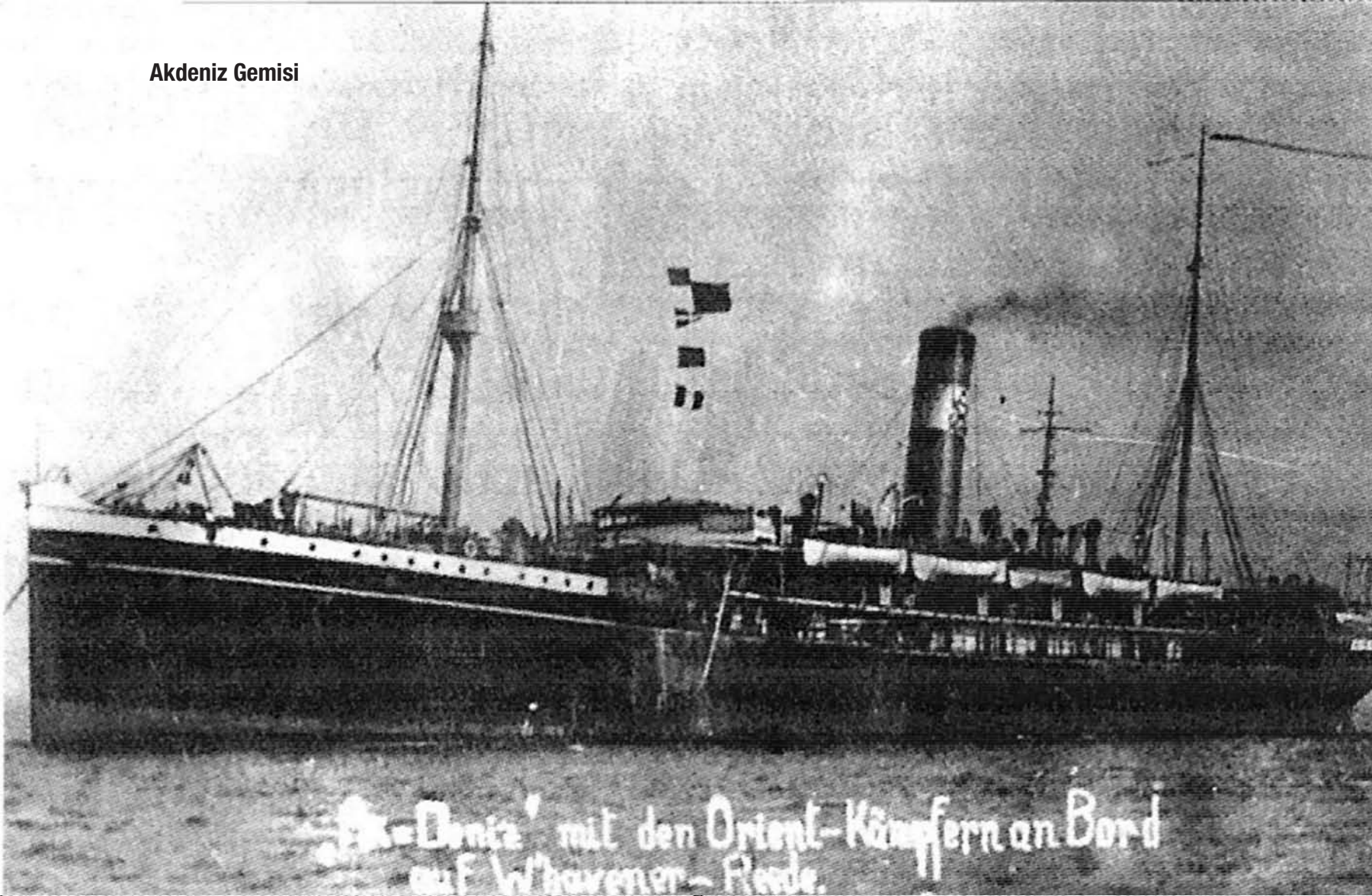


YERLİ GEMİ İŞLETMELERİ

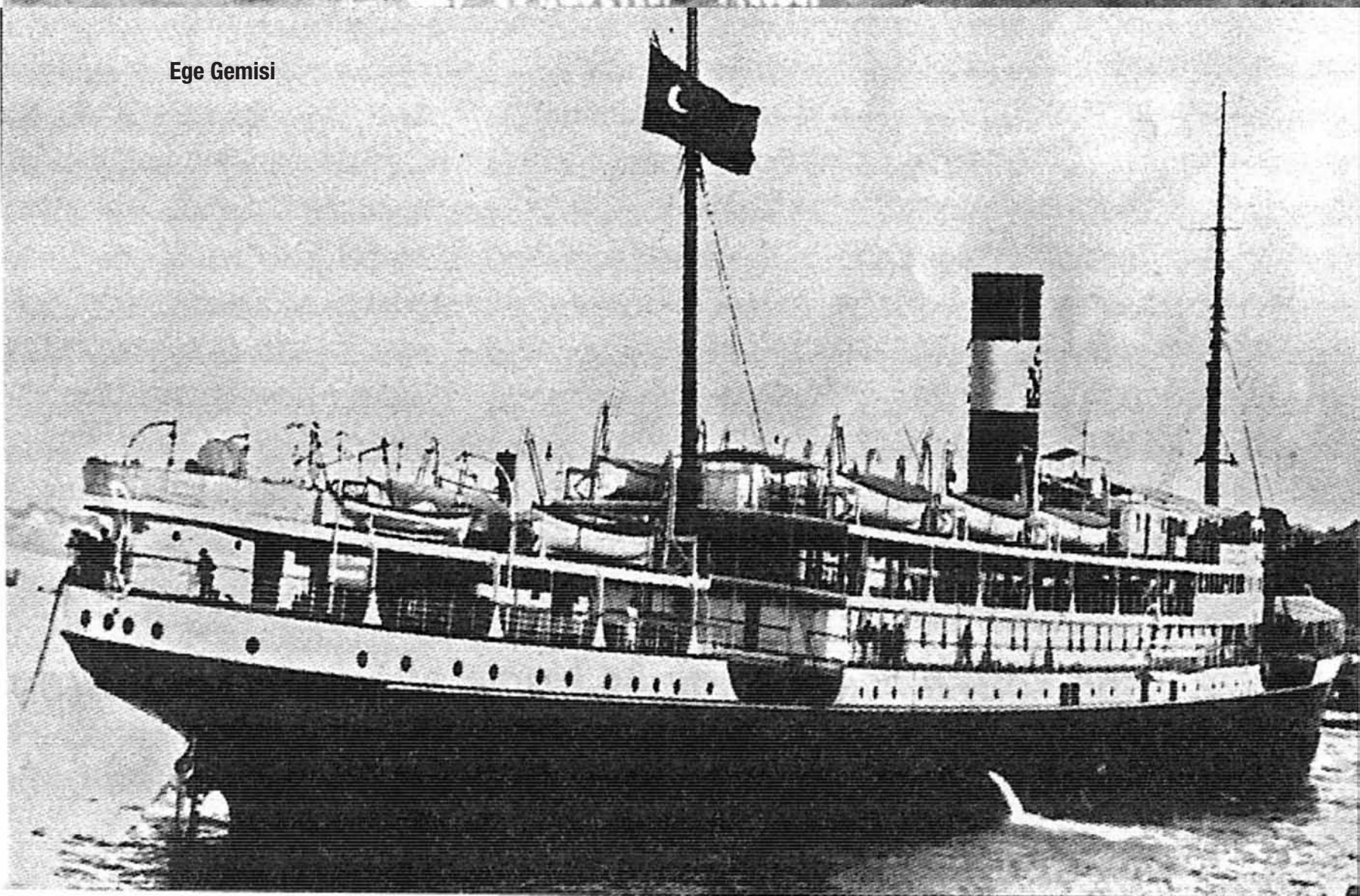
ÖZEL ŞİRKETLERE AİT GEMİLER			
Şirketin Adı	Gemi Adı	Geminin Tonajı	Şirkete Ait Gemilerin Toplam Tonajı
Yelkencizadeler	Murat	1.985	4.039
	Anadolu	348	
	Samsun	879	
	Trabzon	827	
Mustafa Cemal İdaresi	Nilüfer	268	386
	Aydın	118	
Hüdavendigar Şirketi	Sevinç	249	438
	Başlangıç	189	
Yeni Türkiye Şirketi	Türkiye	477	942
	Rumeli	495	
Naim İdaresi	Adana	720	720
	Güzel İzmir	114	
Hantalzadeler	Tayyar	172	286
	Kırlangıç	58	
Kocaeli Şirketi	Sürat	46	113
	İzmit	10	
	Yeni Dünya	19	
	Sakarya	1.729	
Sadıkzadeler	Arslan	366	6.535
	İnönü	1.065	
	Kaplan	1.137	
	Sadıkzade	1.018	
	Dumlupınar	1.260	
	Millet	1.018	
Alemdarzadeler	Canık	567	2.403
	Yeşilirmak	818	
Karadeniz Şirketi	Feyyaz	103	103
Topalzadeler	Topalzade	88	88
Kalkavanzadeler	Hisar	1.710	2.110
	Sulh	400	
Kırzadeler	İstanbul	1.460	3.050
	Necat	1.590	



Akdeniz Gemisi



Ege Gemisi



Bu sayılan işletme ve kişilerin elinde bulunan gemilere bakıldığında, bunların en büyüğünün, 5.071 ton yük taşıma kapasitesi olan Gülcemal Vapuruydu. Onu sırasıyla Akdeniz, Karadeniz, Reşit Paşa, Cumhuriyet, Kızılırmak, Mahmut Şevket Paşa izlemekteydiler. Adı anılmaya değer işletmelerin yanı sıra ara sıra yük taşıyan gemiler de vardı⁹⁹. Rizeli Kaptanoğulları ve Dillizadeler bunlardan bazılarıydı¹⁰⁰.

Yabancı işletme ve acentelere gelince:

Türkiye Kabotaj'a geçişte keskin adımlar atıkça, onların bir kısmı, bir süre sonra kendilerine Türkiye limanları arasında taşımacılık hakkının verilmeyeceğini düşünerek, birer birer bürolarını kapatmaya başladılar. Yalnız bürolarını kapatmıyor; kendilerine ait gemilerini tek tek, Türk liman ve iskelelerinden çekiyorlardı. En başta, Rus, Yunan, Bulgar, Yunan kumpanyaları en başta Türkiye'den ayrıldılar. Sözleşmesi uzatılan ve zaten bu nedenle adları Lozan'da saptanmış olan kumpanyaların kimileri de kendilerine tanınan ayrıcalığın verdiği sınırlı hakların, gelecekte daha da ağırlaşacağını uygulamalardan görüyorlardı. Bu uygulamalara bakarak, günü geldiğinde, bütünüyle Türkiye iskeleleri ve limanları arasında yük taşıma haklarının ellerinden alınacağını düşünüyorlardı. Bu nedenle kimileri gemilerini bütünüyle çekiyor, kimileri de yalnız Türkiye limanları ile yabancı limanlar arasında ithalat ve ihracat ağırlıklı işlere yönelmek durumunda kalıyorlardı. Böyle bir hava içinde kimileri iyice etkinliklerini azalttılar. Kimileri de rakipleri ortalıktan çekildikçe, sınırlı ölçülerde de olsa, onlardan kalan Pazar payını elde etmek için ara ataklarda bulundular ve kendi aralarında rekabet yapmaya başladılar.

Bu rekabet, yabancı işletmeler olarak kendi aralarında, hem de Türk gemi işletmeleri arasında oluyordu. İlerleyen zamanla birlikte, sözleşmesi biten yabancı gemi işletmeleriyle artık yeni sözleşmeler yapılmamaya başladığında; sözleşmesi yenilenmeyen işletmelerden kimileri, Türkiye yasalarına karşın, ticari etkinliklerini sürdürmek istediler. Bu nedenle; süreç daralmasına ve bir süre sonra bütünüyle bu etkinliklerin yasaklanacağı biline biline, İzmir Limanı etrafında kendi acentelerini açma çabası içinde olanlar vardı. Bu tür bilgiler, Ankara'ya ulaştırıldığında, ilgili yerlerden gelen yazılarda; Lozan'ın Kabotaj hakkını Türk bayrağı taşıyan gemilere tanıdığından; bu alanda etkinlik gösterenlerin de Türk uyruğundan olması gerektiği belirtiliyordu. Yerel yöneticilerden, Türk uyruğundan olmayan işletmelerin İstanbul ve İzmir rıhtımlarında acenteler açarak, etkinliklerini sürdürmeye çalışmalarının engellenmesi istendi. Bu yazılı talimat doğrultusunda, yerel yöneticiler, bu tür girişimlerde bulunan yabancı işletmeler nezdinde girişimlerde bulunarak, yaptıkları işlerin yasal olmadığını belirten uyarılar yapıyorlardı. Polis zoruna gerek kalmaksızın, bu tür yasa dışı taşımacılık yapmaktan bir an önce vazgeçmeliydiler. Bu genel kurala aykırı olarak yabancı bir bandıra altında, Türkiye kıyılarında etkinlik sürdürme girişiminde bulunan gemi ve onların bağlı oldukları işletmeler için; zaman zaman Milli Savunma Bakanlığı bile devreye girmek zorunda kalıyordu. Bu gelişmelerden sonra, yabancı gemi işletme ve acenteleri bütünüyle çalışma yöntemlerinde değişikliklere yöneldiler. Artık onlar, Türkiye kıyılarında taşımacılık yapmak için değil, Türkiye limanlarıyla yabancı limanlar arasında ithalat ve ihracat taşımacılığı yapmak için etkinlikte bulunmak için harekete geçmişlerdi. Artık açılan yabancı gemi acenteleri, ithalat ve ihracat ürünlerini taşımak amacıyla kurulmaktaydı.

Bu yeni durum, kabotaj yasasının getirdiği düzenlemelere de uygundu. Kaldı ki Türk gemilerinin uluslararası taşımacılık deneyimleri olmadığı için, yabancı gemilerin bu

99 Milliyet, 1 Temmuz 1926.

100 Güzide Sezgin, İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2007, s.45.







**1925-1927 yılları
arasında İzmir Limanı'na
Gelen ve Giden Gemi
Sayıları**

Yıllar	Tonilato (1.000)
1926	1.941
1927	1.879
1928	2.103
1929	2.040
1930	1.895
1931	1.817
1932	1.780

(Kaynak: Bülent Varlık, "İzmir Ticaret Odasının 100 Yılı", 1885–1985 Türk Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, 21–23 Kasım 1985, s. 223.)

yönde taşımacılık yapması zaten Türkiye'nin istediği bir taşımacılık biçimiydi. Onları ilgilendiren tek ayrıntı; liman hizmetleri de millileştirildiği için; liman hizmetlerini bütünüyle artık Türk milli işletmelerinden almak zorunda oluşlarıydı. Yoksa onlar da istedikleri gibi acenteler açabilirlerdi. Vergilerini ödemek koşullarıyla Türk limanlarına gemilerini getirip, kendi ülkelerinin bandırası altında, ithalat ve ihracat ürünlerinin yanı sıra; posta taşımacılığı bile yapabilirlerdi. Bu nedenle, başka limanlardan kalkıp, İzmir limanına yönelen bir geminin, uluslararası sularda ve uluslararası taşımacılık türünde taşımacılık yapmasında hiçbir engel yoktu.

Yeni Dönemin, Yeni Sorunları:

Bir Örnek:

"Amale Ücretleri"

Türkiye ekonomik olarak tarihinin en hızlı dönüşümlerini yaşıyordu. 1925 yılında çıkarılan Limanlar Yasası ile liman hizmetleri bütünüyle millileştirildi. Yabancıların elinde bulunan ekonomik işletmeler bir bir satın alınıyordu. Bu hızlı değişime uyum sağlamanın doğal olarak güçlükleri de vardı. Hükümet Ticaret Bakanlığı aracılığıyla deniz ticareti ve bu ticaretin ayrıntıda yer alan konuları ile ilgili kurduğu bir müdürlük aracılığıyla süreçte yer almaktaydı. İzmir'de artık yabancı gemi acentelerinin çalışma alanlarına yeni düzenlemeler getirildiği için, bu meslek alanında önemli bir yapı değişikliği kendini gösteriyordu. Artık gemi acenteleri arasında Türk uyruğunda olan kişiler çok daha yoğun olarak bu meslek dalında kendilerini göstermeye çalışıyorlardı. Bu durumda, İzmir Bahriye Birliği'nin üye profili de yoğun bir değişime uğruyor; yabancı gemi işletmeleri; kendilerini temsil edecek acentelerde değişikliklere yöneliyorlardı. İthalat ve ihracat işinde büyük taşımacılık işlerini üstlenmiş olan yabancı gemi işletmelerinin işlerini Türkiye'de gerek Liman İşletmesi ve gerek diğer resmi süreç boyutunda yürütme işi, acentelik görevini üstlenmiş olan yeni aktörlere kalıyordu. İzmir Bahriye Birliği'nin üyelerinin pek çoğu, aynı zamanda Ticaret Odası'nın da üyeleriydiler. Kendi aralarında görüşüp dile getirdikleri sorunlarını, sonuçta Ticaret Odası'nın gündemine taşımak, sorunları orada görüşmek ve karara bağlatmak için çaba gösteriyorlardı. Bir yandan kentten yoğun biçimde Ortodoks ve aynı oranda olmasa da Ermeni girişimcilerin göçü; öte yandan doğrudan ticaretle uğraşan girişimci kesimlerin; örneğin, ihracat ve ithalat işi yapanların ve gemi taşımacılığı işiyle uğraşanların bu karmaşa ortamında, yeniden Ticaret odasına kayıtlarını yaptırmaları gerektirmişti. Bu işlemler bir tür güncelleme çabalarıydı. Gidip ayrılanlardan sonra, geriye kalanlarla sağlıklı listeler oluşturmak ve yeni dönemde Ticaret Odası'nda yer alacak ticaret erbabının kesin sayısını, kayıt bilgilerini yenilemek gerekliliği vardı. Bu nedenle ticaretle uğraşan her kesimin olduğu gibi, liman işleriyle uğraşan gemi acentelerinin de kayıtlarını Ticaret Odası'na yeniden yaptırmaları gibi bir zorunluluk ortaya çıkmıştı. İşgal döneminde, işgal güçlerinin etkisi ve yönlendirmesi altında bulunmuş olan İzmir Ticaret Odası, ülkenin bağımsızlığını kazanmasından sonra yeni döneme kendini hazırlamak zorundaydı. Kentte işgal sonrasında yeni yönetim kurulurken, İzmir Ticaret Odası'nın yeni sürecin koşullarına göre kendini hazırlaması gerekmektedir. İşgal dönemi başlamış ve bitmişti.

Yasal zorunluluklar, işgal döneminde, işgal güçlerinin yönlendirmesiyle alınmış kararların geçersizliğini gerektirmekteydi. Yeni dönemde, Ticaret Odası için de yeni bir süreç başlamıştı. Uygulamalarda, o zamana dek tutulmuş kayıtlarda, alınan kararlarda bütünüyle düzeltmeler yapmak gerekiyordu. Yunan amaçlarına uygun olarak zorlamayla alınmış kararların iptal edilmesi, kentten önemli bir tüccar zümre göç ettiğine ve onların yerine Yunanistan'dan göçler aracılığıyla tica-



Smyrne. Portefaix Turc.
Σμύρνη. Οθωμανός Ἀχθοφορὸς.



Alsancak Limanı ve Çevresi

retle uğraşan yeni ticaret adamları geldiğine göre; Ticaret Odası'nın kayıtlarını da yenilemek ve güncellemek gerekmekteydi. Artık eski kayıtlar dikkate alınamazdı. Ticaret Odası'na kayıt yaptırmaları gereken ticari işletmelerin yeniden tespit edilerek, bunların kayıtlarını yaptırmaları için yeni bir çalışma başlatıldı. Bu nedenle, İzmir'den ayrılıp gitmeyen ya da yeni dönemde kurulmaya başlayan ticaret işiyle uğraşan kişilerin, varlık durumlarına göre sınıflandırması yapıldı. Ticaret Odasına yeniden kayıt, abone ve tescil işlemleri gerçekleştirildi. Bu süreçte; İzmir Deniz Nakliyatçıları'nın ve acentelerinin de kayıtlarını yeniden yaptırmaları gerekiyordu. Bu nedenle bu tür işletmelerin ellerindeki ticari belgeleri yenilemeleri gereği vardı. İşletmelerinin işyeri adresi ve diğer bilgiler sunulurken, Ticaret Odası'na yeniden kayıtlar yaptırıldı.

Bu bir anlamda olumlu bir gelişmeydi. Ne var ki; yeni dönemde, Kabotaj'a geçiş sürecinin etkileri, en çok deniz taşımacılığı işiyle uğraşanları ilgilendiren hareketli dalgalanmalara neden oluyordu. Zaman zaman ortaya çıkan anlaşmazlıklar olduğunda; örneğin, yabancı bir gemi işletmesine ait bir gemi, Türkiye kıyılarında bir limandan yük alıp, başka bir limana götürmeye kalktığında derhal kimi yaptırımlar uygulanıyor, gerekli görülürse kolluk gücü de kullanılarak gemi seferlerinden alıkonup, bir limana bağlanabiliyordu. Hükümetin uygulamalarında, Türk karasularındaki gemiler, Türk bandırası taşıyanlar ve taşımayanlar olarak iki ayrı kategoride değerlendiriliyordu. Türk bandırası taşıyanlar, ancak Türkiye uyruğu olan kişilere ait bir hak olduğu için, yabancı bandıra taşıyan gemiler, doğal kuraları gittikçe sıkılaştırılan engellemelerle karşılaşıyorlardı. Türkiye'nin kendi içinde, kendi bandırasını taşıyan gemiler için, gemi sahibinin etnik kökeni ya da dinsel eğilimi gibi bir ayrımı hiçbir zaman yapılmadı. Bu nedenle, kamuoyunda kimi ters eleştiri ve eğilimler olsa da dile getirilen bu konular, bir devlet politikası boyutunu almış değildi. Dolayısıyla Türkiye için iki temel ayırım vardı: Türk bandırası taşıyan ve taşımayan gemiler... Buna karşın yine de özellikle 1923-1926 yılları arasında tam bir kafa karışıklığının yaşandığı gözlemlenmekteydi. Türk Hükümeti'nin gitti-



ği yol Lozan'da kendini gösterdiği halde, bazı yabancı işletmeler, Türkiye'nin bu uygulamanın altından kalkacağını düşünemiyorlardı. Pek çok çevrede, bir süre bu milli dalga içinde yabancı gemilere kısıtlamalar getirilir, sonra da Türkiye bu işin altından kalkamayacağı için, uygulamalarda gevşemeler olur diye düşünülüyordu. Bu beklentiler, yeniden eskiye dönük umutların ayakta kalmasını da sağlıyordu. Dolayısıyla, umut dolu bu beklentiler, özellikle yabancı gemi işletmeleri ve onların acenteliğini yapanlar için kimi duraksamalar da yaratıyordu. Bu duraksamalar ise geleceğe ilişkin olarak, deniz nakliyeciliği işiyle uğraşan kesim için belirsizlik anlamına geliyordu. Bir işletme açısından bakıldığında, yitirilen bir pazar payı; o pazar payının yeniden elde edilebileceği beklentisi, bunun umulması ve dolayısıyla bu umutla, başka seçeneklere yönelerek, kararlı adımlar atılamayışı... Osmanlı Devleti'nden artakalan ekonomik birikim ve denizcilik bilinci yönünden nasıl olsa Türkler bu yoğun taşımacılık işinin altından kalkamaz ön yargısı ve bu ön yargıyla yaşanan duraksamalar...

Bu düşünceler ve sonuçta ekonomik bir işletme olan deniz nakliye firmalarının bu duraksamaları, geleceğe ilişkin beklentilerde olumsuz algıların oluşmasına da zemin hazırlıyordu. Bu dönem, Türkiye'de deniz nakliyatçılığı ve acenteliği yapmış olan kişiler için sancılı bir dönemdi. Liman işlerinde ise, artık iyice kendini gösteren millileştirme politikaları bu alanda yabancıların işletmecilik üzerindeki etkilerini gittikçe kırmaktaydı. Daha da ötesi; bu yaptırımların yanı sıra, yerli sermayeli ve Türk bandıralı gemilerden, öteki gemilere göre daha az vergi alınışı; büsbütün süreci tersine çevirmişti. Artık her şey tersine dönüyor gibiydi. Bir zamanlar limana gelen yabancı gemilerden daha az vergi alınıp, ticari yaşam bu algı üzerine inşa edilmiş bir sistemle kurgulanırken, şimdi yerel ölçekli bir ulusal bilinçle, yabancı sermayenin işlevi ve etkinliği, oluşturulmaya çalışılan devlet tekeliyle kırılıyor ve artık yabancı gemilerden daha çok liman vergisi alınıyordu. Yerli girişimci açısından bakıldığında, bu dönemin en büyük sorunu deneyim eksikliği ve ticari bilgi azlığı, iletişim kısıtlılığıydı. Türkiye'de Cumhuriyetin ilk yıllarında oluşturulmaya ça-



İlişilan bu bilince karşın, bunun dönütlerini almak, oldukça zaman alacak gibiydi. Hangi ürün, hangi pazarda ne kadar değere sahiptir; bu ürün o pazara kim ya da kimler, hangi araçlar ve ne tür işlemler sonrasında ulaştırılabilir? Bu pazarlarda, aynı ürünü üreten başka bir ülke ya da ülkeler ile yaşanabilecek rekabette, yerli girişimcinin daha avantajlı konumda olması için rekabet şansını artırıcı ne türlü önlemler alınmıştır? Örneğin, bir devlet desteği ile ürünün pazara kadar ulaşan maliyetlerinde bir düşüş yaşanmış mıdır? Deneyim eksikliği, ticari girişim noksanlığı; iletişim ve ticari ortak ve aracı bulmak zorlukları olduğuna göre; bunlar nasıl aşılabılır?

Bütün bu sorular, bu aşamada boşluktaıdı. Gemilere gelince; Türkiye’de kendi kara sularında az da olsa hala yandan çarklı buharlı gemiler işleten bir ülkenin; uluslararası sularda sürekli, canlı ve büyük gemi işletmelerinin yanında rekabet gücünden kuşkusuz söz bile edilemezdi. Öyle ki, kimi küçük denemeler dışında, uluslararası sularda Türk ticaret gemilerinin taşımacılık alanında bir pazar payına sahip olacak ölçüde seyirde bulunmaları için daha uzun bir süre geçmesi gerekiyordu. Türkiye’nin önceliği, kendi kıyılarında, limanları ve iskeleleri arasında gemilerini işletebilecek düzeye gelmekti. Ancak, gemiler açısından bakıldığında da; gerek devlet elindeki milli şirketlerin gerekse özel sektörün elinde bulunan gemilerin fiziki kapasiteleri oldukça sınırlııdı.

Genel olarak bakıldığında, teknik donanım yönünden yetersizlikler vardı. Bu yükün altından kalkabilecek düzeye getirilebilmesi için, yoğun bir çaba harcanması gerektiği açıktı. Üstelik Türkiye bandırasını taşıyan gemilerin yaş ortalaması oldukça yüksekti. Liman sorunu, başlı başına bir dertti. Liman yönetimine ve işletmeciliğine yönelmiş milli hükümetin yaptığı atamalarla, iş başına yönetici olarak gelmiş yeni zümrenin deneyim ve bilgi eksikliği vardı. “Limancı Hamdi” lakabını alan Ahmet Hamdi Bey’in (Başar) liman yönetiminde sistem sorununa ilişkin eleştirilerinde, acı gerçekler dile getiriliyor; sorunu görmek istemeyen gözler, bu yapıcı eleştirilere gözlerini kapamaktan geri kalmıyorlardı¹⁰¹. Bir karmaşa ve bocalama dönemi yaşanıyorıdı. Basit bir konu, pekâlâ büyük ekonomik zararlara yol açabilecek yanlışlara dönüşebiliyordu. Örneğin o dönemin basınında Seyrisefain’in elindeki gemilerin ticari malları taşıma konusundaki yetersizliği üzerinde sıkça duruluyordu. Türkiye 1 Temmuz 1926’dan önce, kimi özel sözleşmelerle taşımacılık izni verdiği ve gittikçe bu özel izinleri zorlaştırdığı dönemde, yabancı gemi işletmelerine, Türkiye kıyılarında taşımacılık yapan gemilerini, Türk tarım üretiminden geçimini sağlayan geniş üretici zümrenin, ekonomik bir kayba uğraması için küçük iskelelere göndermesini temel bir koşul olarak öne sürmüştü. Bu koşula göre; örneğin Güllük ya da Kaş iskelesi önüne gelen bir gemi, belirlenen süre içinde oradan yükleme yapmak zorundaydı. Buna uyulmadığında, yabancı işletmenin ticari sözleşme metni derhal iptal ediliyordu. Ancak bu koşula titizlikle uyulurken, kendi elindeki Seyri Sefain İdaresi’ne ait gemilerin, Türk iskeleleri ve limanları arasında yük taşımaya çalışırken; gerek posta seferleri ve gerekse düzenli olmayan seferlerde değişik nedenlerden dolayı buna uymadığı çokça karşılaşılan bir durumıdı. Bunun da iki nedeni vardı: Ticari işletme kapasitesinin düşüklüğü ile küçük iskelelerde belli sürelerde beklemenin getireceği mali yük ve zarar... Bir küçük iskelede, bir geminin iskele önlerine gelerek, o iskeleye yığılmış küçük üreticinin ürünlerini şatlarla ya da mavnalarla açık denizlerde yükleme yapmanın elbette gemi işletmesi için karlı bir yanı yoktu. Ardı ardına bu biçimde on iskele önünde durduğunda, yitirilen zaman, harcanan emek, enerji ve diğer

101 Ahmet Hamdi Başar’ın Hatıraları I : Meşrutiyet Cumhuriyet ve Tek Parti Dönemi, (Derleyen Murat Koraltürk), Bilgi Üniversitesi yay., İstanbul, 2007.



maliyet kayıpları kuşkusuz oldukça yüksekti. Ancak, maliyet yüksektir ve işletme zarar görür düşüncesiyle, o gemi iskeleye yanaşmadığında; çuvallar ve denklemler içinde iskeleye yığılan yükün gemiye yüklenememesi durumunda ortaya çıkacak zararlar göze alınabilir miydi? Zincirleme halkalar biçiminde, o malı pazarlayacak olan tüccardan, küçük tarım işletmelerine ya da köy ekonomisinin dar olanakları içinde malını pazarlayamayan ve üretim için harcadığı parayı bile karşılamakta zorlanan köylü zümrenin yoksulluğa itilmesine devlet göz yumabilir miydi? Malı yüklemek için küçük küçük iskele önlerinde, günlerce mal yüklemeye çalışan gemilerin, maliyet kayıpları bir yanda; geminin iskele önüne gelip, mal yükleyememesi durumunda, tüccar sınıfın ve üretici kesimin zararları öte yanda... Bu çelişik durum karşısında ya köylü ve onun ürününü pazarlayan tüccar zümrenin elinde, üretilen ürün yoğun bir ekonomik yoksullaşmanın aracı olacak ya da bir ticari işletme olan gemicilik firması, kar zarar tablosu içinde; kapsayıcı bir bakışla noktasal düşünmekten kendini arındırmak durumundaydı. Kolayca kar ettiği ortamlarla, pek kar yapamadığı ortamların toplam kazancına göre, kendi duruşunu belirleyecekti...

İzmir Liman

Görüldüğü gibi, gemi nakliyeciliği işi; yalnız bir malı bir limandan alıp, başka bir limana taşımak ve bunun karşılığında da belli bir kar elde etmek gibi basit bir sürecin işletilmesiyle sınırlı değildi. 1925'lerden, 1930'lu yıllara doğru yürürken; dönemin kaynaklarında limanlarda özellikle millileştirme hareketlerinin gemi ulaştırma hizmetlerinde yarattığı geçiş sarsıntılarının yanında; bu tür sıkıntılara ilişkin izlerin de yer alması son derece önemlidir. Türkiye'nin gerek demiryolu ve gerek-





Alsancak Limanı ve Çevresi

se motorlu taşıtların son derece sınırlı olduğu ve hala deve kervanlarıyla ya da katır, at, eşek gibi hayvan taşımacılığın yaygın olarak yapıldığı bu kırsal yaşam içinde karayollarının perişan bir görüntüsü vardı. Bu görüntüye liman ve iskelelerle eklemlenmeleri ve bağlantıları yönünden bütünsel bir bakış açısıyla bakıldığında, son derece ağır koşulları kendi yapısı içinde barındırdığı görülmekteydi. Örneğin; Karaburun gibi dağlık bir arazi yapısına sahip olan bir kıyı beldesinde küçük tahta iskelelerden mal alacak gemi bulunamadığında; o ürünü elinden çıkarmak isteyen üretici ürününü kağınlara, yaylı at arabalarına, katırlar ya da develere yükleme durumunda kalılabiliyordu. Karayolunu bölgenin dağlık yapısı içinde inişli çıkışlı, çok yerde de henüz ıslah edilmemiş derelerle yer yer kesintiye uğradığı düşünülüğünde, ulaşım zorluğunu kavramak hiç de güç değildir. Ancak o günün koşullarında Türkiye’de kağını gıcırtiları arasında bu taşımacılığı yapmak durumunda kalan yoksul köylülerin yoğun çabaları o günün Türkiye’sinde alışıldık görüntülerdi. Bu ürünlerin pek çoğunu Türkiye pazarlarında eritme olanağı yoktu. Genellikle ihracatla yurt dışına gönderilmek üzere üretilen bu yüklerin; sırf gemi Karaburun’a gelmedi diye İzmir’e getirilmek zorunda kalınışı, büyük bir güçlüğü, uğraşığı, zaman ve emek kaybını da yanında getiriyordu.

Bir geminin bir iskeleye uğramaması ya da gecikmeli olarak gelişi, özellikle yaş meyve ve sebzelerin bozulmasına yol açıyor, böylelikle büyük ekonomik kayıplar ortaya çıkabiliyordu. Bu tür kısa sürede bozulup, özelliğini yitirecek ürünler, limanda ve limandan gemilere yükleme aşamasında, normalinden çok daha fazla bekletiliyordu. Bu gecikme olduğunda, ürün değerini yitiriyor; bu kez, o ürünün ticaretini yapacak olan tüccarın öfkelenmesine ve yükünü taşıtmak zorunda kaldığı gemi işletmesine karşı önemli yakınmalarına tanıklık ediliyordu. Bunun nedeni, yükü taşımakla görevli işletmenin deneyimsizliği, zaman konusunu yeterince önemsemeyişi ve kuşkusuz özellikle posta gemilerinin zamanında hareket edemeyişiydi. Öyle ya da böyle, sonuçlar açısından bakıldığında, hem ulusal bir servet yok oluyor; güçlenmesi, büyümesi ve yabancı tüccarla rekabet gücü oluş-



sun diye beklenen tüccar zümre bundan zarar görüyordu. Böylece üreticiden, o ürünü tüketen kesime kadar pek çok aracı, basit bir uygulama eksikliğinden dolayı ağır zararlar ödemek durumunda kalabiliyordu.

Konak İskelesi

Doğal olarak, bu tür sorunlar her dönemde ve her zaman karşılaşılabilecek sorunlardı. En modern liman işletmelerinde bile bu tür yakınmalarla karşılaşılabildi. Ancak bu dönemin bir özelliği de; Türkiye’de ulusal şirket ve işletmelerinin, yerini aldığı yabancı işletmelere karşı kendilerinin yeterli olduğunu kanıtlama çabalarıydı. Yabancı bir işletmenin ulusal politikalar gereğince etkinliği sona erdirildiğine ve ondan boşalan ticari alanı yerli girişimci ya da devlete ait işletmeler doldurduğuna, bu bir devlet politikası olarak desteklendiğine göre; gelen eskiyi aratacaksa bu durum haklı eleştirilerin nedeni olabilirdi. Bu nedenle bu dönemde yabancılardan boşalan gemi nakliyeciliği ve acenteciliği hizmetlerine yönelmiş yerli girişimcilerin çoğu kereler zamanında gemi sağlayamayışları, sağlasalar bile bunları istenilen zamanda yükleyip harekete geçirememeleri gibi nedenler, gözle görülür yakınmaların nedeni olabiliyordu. Tüccar, beklentilerinin karşılanmadığı gerekçesiyle, bunu kanıtlayacak eleştirilerini Ticaret Bakanlığı’na dek iletiyordu. Ticaret Bakanlığı’nın ise Türkiye ekonomisine zarar verecek bir olay ya da düzen aksamalarına karşı kayıtsız kalması beklenemezdi. İzmir’de yeni dönemde, yerli girişimci tüccarların, acentelerin ve gemi nakliye işiyle uğraşanların sayısında artış vardı. Özellikle Karadenizli gemiciler, kıyılarda taşımacılık yapmaya başlamışlardı. Bunların kimilerinin İzmir Ticaret Odası’na kayıtları konusunda bile sorunlar vardı. Bu tür gereksiz ve olumsuz görüntülerle karşılaşıldıkça bu sorunlar İzmir Ticaret Odası’na karşı uzanıyor; orada konu gündeme geldikçe herkes eteklerindeki taşları döküyordu. İzmir Ticaret Odası’nda o günlere ilişkin yaşanan tartışmaların canlı izlerini, bu önemli kurulun karar defterlerinde yer alan tutanaklarda ayrıntılı biçimde görmek olanaklıdır. Sorun, doğrudan gemi nakliyeciliği ya da acentelik hizmetleri olmasa bile, örneğin İzmir’in her hangi geleneksel bir ürününün ticaretine, bu ürünün pazarlanmasına ve taşınmasına ilişkin sorunla-





Liman Girişı ve Rıhtım

Rubellin, 1880 - Cam
negatiftten albümin
baskı, 25x20,5 cm

ra değinilirken, dolaylı da olsa sorun doğrudan geliyor, taşımacılık ve acentelik hizmetlerine kilitleniyordu. Bu iki önemli olguda sorunlar varsa, bunun doğrudan bütün ticari yaşama yansıması anlaşılmaz bir şey değildi. Bir yönden de İzmir deniz nakliyecileri ve acentelerine yönelik tepkiler, işin kolaycılığı biçiminde de su yüzüne çıkmaktaydı. Sonuçta ticaret üretiminden, en uzaktaki bir ülkenin pazarına kadar geniş bir ağ içinde dönen kapsamlı bir uğraşlar bütünüydü. Bunun elbette çok önemli bir parçasını taşımacılık ve acentelik hizmetleri oluşturuyordu. Ancak birikim ve deneyim eksikliği, sermaye kıtlığı; araç gereç yetersizliği gibi konular varsa ve yeni palazlanmaya başlayan yerli acentelik hizmetleri, dünya devletleriyle yarışmak durumunda kaldığına göre; bunun olumsuz etkilerinin olmaması zaten beklenemezdi. Kaldı ki o günlerin önemli bir sorunu daha vardı. O da, artık Türkiye’de taşımacılık ve acentelik hizmetleri yapmalarına kısıtlamalar getirilen yabancı gemi acentelerinin; sınırlamalar sırf Türkiye’nin kıyılarıyla ilgili olmasına karşın; Türkiye’den başka bir ülkeye taşımacılık yapmak konusunda da eskisi gibi artık istekli değillerdi. Türkiye’ye karşı yeni bir tavır geliştiriyorlar; örtülü bir ambargo uygulayarak, Türkiye’nin dış limanlara ürünlerini ve herhangi başka yüklerini

götürmek konusunda planlı, düzenli ve rutin çalışma konusunda sorunlara neden oluyorlardı. Bütün bu sorunların değinildiği yer olan ve karşılıklı olarak değişik ticari sektörlerin sorunlarını ve birbirlerine eleştirilerini karşı karşıya tartışabildikleri bir mekân haline dönüşen Ticaret Odası, renkli görüntülere sahne oluyordu. Onlarca yıl boyunca en önemli konu işçi sorunları biçiminde kendini göstermişti. Üretici, aracı, tüccar, taşımacılık ve bütün bu süreçlerin her yerinde yer alan işçilerin yoğun emekleri... Limanda etkinlik gösteren gemi acenteleri, nakliyecileri, satıcı ve alıcı tüccarların kesin biçimde birlikte hareket edecekleri zümre, işçi sınıfıydı. İzmir Limanı'nda bu tarihlerde hala loncalar biçiminde liman işçilerinin geleneksel örgütlenme modellerine bağlı oldukları görülmekteydi. Emekleri karşılığında geçimlerini sağlayan bu insanlar, kendi haklarını korumak üzere bir dernek de kurmuşlardı. "Liman Amale Kulübü" adını taşıyan bu birim, onların kendi çabalarıyla kurdukları daha çok sosyal dayanışmayı ayakta tutmayı amaçlayan bir mesleki oluşumdur. Temel amaçları, çalışma koşullarını düzenlemek, kendilerini ilgilendiren sorunları çözmek, aralarında bir dayanışma içine girmek ve geçim koşullarını iyileştirmek için ücretlerinin yükseltilmesini sağlamaktı¹⁰².

Gerçekte o yıllarda yalnız liman işçileri için değil, genel halk katmanlarını ilgilendiren yoğun bir geçim güçlüğü vardı¹⁰³. En temel tüketim maddelerinde yoğun bir fiyat artışı yaşanmıştı. Alım gücünde büyük düşmeler gözlemlenmişti. Bunun en temel nedeni, savaşın getirdiği ekonomik yıkım ile bölgeden ayrılan girişimci Rum ve Ermeni kesimin neden olduğu ekonomik boşluktu. Pek çok atölye işlemiyor; geniş tarım alanları ekilip biçilemiyordu. Bu olumsuzluklar, ekonomiye büyük bir darbe indirmişti. Hele geçmiş dönemde pek çok iş kolunun, bütünüyle bu kesimlerin elinde olduğu düşünüldüğünde, artık o iş kollarında iş yapıp ürün ve hizmet üretilmeyişi büyük yokluklara neden olmuştu. Bu ekonomik kaos ortamında, güçsüz gemi taşımacılığı, yetersiz acentelik hizmetleri ve nitelikli ürün üretme zorlukları gibi nedenlerle İzmir'in Avrupa limanları ile bağları büyük ölçüde kopmuştu. Az sayıda ticarethanenin ise, bu gibi güçlükler nedeniyle rekabet gücünü yaratacak nitelikli üretim ve pazarlama hizmetleri büyük ölçüde sonuçsuz kalıyordu. Üretim az; nüfusun ise temel gereksinim kalemlerinden oluşan ürün istenci yüksek olduğundan, bu ters orantı, temel tüketim maddelerinde ve günlük yaşam biçiminde büyük fiyat artışlarına ve pahalılığa neden oluyordu. İşsizlik oranı ise oldukça yüksekti. İzmir piyasasında görülen bu genel çöküntü ve ortaya çıkan büyük boşluktan, güçlü sermayeyi ardına almış Avrupalı tüccarlar ve işletmeler yararlanmak istiyorlardı. Şimdi onlar devreye girme eğilimi içindeydiler. Büyük umutlar peşindeydiler. Ancak bu ümitlerin pek sonuç getirmeyeceği kısa süre sonra ortaya çıktı. Yoğun ekonomik yıkım, umulan pazar büyümesini yaratmaktan uzak olduğu gibi, artık ülkenin ekonomik ilkelerinde de değişiklikler vardı. İzmir'de, Rum ve Ermenilerden geriye kalan ekonomik güçlüğü, Yahudi tüccarların doldurduğu yorumları yapılıyor, bu kesimin girişimleriyle, ülke ekonomisinin yeniden ulusal/ milli özelliğini yitireceği kaygıları dillendiriliyordu. Büyük gazetelerde, ünlü köşe yazarlarının bile değer verdiği bu görüntü, ülkede son çeyrek yıldır tartışılan milli ekonomi çabalarına büyük bir darbe olarak görülmekteydi¹⁰⁴.

Doğal olarak limanda ticari hareketlilikte yoğun bir azalma görüldüğü için iş hacminde yaşanan daralma nedeniyle bunun olumsuz etkilerinden pek çok ekonomik kesim gibi liman işçileri de etkileniyordu. Yüksek pahalılık ve iş ortamının sunduğu olanakların daralması nedeniyle; piyasayı oluşturan bütün aktörler gibi,

102 İzmir Ticaret Odası Meclis Karar Defterleri..., s.19

103 Kemal Arı, "Türk Kurtuluş Savaşı'nın Bitiminde İzmir'in Genel Ekonomik Durumu", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, 1 /3, İzmir, 1993, s.s.29-46.

104 V. (Vasıf) Çınar, "Museviler ve İktisadiyatımız", Türk Sesi, 10 Ağustos 1923.





Liman Girişı ve Rıhtım

İzmir Limanı'nda çalışan işçiler de zorlu yaşam güçlükleri altında ücretlerinin azlığından yakınıyorlardı. Bu nedenle aralarında kurdukları dernek sorunlarını ancak Liman İşletmesine ya da İzmir Ticaret Odası'na iletebiliyordu. Bu nedenle, işçilerin karşı karşıya bulundukları ekonomik zorlukları dile getirerek, bu kötü koşulların iyileştirilmesi yönündeki isteklerini içeren bir yazıyı İzmir Ticaret Odası'na sunmuşlardı. Limanda çalışan işçilerin, değişik hizmet kesimlerinin ücret isteklerini içeren dilekçeler zaman zaman İzmir Bahriye Birliği'ne de geliyordu. Ancak, sorunun doğrudan muhatabı işçiler ile işçilere ücretlerini ödeyecek olan tüccarların ya da gemi nakliye firmalarının kayıtlı oldukları İzmir Ticaret Odası'ydı. Dolayısıyla bu ortam, hem işveren hem de işçi konumunda olan kesimlerin içinde bulundukları sorunları tartışabilecekleri bir platform olma özelliğini taşıyordu. Ancak, İzmir Bahriye Birliği'ni kaygılandıran bir şey vardı: İzmir Limanı'nda çalışan işçilerin, yaygın bir grev uygulamasına giden geçmiş deneyimleri belleklerde anımsanıyordu. Olası bir grev durumunda, belki ticaret genel olarak bundan zarar görecekti; ancak bu ağır zararın, birliğe üye olan acente ve gemi taşıma işiyle uğraşan işletmelere ne denli ağır yükler getireceğini önceden kestirmenin olanağı

hemen hiç bulunmuyordu. Bu nedenle piyasa koşullarını belirleyen üretim-tüketim arasındaki ters orantılı çelişki; geçmişin tortuları biçiminde o güne ulaşan ekonomik zorluklar; para, iş ve sermaye darlığı gibi sayısız nedenlerin yanında bir de İzmir limanında yaşanacak büyük bir grevle birlikte kurutulmaya çalışılan ekonomik bataklıktan çıkmak neredeyse olanaksız duruma gelebilirdi. Bu konuda gemi acente ve sahiplerinin kaygılanması kadar doğal bir şey olamazdı. Ondan da öte; ilgili yasalar uyarınca, böyle bir greve gidildiğinde, grev yapan işçilerin ortaya çıkan iş açıklarını kapatmanın başka yolu da bulunmuyordu. Ancak, pek çok sosyal güvenlikten yoksun; onca çabalarına karşın yoksulluk içinde yaşayan işçilerin de haklı olduğu pek çok yön vardı: Örneğin, Liman işçilerini ilgilendiren Gümrük Hamaliye tarifesi ta 1920 tarihinde belirlenmişti. O yıllarda limana hâkim olan güç, Yunan İşgal Ordusu'ydu. Cumhuriyetin ilk yıllarında limanda yük taşıyan hamallar, hala o dönemde belirlenmiş fiyatlar üzerinden taşıma hizmetlerini yapıyorlardı. Alt üst olmuş, yanıp yıkılmış bir kent dokusunda ve ticari ortamda, radikal bir düzenlemeye yönelme olanağı zaten yoktu. Ancak her şeye karşın, işçilerin bu haklı yakınmalarına kulak tıkamak da pek vicdani bir konu olarak görülemezdi. Bu nedenle İzmir Ticaret Odası, ücretlerin günün koşullarına uygun biçimde yeniden düzenlenmesi gerektiğini düşünüyordu. Bu arada Rüsumat Başmüdürlüğü'nden bir tezkere gelmiş; bu tezkere içeriği uyarınca, liman işçilerinin tarifelerini yeniden belirlemeye yeşil ışık yakmıştı. İzmir Ticaret Odası bu tezkereye uygun olarak, liman işçilerinin tarifelerinin yeniden düzenlenmesi için karar aldı. Bu nedenle, liman işçilerinden oluşacak bir kurulla görüşülüp, ortak bir kararda uzlaşmak en iyi yoldu. Limanda görev yapan hamallar, kendi aralarında üye seçerek, Ticaret Odası'na göndermeli ve bunların arasında hamalbaşı olan kişilerin de yer alıp dinlenmesi uygun olacaktı¹⁰⁵.

Sorun bu aşamaya gelip, yeni bir boyuta evirildiğinde; ister istemez İzmir gemi acente ve sahipleri de sorunun bir parçası oluyorlardı. Sonuçta işçilere verilecek para, her ne kadar Liman İdaresi aracılığıyla veriliyor olsa da, bu paranın kaynağı limana gelip giden gemilerin bağlı oldukları işletme ve acentelerdi. Ancak, liman işçileri bu hak taleplerini gündeme getirdiklerinde; ortada karmaşık ve belirsiz durumların olduğu da görülmüştü. Ticaret Odası bu belirsizlik karşısında büyük bir kararsızlık içinde kaldı. Karşılarında Liman Amale Kulübü adıyla kendini ortaya süren bir dernek vardı. Ancak bu derneğin bir resmi kimliğinin, tüzüğünün olup olmadığı bile belli değildi. Bir dernek ya da kulüp olarak karşılarında yer alan bu oluşumun, resmi yönden kurulmuş bir mesleki dayanışma birimi olup olmadığını anlamak zordu. Akıllara, eski lonca sistemine uygun bir dayanışma birimi geliyordu. Bu bir dernekse hangi yöntemlerle, nasıl ve kimleri üye kaydediyor bu bir bilmeceydi. Tüzüğü var mıydı, yok muydu? Bir tüzük varsa, burada ne tür ilke ve görevler üstlenmiş; yönetim ve denetim birimleri nasıl belirlenmiş, bu belli değildi. O denli bir dağınıklık vardı ki; birileri adı geçen kulübü temsil ettiğini söylüyor; ancak bu kulübün ne üyelerinin sayısı ne de varsa yönetimlerinin kimlerden oluştuğu anlaşılamıyordu. Sonuçta İzmir Bahriye Birliği, İzmir Ticaret Odası ve Liman Amale Kulübü bir araya gelip, fiyat tarifesi üzerine bir çalışma gerçekleştirecekse; her bir birim, kendi üyelerinin çıkarlarını koruyacak bir tutum içinde yer alacaklarına göre, her birinin oluşumunun yasal bir süreci ve onayının olması gerekiyordu. Yoksa işin resmi bir niteliği olması olanaksız gibi bir şey olmasına karşın; bu türlü bir temas sonucunda alınacak kararın yasal bir zemini de olamazdı.

Ortada bu belirsizlikler varsa, bu belirsizliğin içeriğini ya da doğru yönünün ne olduğunu anlamamanın da kolay yanı vardı. Konu vilayet meclisince araştırılır; oraya

105 İzmir Ticaret Odası Meclis Karar Defterleri..., s.172.





İzmir, Kordon

Liman Amale Kulübü adıyla liman işçilerini temsil ettiği savında bulunan bu oluşumun resmi bir sorumluluk ve yetki alanı olup olmadığı sorulur; gelecek yanıtı göre, bu oluşum muhatap alınır ya da alınmazdı. Ancak konunun bu mevzuata ve yazışmalara dayanan yönünden ayrı olarak, bir de eylemli/ fiili yönü de vardı. Sonuçta liman işçileri huzursuzdu. Karşılarına Liman Kulübü adıyla çıkan birimi ilk başta muhatap alıp, onun oluşumuna ilişkin süreci sorgulamak bir zaman alacağına göre; geçen bu zaman içinde zaten canı burnunda olan liman hamalları, daha konuyu anlamak yönündeki çabaların sonuçlanmasını beklemeden, büyük bir grevi başlatabilirler miydi? Yaygın bir eylem durumu ithalat, ihracat; gemi taşıma ve acente hizmetlerini yoğun biçimde etkileyeceğine göre; gözle görülen bu hoşnutsuzluğa ilgisiz davranmak ya da süreci yavaştan almak, sonuçları çok ağır olacak bir süreci tetikleyebilirdi. Bu nedenle işi ağırdan almak, ilgisiz davranmak, görmezden gelmek, yokuşa sürmek; yazışmaların sonucunu beklemek gibi bir zaman yitimine yönelmek, en kötü seçenek olarak değerlendirilmekteydi.

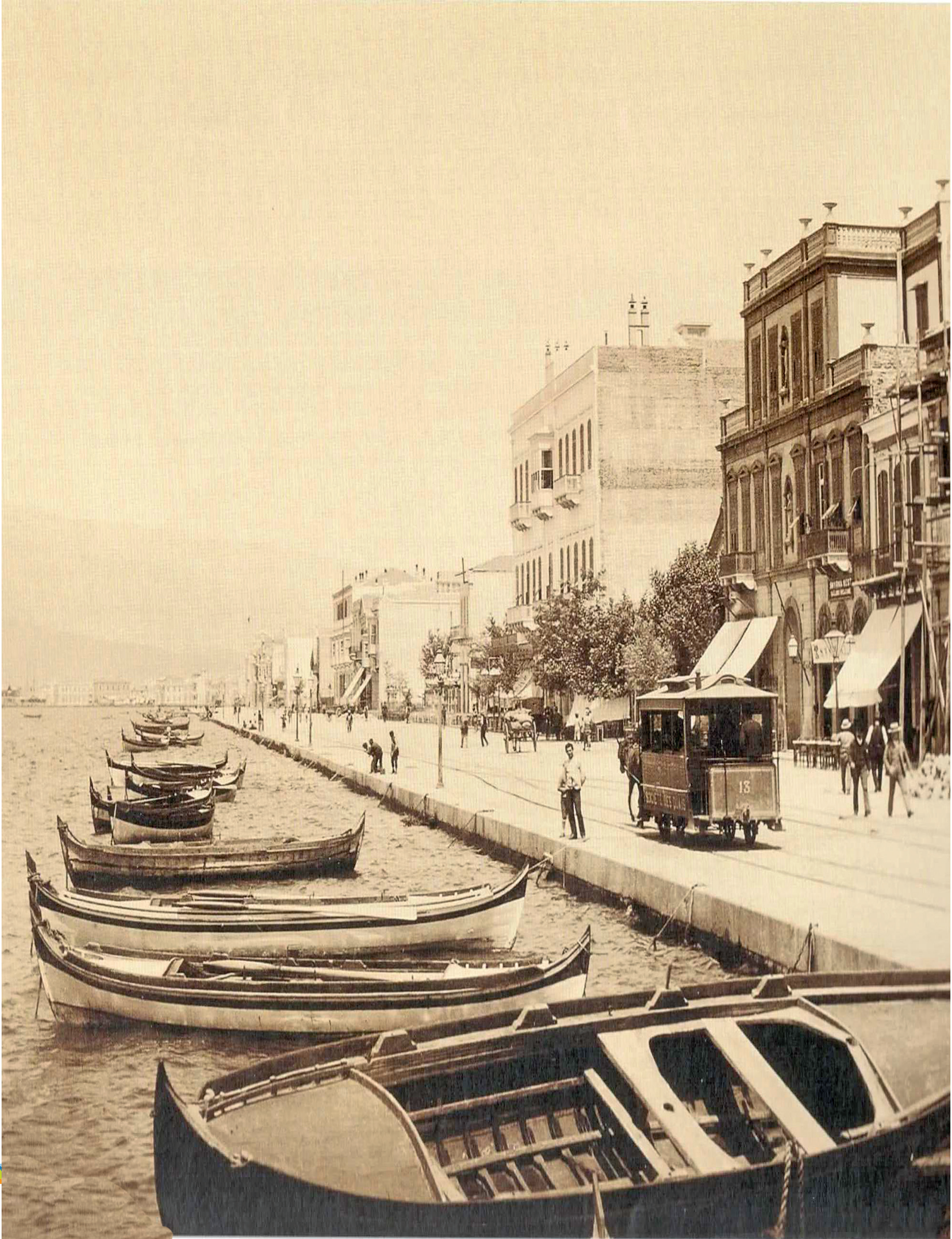
İzmir Bahriye Birliği ise; gemi acentelerinin haklarını korumak üzere kurulmuş bir dernek olduğundan onun üyesi olan işletmeler, olası bir olumsuz gelişmeden en çok etkilenecek kesimi oluşturuyordu. Zaten bir ekonomik boşluk ve çöküntü yaşanırken bir de önceden öngörülemez yaygın bir işçi grevi... Bundan da öte derneğin, işçileri temsil etmek amacıyla ortaya çıkmış kulüple her hangi bir bağı da yoktu. Kimi zamanlar onlardan, işçi sorunları ile ilgili istekler ya da öneriler geldiğinde, bahriye birliği onları ancak dikkate alır; ne kendilerini ne de ötekileri bağlayıcı bir bağıt y ada sözleşme altına giremezdi. Ne böyle bir yetkisi ne de yaptırımı söz konusuydu. Sorun Liman İşletme Müdürlüğü ile işçiler arasında bir sorun olarak görülmesine ve sorunun muhatapları bu iki kesim olarak ortaya çıkmasına karşın; bir anlaşamama ve giderek iş bırakma eylemi gibi gelişmelerden en çok birlik üyeleri etkilenecek; belki de kimi iflaslar bile olabilecekti. Geçmiş dönemlerde belleklerde kalan örneğin 1909 ya da 1913 grevleri gibi yaygın işçi eylemlerinin ne gibi zararlara neden olduğu yaşanılarak öğrenilmişti. O tarihlerde



Osmanlı Devleti'nde bu denli yaygın bir ekonomik çöküntü yokken bile, bu eylemler nedeniyle büyük zararlar ortaya çıkmıştı. Şimdi doğal olarak, liman işçilerinin kendi ücretlerinin ve sosyal haklarının iyileştirilmesi gibi isteklerine olumsuz yaklaşılması olasılığı, gemi acente ve nakliyecilerini olumsuz yönde kaygılandırıyordu. Bu kez, öncekilerden farklı olarak başka bir olumsuz yön de vardı: O da savaş sonrasında Liman İşletmesi'nin hem savaş yıllarında karşılaştığı büyük ekonomik kayıplar; hem de yeni dönemdeki millileştirme hareketleri içindeki sorgulanır konumuydu. Bu konum, söz konusu işletmeyi, işçi istekleri karşısında eli zayıf bir duruma düşürmüştü. Ancak yine de olası bir grev durumunda yitiren sadece işletme olmayıp; gemi nakliyecileri, acenteler, aynı sektörün başka bir boyutunda iş gören meslek grupları; daha makro açıdan bakıldığında da Türkiye ekonomisi olduğuna göre, bu isteklerin olumlu bir bakış açısıyla değerlendirilmesinden daha doğal bir şey yoktu. Belki hükümetin yönlendirmesi, belki de kendi içinden gelen sorumluluk duygusuyla İzmir Ticaret Odası bu duyarlılık gerektiren sorunu çok açık biçimde görüyor; bu nedenle, işçi kulübünün resmi bir yanı olup olmadığına bakmadan kendini sorunu çözmek üzere odaklanmış bulunuyordu. Çünkü işçilerin gerek basına yansıyan yakınmalarından gerekse temsilci kurul olarak karşılarına gönderdikleri kişilerin dile getirdikleri konulardan hareket ederek, işçi kesiminde yaygın bir hoşnutsuzluğun olduğu apaçık ortadaydı. Bu nedenle Ticaret Odası, sorumluluk duygusu içinde hareket ederek; İzmir Valiliği'ne bir yazı yazdı. Yazının genel içeriği, Liman Amale Kulübü olarak adı geçen işçi örgütlenmesinin yasal durumunun açıklığa kavuşturulmasını istedi. Yazıya kısa sürede yanıt geldi. Vilayet, Ticaret Odası'nın yazısına verdiği yanıtla, adı geçen işçi kulübünün işçileri yasal yönden temsil etme yetkisinin oluşmadığını kanıtlıyordu. Demek ki kuşkular boşuna değildi. Apaçık biçimde, yasalardan alınmış bir yetki ile; Liman Amale Kulübü olarak ortaya çıkan işçi dayanışma örgütlenmesinin henüz yasal temsil hakkı yoktu. Vilayetin Ticaret Odası'na yazdığı yanıt, ayrıntıları açıkça ortaya koyuyordu. Buna göre işçiler kendilerini mesleki dayanışma amacıyla temsil etmek üzere bir dernek girişiminde bulunmuşlardı. Bir dilekçe ile valilik makamına

**Caravan Bridge
Symrna, 1860-1890**





da başvurmuşlardı. Valilik gelen dilekçeyi ve eklerini ilgili birimlere göndermiş ve inceletme yaptırmıştı. Bu dilekçeye eklenmiş olan kuruluş yönetmeliği polis müdüriyeti tarafından incelenmişti. Ancak ilgili yasalar gereğince, bu yönetmeliğin kabul edilmesinin olanaklı olmadığına ilişkin görüşünü polis müdürlüğü, vilayet makamına sunmuştu. Bu çelişik ve olumsuz görüş doğrultusunda valilik makamının bu derneğin kuruluşuna olur vermesi zaten olanaksız olduğundan, pek doğal olarak derneğin kuruluşu için yapılan başvuru olumlu biçimde sonuçlanmamış ve valilik başvuru talebine onay vermemişti. Bu durumunda, kendini Liman Amale Kulübü olarak tanıtan oluşumun, gönüllü birliktelikten öte bir anlamı ve doğal olarak da yasal dayanağı bulunmuyordu. İşçiler adına hak isteğinde bulunma gibi bir pozisyonu olamayacağına göre normalde Liman İşletmesi'nin ve İzmir Ticaret Odası'nın, bunun doğal sonucu olarak da İzmir Bahriye Birliği'nin bu oluşumu muhatap olarak alması söz konusu olamazdı.

Ancak yasal durum bu diye; ortada olan hoşnutsuzluk ve bu hoşnutsuzluğun yaygın biçimde dile getirilmesi görmezden gelinebilir miydi? Böyle bir ilgisiz durumun yaratacağı olumsuzlukları hiçbir ticari oluşumun göze alması söz konusu olamazdı. Aynı duyarlılığı, İzmir Ticaret Odası da gösterdi. Liman Amele Kulübü'nü muhatap olarak görmesi olanaksız olsa da; işçilerin kendi aralarında seçecekleri temsilciler ile görüşmenin önünde hiçbir engel bulunmuyordu. Bu amaçla işçilerle ilişkiye geçilerek; limanda yükleme yapan işçiler arasından iki temsilcinin görüşmelerde bulunmak üzere İzmir Ticaret Odası'na çağırılmasına karar verildi. Bu istek, işçilere iletildi. Bu iki amale ile genel ücret konuları görüşülecek, istekleri öğrenilecek, ardından onlarla güya arkadaşları adına uzlaşma sağlanacaktı. Ancak bu istek, gerçekleştirilemedi. Çünkü sorun yalnız liman amelelerini ilgilendiren boyutun çok ötesindeydi. Hamalların, şat amelelerinin ve diğer emeğiyle para kazanan pek çok grubu kapsayan yaygın bir hoşnutsuzluk ve istekler vardı. Yalnız Liman işçileri düşünülerek atılacak adımlar, yaygın bir iyileştirme yapılmadık-tan sonra sınırlı etki boyutunda kalacak; belki de bu kapsamın dışında kalan öteki emek gurubunun daha keskin bir kararlılıkla ortaya çıkışını tetikleyecekti. Kaldı ki, hala ayrıcalık belgesi ile Liman ve rıhtım işletmeciliğini elinde tutan Fransız Gifre Firması'nın, Lozan'da oluşan yeni hukuksal konum nedeniyle ne ölçüde işletmeyi temsil yetkisi bulunduğu da ayrı bir sorundu. Tıpkı işçileri temsil ettiği savıyla ortaya çıkmış olan İzmir Amele Kulübü gibi, İzmir Liman İşletmesi'nin temsil yetkisi konusunda da sıkıntılar ve belirsizlikler vardı. Bu sorun, uygulamada da kendini göstermişti. Örneğin; Fransızlar tarafından işletilen Liman ve Rıhtım şirketlerinin, İzmir Ticaret Odası'nda temsil edilmesi konusu da sorunluydu. Belirsizlik, yasal dayanaktan yoksunluk; geleceğe ilişkin olarak liman ve rıhtım işletmelerinin alacağı durumun tam olarak bilinmeyişi gibi olumsuzlukların ortasında bir temsil boşluğu oluştuğuna göre; kim ne ve neyin adına karar verebilirdi? Türkiye kendi limanlarında etkinlik gösteren yabancı işletmelere ve onların ellerinde bulunan geçmiş dönemlerde alınmış ayrıcalıklara karşı daha bu dönemde kimi yasal tavırlar ve gerekli durumda polis gücüyle müdahale etme gibi refleksler geliştirmişti. Yabancı işletmeler bir bir kapatılıyor; etkinliklerine ara vermeleri ve Türkiye sınırları içindeki liman ve limanlara bağlı öteki işletmelerde artık etkinlik gösteremeyecekleri çağrılar yapılıyor; bu çağrıya karşın, hala etkinliklerini sürdürmek isteyenlere karşı, milli güvenlik kapsamı içinde gerekirse askeri önlemler alınacağına ilişkin belirtiler ortaya çıkıyordu¹⁰⁶. Hükümete değişik makamlar tarafından yapılan ihbarlarda, Türk liman ve işletmelerinde gemi arama, kurtarma; yükleme ve boşaltma hizmeti vermeye çalışan yabancılar için yasal işlem yapılmasını isteyen yazılar hiç de az değildi. Bu belirsizlik, 1925 yılında Limanlar Yasası'nın çıkışına dek sür-

¹⁰⁶ Kemal Arı, Türkiye'de Kabotaj..., çşt. syf.





İzmir, Buca

dü. Türk Hükümeti, kendi sularında, iskele ve limanlarında yabancı işletmelerin etkinliklerini sınırlandıracak; gemileriyle de denizlerdeki seyrüseferlerini kısıtlayacak önlemler almaktan geri kalmıyordu. Bu durum kimi zaman yabancı işletmenin bağlı olduğu hükümet ile Türk Hükümeti'ni karşı karşıya getirecek riskler yaratsa da, milli hükümet ayrıcalıklarının ve kapitülasyonların Lozan'da kaldırıldığı düşüncesinden hareketle, hiç de geri adım atmıyordu.

İşte bu belirsizlik ve dağınık görüntü işçi kesimin sorunlarının çözümünde adımlar atılmasındaki en büyük engeldi. Sorunlar yaşansa da onları dile getirip çözme iradesini gösterecek muhatap bulunamadıktan sonra, sorunların çözümü için olumlu adımlar atılması son derece güçtü¹⁰⁷. İşin ilginç yanı, daha Lozan Barış Antlaşması imzalanmadan önce, Türkiye Hükümeti ulusal duruşunu kesin olarak karara bağlamış; milli olmayan şirketlere kendi kıyılarında eskisi gibi rahat davranamayacaklarını eylemli/ fiili olarak gösterme kararlılığını ortaya koymuştu. Örneğin 25 Haziran 1923 tarihli İzmir Ticaret Odası'nda yapılan toplantıda, İzmir Su Şirketi'yle ilgiliydi bir sorun tartışılıyordu. O zamana dek limanlara demirleyen gemilerin su gereksinimleri bile yabancı liman işletmeleri tarafından karşılanırdı. Şimdi genel sorun şuydu: Gemilere verilecek su, kimin sorumluluğunda ya da tekelindeydi? Gemilere verilecek su; hala yabancıların yönetiminde olan Rıhtım Şirketi'nin sorumluluğunda olabilir miydi? Yoksa su konusunda bir serbest uygulama yapılabilir miydi? Limanda çalışan su şirketleri, buharlı gemilerin gereksinim duyduğu suyu kendileri vermek istiyorlardı. Yabancı kökenli bu işletmelere kamu kesimini temsil eden kurumlar ve erk sahipleri karşı çıkıyor; örneğin valilik makamı bu isteği engelleyecek girişimlerde bulunmaktan geri kalmıyordu¹⁰⁸. Valilik bu tutumunu sürdürdükçe, gemiler de gerekli tatlı su ihtiyaçlarını karşılayacak bir muhatap bulamadıkça; bu sıkıntılı durum, başta gemilerin bağlı olduğu acente ve işletmeleri büyük ve sıkıntılı bir duruma itiyordu.

¹⁰⁷ İzmir Ticaret Odası Meclis Karar Defterleri..., s.19-20,

¹⁰⁸ A.g.e., s.19-20,



**Halkapınar çevresi
Rubellin, 19 yy.**

Bunun yanı sıra, ticaret pazarının çok daraldığı; ithalat ve ihracat rakamlarının pek düşük olduğu bu bunalım yıllarında; işçilerin hak arayışlarına karşı duruşlar da kendini gösteriyordu. Örneğin tüccar sınıf, memleketin genel olarak içinde bulunduğu ekonomik zorlukları ileri sürerek, işçi ücretlerindeki artış isteklerine karşıydı. Ameleler adına istenen ve dile getirilen rakamları, kendi koşullarının zorluklarını da ileri sürerek, fazla bulduğunu başta Ticaret Odası olmak üzere açıklıyordu. Belki de bu çıkışlar, her iki muhatap arasında; yani emeği karşılığında daha iyi yaşam koşullarına kavuşmak isteyen işçi kesimi ile işveren kesiminin bir parçası olarak sahnede olan tüccar sınıf arasındaki bir jestleşmeydi. Öyle de olsa; o günkü koşullarda resmi mevzuata göre bu sorunun görüşüleceği en meşru zeminlerden biri Ticaret Odasıydı. Öyle de oldu. 27 Mart 1924 tarihinde İzmir Ticaret Odası Riyaset Divanı toplanarak, konuyu değerlendirdi. Divan üyeleri de işçilerin istediği parasal oranı fazla bulmaktaydı. Kimi hesaplar yapılmış; bir ameleye verilecek aylık ücretin en çok 25 lira olması uygun bulunmuştu. Bu rakamları da doğal olarak işçi kesimi yeterli bulmuyor, daha yüksek oranda ücret artışı istiyorlardı. Toplantılar bununla sınırlı kalmadı. Dört gün sonra yeni bir toplantı yapılarak, şat kirası ve şatlarda çalışan işçi ücretleri ele alındı. Bu konu ile ilgili taraflar arasında sert tartışmalar oldu. Bu tarihte şatları işleten işletmeciler, hala sözleşmelerle Türkiye’de etkinlik gösteren ecnebler olduğu için, bir parça da milli bir duruşla Türkiyeli tüccar kesim ile işin kamu boyutunu temsil edenler, şatçılara karşı belirgin bir karşı duruşta yer almışlardı. Sanayi Müdürü Ziya Bey konuşmasında şunları demişti: “Şatçılar kazanıyor... Onlar ecnebidir. Bir Türk şirketine bu işi vermek kolay olur... Tüccarın verdiği parayı azaltmak ve bu parayı bir Türk şirketinin alması taraftarıyız”¹⁰⁹. İşte İzmir Limanı’nın Türk-Yunan Savaşı sonrasında genel görünümü bu biçimdeydi. Karmaşa üstüne karmaşa biniyor; yanıp yıkılmış ülkede, yanıp yıkılmışlığı onarma çabalarına bir de bu tür toplumsal ve ekonomik yeni sorunlar, istekler ve gerilimler biniyordu. Gemi nakliyatçılığının ve acentelik

¹⁰⁹ İzmir Ticaret Odası Meclis Karar Defterleri, I-II: (1922-1930), İzmir Ticaret Odası yay., (Haz. Fikret Yılmaz), İzmir, 2008, s.20.



hizmetlerinin palazlanması umulurken, bu sektör içinde yer alanlar bu karmaşa ortamında, adeta karanlıkta el yordamı ile ilerlemek durumunda kalıyorlardı. Limanda bir bütünün parçaları olarak pek çok değişik meslek gurubu ve sektör yer aldığına, siyasetin öngörü ve yönlendirmesinde hızlı yasal düzenlemeler yapıldığına ve hükümet kararları değiştiğine göre; bu karmaşa ortamında kimin ne türlü sorumluluk ve görev alanı bulunuyor, kestirmek son derece güçtü. Yabancı işletmeciler geleceklerinden emin değillerdi. Onlara karşı resmi çevrelerin bakışı, aldıkları kararlar ve uygulamalar, onları daha da kaygılandırarak boyuttaydı. Kamuoyu baskısı en üst düzeydeydi. Bu ortamda onlar gerekli girişimleri gerektiği ölçüde yapamıyor; kimi alanlardan yavaşça çekiliyorlardı. Onlar bu alanlardan çekildikçe, bu kez oluşan boşluğu kimin dolduracağı konusunda belirsizlik ortaya çıkıyor; yerli girişimcilerden o alana yönelmiş ya da yönlendirilmiş olanlar varsa, bu kez onların bilgi deneyim ve donanım eksikleri ortaya çıkıyordu. Yükleme yapan kayıkçılar ve şatçılar arasında sıkça tartışmalar yaşanıyordu. Şatçılık neredeyse yabancıların tekelinde olduğu için, kayıkçılar onlar üzerinde oluşturulan baskıdan yararlanarak, öne çıkmak istiyor; bu kez pazardaki paylarını yitirdiklerini gören şatçıların yakınmaları ortaya çıkıyordu. Bir dengesizlik ve uyum güçlüğü görülmekteydi. Bir gemi yükleme ya da boşaltma işi ortaya çıktığında, şatçılarla kayıkçılar açık bir rekabet içinde paylarını almak için çaba harcıyorlardı. Bu pay kapma yarışında, herkes olaya kendi penceresinden bakıyor; bir kesim öteki-ni kendi etkinlik alanına girmekle suçlarken, öteki de başka bir gerekçe bulup, muhatabını baskılamaya çalışıyordu. Şatçılara göre kayıkçılar, kayıkçılara göre de şatçılar sorun yaratmakla ve limanda hak etmedikleri pazar payını kapmakla uğraşıyorlardı. İş giderek hangi kesim hangi tür ya da özellikteki yükün boşaltılması ya da yüklenmesinde ne ölçüde yetkilidir sorununu da aşmış; her iki kesim arasında bir ürünü ya da yükü gemiye taşıma ya da gemiden alıp kıyıya getirme ücreti konusunda kıran kırana bir yarış da başlamıştı.

Bu tartışmalı ve gerilimli ortamda tüccarın, gemi nakliyecilerinin ve acentelik hizmeti verenlerin sağlıklı biçimde işlerini yürütmeleri de zorlaşmaktaydı. Çünkü sorun ve soruna ilişkin tartışmalar, kayıkçılar ile şatçılar arasındaki bu anlaşmazlıkla sınırlı da değildi. Örneğin bir gemiden şatlarla ya da kayıklarla yük kıyıya ulaştırıldı ve gümrükten geçti. Bu yükün gümrükten alınıp, atların çektiği yaylı arabalara kadar götürülmesi vardı. Kimi zaman iki, kimi zaman da dört ya da daha fazla atın çektiği yaylı arabaların gümrüğe kadar girip, oradan yükü alıp, bir tüccarın ambarına taşınmasına izin verilmiyordu. Gemiden yük indirilip, sayımı ve gümrük işlemleri yapıldıktan sonra o yükün liman dışında bekleyen bu arabalara kadar iletilmesi gerekliydi. Gümrükten çıkan bir yükün, bu arabalara kimler tarafından taşınacağı bile bir tartışma konusuydu. Bir tüccar, dışarıdan yük getirmiş; yük gemiden indirilmiş, gümrük denetiminden geçmiş ve arabalar yüklenip, depolara götürülecek; bu aşamada bu yükleme işini kim yapacaktı? Normalde bunu gümrük hamallarının yapması gerekiyordu. Oysa Gümrük Kayıkları Tahmil ve Tahliye (Yükleme ve Boşaltma) Amele Cemiyeti bu konuda itirazda bulunuyor; bu hakkın kendilerine ait olduğunu ileri sürüyordu¹¹⁰. 1925 yılında, Ticaret-i Bahriye Müdü-rü bu yıl içinde İzmir'e geldiğinde bu böyle bir sorunla karşı karşıya kalmıştı. O tarihte limanda çalışan ve kimi resmi kimisi ise resmi kimliği bile olmayan sekiz dokuz tane amele cemiyeti bulunuyordu. Bunlar süreç içinde kuruluş nedenleri olan mesleki dayanışma ve ortak sorunlara çözüm arama; bunun için de ilgili kişi ve kurumlarla görüşmeler yapmakla sınırlı görevlerinin çok dışına taşmışlar; hatta belli bir gurup adına özel ekonomik girişimlerde bulunmak gibi bir çaba-nın içine bile girmiş bulunuyorlardı. Bunlarla sürekli olarak karşı karşıya gelen ve

¹¹⁰ A.g.e., s.160.

iş yaptırmak durumunda olan Tüccar ve gemi acenteleri, bunların gösterdikleri ameleli almaya mecbur kalıyorlardı. Ancak Ticaret-i Bahriye Müdürü'nün izlenimlerine göre iki amelenin iki saatte yapabileceği bir işi, sekiz kişi üstleniyor ve yarım saatte yapıp bitiriyorlardı. Ancak bu yarım saatlik iş karşılığında amelelerin bağlı olduğu şirkete tüccar tam yevmiye ödemek zorundaydı. Bu hesaba göre iki kişilik yevmiye ile taşıma işini yaptırabilecek bir tüccar, sekiz yevmiye birden ödemek zorunda kalıyordu. Resmi bir kişiliğin yaptığı bu değerlendirme; başlı başına o kaos ortamında gerek tüccarların, gerekse gemi işletme ve acentelerinin ne büyük bir güçlkle karşı karşıya kaldığını göstermek için yeterli olmaktadır. Anlaşıldığı kadarıyla, amele sınıfı, liman ve çevresinde sınıfsal bir tekelleşme oluşturmuşlar ve bu özellikleriyle bir baskı unsuru olarak da ortaya çıkmış gibi görünmekteydiler. Öyle ki, İzmir Ticaret Müdürü amelelerin bağlı oldukları şirketlerle bir toplantı yaptı. Bu konuları üzerinde sıkı biçimde durarak anlattı. Sorunları aktardı. Her amelenin çalışmakta özgür olduğunu; tüccarın da her hangi bir şirketin ya da kulübün zoraki olarak gösterdiği değil, istediği ameleye iş verebileceğini resmi olarak kendilerine ilettili.¹¹¹ Sonuçta bu tür konular, belki ilk başta iki kesim arasında bir emek-üretim savaşı ve bir kesimin belli bir kesime karşı örgütlü duruşu gibi görülebilir. Ancak bir ürünün, üretildiği bir mekândan pazara kadar olan serüvenine bakıldığında, yalnız bu verimli olmayan uygulama ve işlemlerden dolayı, katma değerinin nasıl arttığını görmemek olanaklı değildir. O dönemde alım gücünün son derece düşük olduğunu düşündüğümüzde, dönüp dolaşıp, geçim darlığı içinde olan toplumsal kesimlere birkaç kat fiyat artışı biçiminde döndüğünü gözden ırak tutamayız. Bu duruma, ne resmi yetkililerin ne de bu sürecin en önemli halkasını oluşturan acente, bahriye birliği, ticaret odası ya da liman işletmesi gibi kurumların ilgisiz kalmasını da beklemek olanaksızdır. En

**Aya Yorgi Klisesi,
Rubellin**

111 Yanıkuyurt, 14 Ağustos 1925.





SMYRNE - Place du Bazar



azından, piyasada iş ve ticaret darlığı yaratacak, en azından moral durumu alt üst edecek bu karmaşa ortamından sıyrılmak, bu dönem için ivedilik taşımaktaydı.

Bu durumu, deniz nakliyatçılığının ve acentelik ücretlerinin durumuna bakarak da değerlendirmek mümkündür. Bir limanda liman hizmetleri yetersiz; donanım kıtsa; üstelik taşıma sürecinin her bir aşamasında geçerli olan vergiler son derece yüksekse, bütün bu aksama ve uygulamaların piyasaya sürülecek her hangi bir ürün üzerinde fiyat artışına neden olacağı açık bir durumdur. Kaldı ki; o dönemde yabancı gemi işletme acentelerinin yavaş yavaş devre dışı kalmaları, yerli işletmelerin Türkiye'nin gereksinim duyduğu taşımacılık ve ulaştırma hizmetlerinde henüz yeterli olamayışı; dolayısı ile başta posta seferleri olmak üzere, gemilerin istenilen gün ve saatte sefere çıkması da pek sağlanamıyordu. Düzensiz seferler nedeniyle bozulma özelliği bulunan ürünler pazara ulaştığında ya artık pazarlanamayacak ölçüde bozuluyor ya da daha düşük fiyata pazarlanabiliyordu. Bu durum, pazarda ürün kıtlığına neden olduğu ve talep de değişmediği için, fiyat artışının önemli bir nedeniydi. Örneğin, İzmir Ticaret Odası'na yansıyan kimi rakamlara bakıldığında; bir ton şeker İstanbul'dan Balıkesir'e gönderilmek istenildiğinde, bu şekerin önce Bandırma'ya gemiyle getirilmesi gerekiyordu. Bir ton şekerin gemide İstanbul'dan Bandırma'ya dek taşınma ücreti yaklaşık 300 kuruştı. Gemi iskeleye yanaşıp ürünü boşalttığında; bunun karşılığında taşıma ücreti olarak 70 kuruş bir fiyat daha bu fiyatın üzerine biniyordu. Doğal olarak ürün iskeleden gümrüğe geliyor ve gümrük işlemi devreye giriyordu. Gümrükten geçirilen bir ton şeker için alınan vergi 100 kuruştı. Gümrükte, bu vergi dışında 70 kuruş da yapılan gümrük işlemleri için alınıyordu. Bu bir ton şeker gümrükten çıktıktan sonra, gümrük hamallarının şekeri vagonlara taşınması ve yüklemesi gerekiyordu. Bunun için ödenen para ise 30 kuruştı. Artık trene yüklenen şekerin, Bandırma'dan Balıkesir'e getirilmesi gerekiyordu. Bu taşıma işlemi karşılığında şimendifer için ödenen para da 440 kuruştı. Böylece bir ton şekerin, yalnız vergi ve taşıma ücreti, İstanbul'dan Balıkesir'e ulaşana kadar, 1.135 kuruş artmış oluyordu. Aynı oranda şeker İzmir'den Balıkesir'e yapılırsa 1.456; İzmir'den Karahisar'a yapılırsa 2.890; İstanbul'dan Haydarpaşa'ya yapılırsa 157; Haydarpaşa'dan Karahisar'a yapılırsa 2.080 kuruşluk bir taşıma ve vergi ücretinin onun fiyatına eklenmesi gerekliydi¹¹². 1925 yılında henüz Türkiye şeker üreten bir ülke değildi. Ülkenin gereksinimi olan şeker bütünüyle yurt dışından getiriliyordu. Yurt dışından döviz karşılığında getirilen şekerin, bu tür vergi ve taşımacılıkla fiyatının neredeyse ikiye katlandığını düşündüğümüzde, türlü aksaklıkların ülke ekonomisi için ne büyük kayıplar yarattığı kendiliğinden ortaya çıkmaktaydı. Düzenli bir gemi taşımacılığının, nitelikli acentelik hizmetlerinin ve resmi işlemlerin bu dönemde tam olarak yürütülemeyişi gibi nedenler, bu dönemdeki hayat pahalılığının bir nedeni olarak ortaya çıkmaktaydı.

Türkiye'nin kendi kıyılarındaki liman ve iskeleleri arasında yaşanan bu sorunlar, yurt dışındaki yabancı limanlara yönelik taşımacılıkta da görülüyordu. Türkiye henüz sanayileşememiş bir ülke olduğu için ihracatı bütünüyle tarım ürünlerine ve madenlere dayanıyordu. İthalatı ise daha çok sanayi ürünlerine dayanmaktaydı. Ancak bu geçiş döneminde, yabancı gemi işletmelerinin ve dolayısıyla acentelerin piyasadan çekilmeye başlamasıyla yurt dışı gemi taşımacılığı ve ulaştırma hizmetlerinde büyük bir bunalım ortaya çıktı. İzmir Limanı, Türkiye'nin en büyük ihracat limanıydı. Bütün İzmir ve çevresinin, Büyük ve Küçük Menderes ovalarının bereketli ürünleri, İzmir Limanı üzerinden dünya limanlarına taşınırdı. Bu ürünler

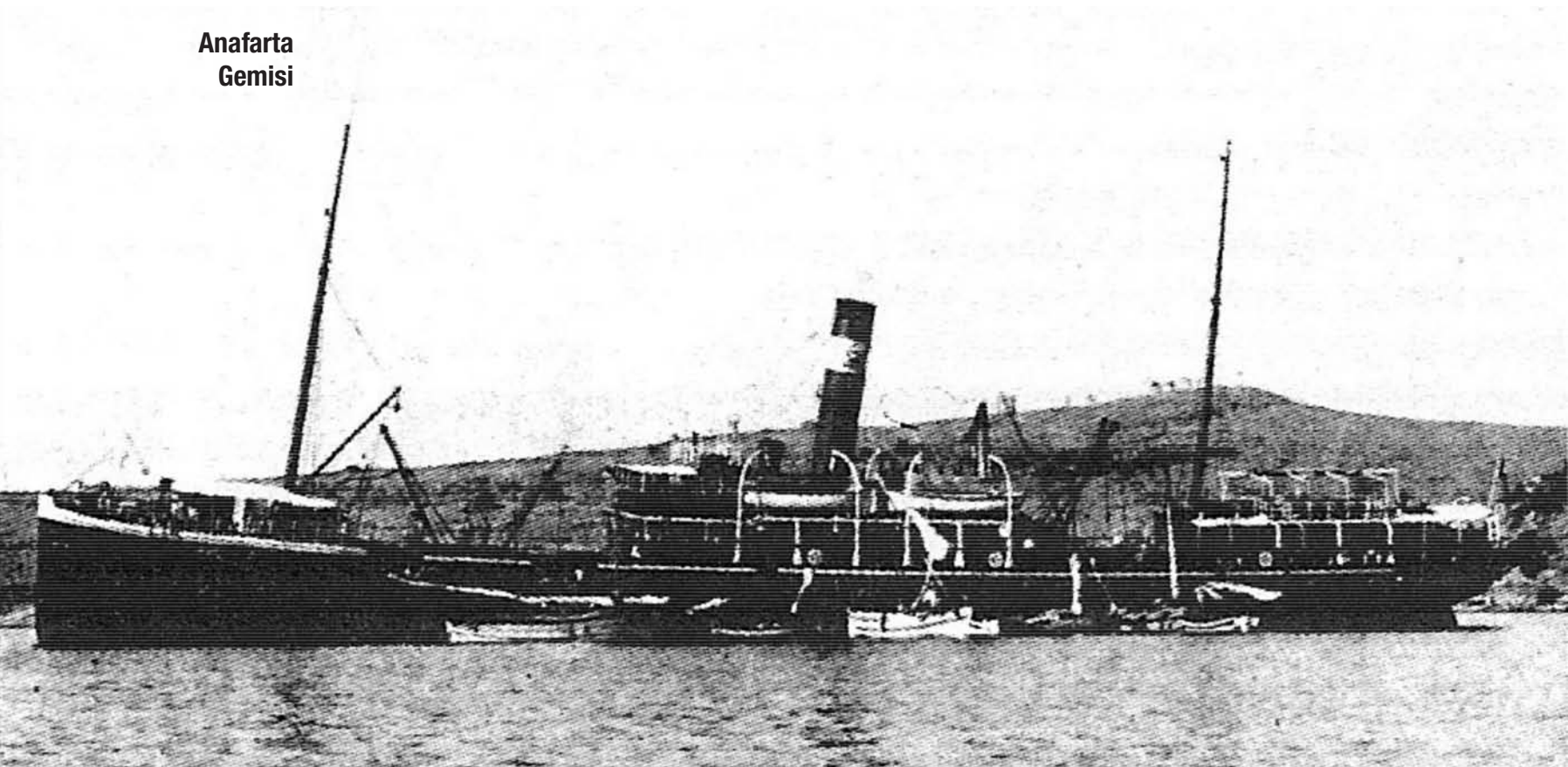
112 A.g.e., s.158.



arasında kurutulup çuvallanmış ya da kutulanmış ürünler olduğu gibi, yaş sebze ve meyveler de yer alıyordu. İzmir Limanı'na gelen yabancı gemilerin birden bire azalması ve gemi acentelerinin kendi müşterilerine gemilerin hareket günü ve saati için tatmin edici bilgi veremedikleri için, tüccar ve üretici büyük bir sıkıntı içine düşmüştü. Oysa yabancı gemi işletmelerinin bir Türk limanından yüklediği bir yükü, başka bir limana taşıması yönünden hiçbir kısıtlama bulunmuyordu. Ancak, Türkiye'nin kendi iç pazarında paylarını yitiren gemi işletmeleri, dış bağlantılarda da ya seferlerini kaldırmış, ya azaltmış ya da örneğin Rusya'dan ya da Ukrayna'dan kalkan gemileri için Türkiye limanlarını ancak transit limanlar olarak görmeye başlamışlardı. Bu yaygın sorun, İzmir Ticaret Odası'nda büyük yakınlara ve sıkıntılara neden oluyor, zarar eden ya da iş bağlantılarını iptal etmek durumunda kalmış olan tüccarlar, sıkıntılarını anlatmaya çalışıyorlardı. Ancak sorun, belli tüccarları ya da onlara ürünlerini satan üretici kesimi ilgilendirmekten öte, ülkenin genel ticareti için önemli boyuta ulaşmış görünüyordu.

1 Temmuz 1926'da Türkiye Kabotaj uygulamasına yöneldiğinde bu sıkıntılar en üst düzeyine çıktı. Artık hiçbir biçimde yabancı gemiler bu tarihten sonra Türkiye kıyılarında sefer yapamıyorlardı. İşletmelerine bağlı gemileri Türkiye sınırından çekmişler; başka ülke limanlarına yönelmişlerdi. Pek çoğu, Türkiye ile başka bir ülke limanları arasındaki taşımalarına da hiçbir yasal engel olmamasına karşın sınırlama getirmişlerdi. Temmuz ayı, bütünüyle tarımsal ürünler açısından bakıldığında, en yüksek ihracat döneminin başladığı zaman dilimiydi. O ve onu izleyen iki ay içinde ta eskiden beri özellikle ihracat yoğun bir artış gösterir, limandaki hareketlilik, gemi gidiş gelişleri ve bunlarla bağlantılı her şey büyük bir canlılığa bürünürdü. Ancak, ta Lozan'dan bu yana adım adım Türkiye sularında yabancı gemi hareketliliği belirgin bir düşme yaşamıştı. Bu Türkiye kıyılarında çok daha belirgindi; ancak aynı oranda olmasa, yabancı limanlara kalkan gemi sayılarında düşmeler, aksamalar ve düzensizlikler kendini göstermekteydi. İzmir Ticaret Odası'nda yapılan toplantılarda ihracat ve ithalat işiyle uğraşan tüccarların artık en büyük sıkıntısı, ürünlerini zamanında taşıtacak gemi bulamayışlarıydı. Yaz ayları gelmişti. Pek çoğu dış pazarlarla ürün alım ya da satımı konusunda iş bağlantısı yapmış; sözleşmeler imzalanmış, sıra sorumlulukları yerine getirmeye gelmişti. Ancak, özellikle bozulmaya ve çürümeye yatkın yaş sebze ve meyvelerin

Anafarta
Gemisi



taşınmada çekilen güçlükler diz boyuydu. Örneğin, 24 Temmuz 1926 günü yapılan toplantıda, İskenderiye'ye ulaştırılması gereken ürünlerin karşılaştığı zorluklar ayrıntılı biçimde dile getirildi. Bu limana yük taşımak için iş bağlantıları yapılmış, sözler verilmişti. Türk ürünlerinin çekilmesiyle oluşan boşluğu dolduracak pek çok ülke bulunuyordu. Ancak ne var ki, limana ya da limana yakın depolara yığılmış yaş sebze ve meyveleri, İzmir Limanı'ndan İskenderiye'ye götürecek gemi bulunamıyordu. Eskisi gibi limana yabancı bandıralı gemiler uğramıyordu. Uğradıklarında da ya zaman geçiyor bu süre içinde bekleyen ürün bozuluyor ya da yine zamanında sorumluluklar yerine getirilemediği için, ürün karşı tarafa götürüldüğünde, ürünü satın alacak karşı tarafın itirazları ve ürünü satın almaktan cayması gibi durumlarla karşılaşılıyordu. Zamanında ürünü, istenilen yere ulaştıramadıktan, bu gecikmeden dolayı ürün de özellik ve niteliklerini yitirdikten sonra, ticaret yapmanın bir mantığını bulmak olanaksızdı. Bu toplantıya o zamanki İzmir Piyasası'nın çok ünlü tüccarları katılmış ve bu sorunları dile getirmek üzere toplanmış bulunuyorlardı. O günkü toplantıya İzmir'in tanınmış işadamlarından Eczacı Ferit Bey başkanlık etmekteydi. İzmir'in tanınmış tüccarlarının her biri de kendi karşılaştıkları özel durumları örnekler üzerinden anlatıyorlardı. Artık pek çok yabancı işletmenin Türkiye seferlerini iptal ettiklerine tanık olmuş, bunun kaygı ve telaşını yaşıyorlardı.

Gemi acenteleri açısından bakıldığında, o zamana dek Türkiye sularında kendi pazarlarını yitirmiş olmanın düş kırıklığı içinde hareket ettiklerini, bunu anlamakta zorluk çekmediklerini gösteriyorlardı. Öyle ki süreç içinde pek çok gemi acentesi kepenklerini indirmiş, çalışmalarını durdurmuş ya da ötelemişlerdi. Çünkü onlardan acentelik hizmeti alan pek çok yabancı gemi işletmesi, bu temsilcilik bağlantılarını iptal etmişlerdi. Acenteler de ellerinde tüccarları yönlendirecek gemi olmadığından, doğal olarak iş alamaz ve çalışamaz duruma düşmüşlerdi. Daha da ötesi, çalışamaz durumda olan yabancı gemi acentelerin pek çoğu Türkiye'yi terk etmişlerdi. Gemi işletmeleri ise bir bir Türkiye limanlarına yönelik seferlerini kaldırıyorlardı. Örneğin o dönemin en büyük gemi işletmelerinden biri olan İngiliz Hidiviye gemi işletmeciliği, İzmir-İskenderiye arasında eskiden düzenli posta seferleri işletirdi. Mısır'a ya da Mısır üzerinden başka bir limana gidecek Türk ürünlerinin önemli bir kısmı, bu posta seferleriyle İskenderiye'ye taşınırdı. Ancak yeni dönemde işletme, seferlerini iptal etti. Gemiler İzmir Limanına uğramaz, mal yüklemeyiz olunca, İskenderiye'ye gönderilmek üzere limanlara yığılmış ürünler çuvallar ya da kutular içinde ortalıkta kalıvermişlerdi. O tarihlerde özellikle yaş sebze ve meyve yoğun biçimde İskenderiye'ye taşınırdı. Ancak 1926 yılı Temmuz ayından sonra gemiler artık işlemez olduğu için, limana indirilmiş ürünler Mısır'a taşınamıyordu. Gemi gelmeyince, yük gemiye yüklenemeyince ve doğal olarak ürün satılamayınca, bunun etkileri dalgalar biçiminde pek çok kesimi içine alarak, büyük zararlara neden oluyordu. Bir kere, çiftçi elindeki malı pazara indirip tüccara satamayacak; hatta belki de ürünü tarlada ya da bahçelerde dalında kalıp çürüyecekti. Tüccar araçlar aracılığıyla bu ürünü alamayıp, ihracat yapamadığında o da zarar görecekti. Pek çok ürün, İzmir limanında çalışan işletmelerde işlenip ayıklanırdı. Ürünün dış piyasaya satılmasında değinilen engeller oluşunca bu kez bu işletmeler ve buralarda çalışan kişiler iş olanağından yoksun kalacaklardı. Ve derken, malı yükleyen mavnalar, kayıkçılar, şatçılar, arabacılar, hamallar; kontrollerler, liman işletmesi ve daha akla gelmedik pek çok kesim, iş üretemez duruma gelecek, yine örneğin satılamayan üründen dolayı önemli bir vergi gelirinden yoksun kalacaktı. Dolayısıyla sorun, ürün ihraç edemeyen tüccarla sınırlı değil, birbirine eklenmiş halkalar biçiminde pek çok kesimle ilgiliydi. Neresinden



bakılırsa bakılsın, tek bir kalemde bile sayısız kayıplar oluşuyordu. Sorunu yoğun biçimde yaşayan tüccarlar konuyu Hidiviye Kumpanyası ile de görüşmüşlerdi. Onlar, Türkiye’de uygulanan navlunların yüksekliğinden söz ediyorlardı. Yeni dönemde yeni ticari koşullar ortaya çıkmıştı. Navlun parasını bile karşılamayacak bir taşımacılık işinin, kendileri için artık çekiciliğini yitirdiğini dile getiriyorlardı.

Ancak sorun ortada olduğuna göre, buna çözüm aramak ve bulmaktan başka seçenek yoktu. Bu kez, başka gemi kumpanyaya ait gemilerle bu işin yapılıp yapılamayacağı akıllara geldi. Ancak, Kabotaj uygulamasının ilk günlerinde esen olumsuz hava içinde, herhangi bir yabancı gemi işletmesine ait geminin Türk limanına gelip yük almasını isteme durumunda, buna gemi işletmesinin olumlu yanıt vereceğine pek olanak tanınmıyordu. Pek çok yabancı gemi işletmesinde bu yeni dönemde, Türk limanlarından yük taşıma konusunda yaygın bir isteksizlik görülüyordu. Zaten, yabancı acentelerin ülkeden ayrılması nedeniyle, kalan birkaç yerli acente ile bu tür bağitlara girmek de neredeyse olanaksızdı. Satılacak ürün, bozulmayacak ürünlerden oluşsa, belli bir süre beklenir ve bir biçimde yük karşı tarafa taşınabilirdi. Ancak yaz aylarında hızla bozulacak sebze ve meyve bu koşullarda ne kadar limanda bekleyebilirdi ki! Bir de bozulma özelliği yüksek bu tür ürünlerin, hızlı yol alabilen gemilerle taşınması gerekliydi. Elinde köhne gemiler bulunan her hangi bir gemi işletmesiyle görüşülüp anlaşılrsa bile, bu kez kaç yapılırken göz çıkarılır; ürün uzun taşıma süresi içinde bozulur; bozulmuş ürün İskenderiye’de pazarlanamadığı gibi bu kez bir de yükü taşıyan gemi ile alacak-verecek ilişkisi üzerinden sorunlar yaşanabilirdi. Ya da kimi işletmelere ait gemiler, posta seferleri yaparlarken, pek çok limana uğruyor ve gidecekleri bir noktaya ulaşmaları son derece uzun zaman alabiliyordu.

Kısacası, gemi taşımacılığı yapan işletmenin güvenilirliğinin kanıtlanmış olması gerekiyordu. Konu bu olunca, Hidiviye’ye ait kumpanyanın gemilerinin yeniliği, ne denli hızlı yol aldıkları, fazla sayıda limana uğramadan, kısa sürede hedefine ulaştığı; taşıdığı ürünü, gününde karşı tarafa ulaştırdığı bilinmeyen bir şey değildi... O zamanın koşulları içinde Hidiviye en modern ulaştırma ve taşıma işi yapan gemi işletmelerinden biriydi. Bu nedenle İzmirli tüccarlar, sorunsuz bir biçimde ürünlerini taşıtabilmek için, Hidiviye ile bu işi çözmekten başka seçenek görmüyorlardı. Bu nedenle o an istekleri, ürünlerini yine eskisi gibi Hidiviye kumpanyasına ait gemilerin taşınmasıydı. Hidiviye Kumpanyası Türk limanlarına uğrayıp, Türk ürünlerini taşımaktan vazgeçtiği için Türk ihracatçısı için yeni bir endişe ortaya çıkmıştı. Dünya pazarlarında en çok Türk üzümü rağbet görüyordu. Piyasada Türk üzümü ile Girit üzümü rekabet halindeydi. Dünya pazarlarına taşınamayan Türk üzümünün yerini, onunla rekabet halinde olan Girit üzümü alabilirdi. Aynı tehlike, Türk meyveleri için de geçerliydi. Yunanistan’ın elinde kendine ait çok güçlü bir ticaret filosu vardı. Yunan hükümeti hem ticari yük taşıyan Yunan gemi işletmelerine hem de üreticiye destek veriyordu. Böylece pazara inen Yunan mallarının maliyetleri, başka ülkelere göre çok düşüktü. Girit adasından ya da Yunanistan’a ait başka bir limandan mal yükleyen gemiler üreticiler ve diğer ticaret erbabı açısından bakıldığında, taşınamayan Türk üzüm ve meyvelerinin pazardan çekilmesiyle kendi önünde önemli bir pazar payı aralanmıştı. Türkiye’nin en çok para getiren ihracat ürünlerinin ihracatının taşıma zorlukları nedeniyle olanaksız duruma düşmesiyle, çiftçi, tüccar ve devlet büyük zararların içine yuvarlanacaktı. Devlet desteğiyle desteklenen Yunan çiftçisinin eli, aynı destekten yoksun yoksul Türk çiftçisi karşısında daha da güçlenmiş oluyordu. Üstelik ticari ilişkiler darbe yediğinde, bu darbenin etkileri yalnız o yıl içinde sınırlı kalmaz, aşamalı olarak gelecek



yıllara da yayılabilirdi. Bu sarmalı ortada kaldırmanın yolu, Türk ihracatçısının ve çiftçisinin rekabet gücünü artıracak önlemlerin alınmasıydı. Bunun için yapılması gereken yığınla iş vardı. En başta gelen sorun, yol sorunuydu. Karayolu yokluğu, demiryollarının belli hatlardan öte işlevinin bulunmayışı, deniz ulaşımının da değinilen sorunlarla sarmalanmış oluşu, daha işi başından büyük bir olumsuzluk içine yuvarlıyordu. Karayolları, demiryolları ve deniz ulaştırma hizmetlerinin her şeyden önce birbirine bağlantılı bir bütün olarak düşünülmesi gerekliydi. Bu ise para ve yatırım demekti. Üreticinin elinden ürününü alan sağlam bir kooperatif uygulaması ile ürünler en kısa yoldan ve hızlı biçimde limanlara ulaştırıldığında; gemi seferleri düzenli yapılabilir ve posta gemileri aralıksız ve düzenli biçimde limandan hareket edebildiğinde, Türk ürünleri pazarlara taşınabilirdi. Bunun yanı sıra dünyaya sağlam ilişkiler kurabilen tüccar sınıfının, gemilerin geliş ve gidişini sağlıklı biçimde izleyip, en uygun ücrete en uygun gemiye yük yönlendirebilen acentelerin bilinçli biçimde çalışabilmeleri son derece önemliydi. Ürünler, o ürünü taşımaya uygun gemilere, nitelikli ve ucuz ücretle yüklenebilmeliydi. Uygun gümrük vergileriyle ürün fiyatlarının katlanmasının önü alınmalıydı. Her yönden ürün girdilerini artıran etkenlerle mücadele edilmeli; Türkiye koşullarında makul olan sistem derhal kurulmalıydı.

O zamana dek, Hidiviye Şirketi'nin hızlı, nitelikli deniz taşımacılığı hizmeti ile sağlıklı acente olanakları, bir ölçüde bu rekabet şansında Türklere olumlu olanaklar sunuyordu. Oysa şimdi kumpanyaya ait gemiler hat değiştirdiğinden İzmir bu hattın dışında tutulmuştu. Örneğin bir gemi işletmesine ait her hangi bir gemi Ukranya'dan hareket ettiğinde İstanbul limanına uğruyor ve oradan yük alabiliyordu. İstanbul'dan yeniden hareket ettiğinde, İzmir limanına uğramadan, başka

İstanbul Gemisi





Gülnihal Gemisi

ülkelere ait büyük Akdeniz limanlarına doğru dümen kırıyordu. İzmir'in bu biçimde teğet geçilmesi ve limana gelen yabancı gemi sayısındaki düşüş; işte bütün bu olumsuzlukların ortaya çıkışının tek nedeniydi. Böylece dış ticaret sorunları kabarak artmış, hatta çözümsüz bir noktaya gelmişti. İzmir gibi bütünüyle ihracat üzerine odaklanmış bir liman kentinin, bu durumdan rahatsız olması son derece doğaldı. Oysa yakın zamana dek, sorunlar bu denli sarmal, iç içe girmiş, girift bir durum almamıştı. Türkiye'nin elinde bulunan ticari gemilerin yabancı surlarda seyredip, başka ülkelerin limanlarına yük taşıma deneyimleri yoktu. Üstelik bu kapasitede gemiler olduğu da hala söylenemezdi. Bu durumda yabancı kumpanyalara ait gemilerle ürün taşımaktan başka çare bulunmuyordu. İşler bu noktaya gelmemişken ve yabancı gemiler Türk limanlarından kolayca yük taşıyabilirlerken, İzmirli tüccarların bu tür kaygıları yoktu. Yabancı acentelere bağlı olarak çalışan yabancı gemiler belirli aralıklarla sürekli ve düzenli biçimde seferlere çıkmaktaydılar. Örneğin büyük gemi işletmelerine ait posta gemilerinin seferleri, günü ve saati belirtilerek sürekli gazetelerde ilanlar biçiminde yayınlanır; bir yük gönderecek her hangi bir tüccar ilgili acenteye giderek, taşıtacağı ürünü onun aracılığıyla hareket edecek gemiye yükletebilirdi. Örneğin Hidiviye'ye ait bir posta gemisi İstanbul Limanından hareket ettiğinde, önce Mudanya'ya uğrardı. Oraya yük bırakır, yeni yükleri sarardı. İşlerini tamamlayınca gene saati geldiğinde Mudanya Limanından hareket eder, Çanakkale Boğazı'nı geçer, yönünü İzmir limanına çevirirdi. Hangi mevsim olursa olsun, bu düzenli seferler hep vardı. İzmir limanına gemi geldiğinde İzmir Limanı'na boşaltılacak yükü varsa boşaltırdı. Bu kez aynı limana o gemiye yüklenmek için önceden acenteler aracılığıyla istifi yapılmış yükler, liman işletmesine ait yükleme birimleri tarafından gemiye yüklenirdi. Limana getirdiği yükü boşaltan, limandan da kendisine yüklenecek yükü saran gemi bu kez İzmir Limanı'ndan hareket eder, Akdeniz'in mavi sularında başka limanlara doğru giderdi. Bu döngü içinde, bir Türk limanında, Türk ürünleri, ister Türk limanları arasında, isterse Türk limanları ile yabancı limanlar arasında olsun, özgürce yabancı gemi işletmelerine ait gemilerce taşınabiliyordu.

İSTANBUL LİMANI								
1- Faaliyeti	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957 (6 Ay)
Tic. Eş. Yük. Boş. Akt. (Ton)	1.128.591	1.106.243	1.258.757	1.399.617	1.379.615	1.490.094	1.065.879	328.626
Kömür Yük.Boş.	1.115.258	1.115.258	911.930	1.075.326	978.493	970.424	875.862	491.482
Anbarlara:								
Giren Eşya	200.838	237.276	314.480	248.249	220.729	250.058	189.284	81.356
Çıkan Eşya	199.610	230.211	298.286	281.157	261.366	268.599	218.385	89.671
2-Hasılatı								
Tic. Eş. Yük. Boş. Akt. Has.	5.172.036	5.861.982	6.437.870	8.533.994	9.209.216	10.463.297	9.778.062	4.767.000
Kömür Yük.Boş.	1.501.691	1.367.988	1.092.851	1.748.183	1.717.766	2.075.167	2.165.102	1.380.695
Anbarlama Geliri	3.989.999	4.850.730	5.034.704	9.384.480	15.865.070	10.336.878	7.7693.924	3.570.000
Diğer Hizmet Gelirleri	12.842.334	3.597.773	2.901.845	3.928.585	5.434.874	6.033.971	8.831.570	1.600.925
Toplam	13.506.051	15.678.473	16.367.370	23.595.232	32.222.926	28.909.313	28.468.658	11.318.620

(Kaynak, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030/01/108/682/1)

Artık bu dönem kapanmıştı. Bir yabancı gemi ancak bir Türk limanından yük alıp başka bir ülkenin limanına, yina başka bir ülkenin limanından yük sarıp, bir Türk limanına taşıyabilir; bundan ötesi için taşıma girişiminde bulunamazdı. Bir Türk limanından, başka bir Türk limanına ya da iskelesine yük taşınamayacağına göre artık yabancı işletmeler, hareket ettirecekleri gemilerde yalnızca dış hatlarda yük taşıma yetkisine sahiptiler. Bu da onlar açısından bakıldığında, önemli bir pazar daralmasıydı. Bu nedenle, örneğin yine Hidiviye, İstanbul hattında sefer yapıyor ve İstanbul Limanına yabancı limanlardan yük getiriyordu. Bu iş tamamlandığında, İstanbul limanından başka limanlara gidecek yük varsa, o yükü sarıyor ve yabancı limanlara doğru sefere çıkıyordu. Yeni durumda bu kumpanya, İzmir'e ya da Mersin'e İstanbul'dan sardığı malı götüremeyeceği; onca yol yapıp bu limanlardan ancak dış limanlara gönderilecek malları alabileceğine göre; kendi iş hacminin bir kısmını yitirmiş oluyor ve bu durumda da ister istemez bu yükün altına girdiğinde kar ve zarar hesabı yapıyordu. Bir işletmenin, daralan iş hacmi nedeniyle büyük ölçekli bakıldığında, bu süreçten eskisi gibi karlı çıkması zaten söz konusu olamazdı. Bu nedenle, İstanbul-İskenderiye hattında işleyen Hidiviye Kumpanyası artık İzmir ve Mersin limanını kendileri için kardan çok zarar getirdiği için devre dışı bırakmıştı¹¹³. Türk gemileri de bu yükü yabancı limanlara taşıyacak potansiyele sahip olmadığına göre, Türk ihracat ürünleri, böyle bir tablo içinde büyük bir zararla karşı karşıya bulunuyorlardı.

İzmir Ticaret Odası'na üye olan ihracat ve ithalat işiyle uğraşan tüccarlar bu aşamada büyük bir çıkmazın içinde bulunuyorlardı. Bütün bu olumsuzluklar karşısında bir görüş daha irdelendi. O da Hidiviye acenteliği ile temasa geçerek, doğrudan İzmir Limanı'na bir gemi gelmesini sağlamak ve geminin ücreti neyse onu vermek... Bu tür özel bir gemi kiralama işi, kuşkusuz ürünün fiyatı üzerine büyük bir maliyet bindirecek, astarı yüzünden pahalıya gelecekti. Katma değeri o den-

113 A.g.e., s.124.





li yükselmiş bir ürünün, yabancı pazarlarda başka ülkelerin ürünleriyle rekabet şansı ne olabilirdi ki? Kabotaj, Türk deniz ticaretini diriltmek, yabancıların Türkiye kıyılarında sözleşmelere dayanan ayrıcalıklarını ortadan kaldırmak ve ulusal gemi taşımacılığında önemli adımlar atmak için kurgulanıp uygulanmaya konulmuştu. Ancak uygulamada, günü birlik de olsa karşılaşılan sorunlar da sonuçta çözülmeliydi. Yabancı gemi acentelerinin, İzmir limanına uğrayıp yük almaları ve bunu yurt dışına götürmelerinin maliyeti bu koşullarda yükselmiş görünüyordu. Kuşkusuz, başka hatlarda işleyen gemiler yine İzmir limanına gelip mal yüklüyor ve mal boşaltıyorlardı. Ancak, özellikle ihracat mevsiminin yoğun olduğu, limanı çevreleyen ihracatçılara ait depolara yığılan bozulma olasılığı bulunan malın, ivedi biçimde ve istenilen koşullarda gönderilememesinin olumsuzlukları da böylece yaşanmış oluyordu¹¹⁴.

Sorunlar bu denli açık seçik ortaya çıkınca; bu kez gözler, Türkiye Seyri Sefain yönetimine çevrildi. O sıralarda gerek mübadele sürecinin hızlandırılması amacıyla ve gerekse Sadullah Bey'in (Güney) atak girişimleriyle, değişik kurullar oluşturularak yurt dışına gönderilmiş ve yeni gemi alımları gerçekleştirilmişti. Düşünceler bu kez; bu idareyle temasa geçilmesi durumunda onun, yeni alınmış olan gemilerinden birisini tam da o günlerde İzmir Limanı'nda yaşanmakta olan bu sıkışıklığı çözmek için kullanılıp kullanılamayacağına odaklandı. O zamana dek idarenin elinde bulunan gemilerin eskiliği biliniyordu. Ortalama gemi yaşı, 30'un üzerindeydi. Küçük boyutlu gemilerle, Akdeniz'in dalgalarını aşıp, İskenderiye'ye gitmek büyük bir cesaret isterdi. Ancak yine de yeni gemiler alındığı bilindiği için, bu ulusal gemicilik kuruluşu ile ilişkiye geçmek ve onlardan görüş ve yardım istemek kadar doğal bir şey olamazdı. Bu düşünce ortaya atıldığında, en büyük desteklerden birini İzmir Ticaret Müdürü Ziya Bey'den aldı. O, devletin bu gemi işletmesini ulusun ortak çıkarı için kurduğunu söylüyor; böyle sıkışık zamanlarda

¹¹⁴ A.g.e., s.124.



**1698 Bruyn
İzmir**

ulusun ortak çıkarı uğruna zarar edilse bile bu sorumluluğun altına girmenin ulusal bir yükümlülük olduğunu belirtiyordu. Her yönden çözümsüz kalan ve olumlu bir düşünce geliştiremeyen ihracatçı tüccarlar, bu görüş doğrultusunda Seyri Sefain İdaresi ile temasa geçmenin doğru bir seçenek olduğunda uzlaştılar. Anlaşıldığı kadarıyla, dış hatlarda işleyen yabancı gemi acentelerinden bir yarar elde edilebilecek gibi değildi. Bu amaçla derhal, Ticaret Vekâleti'ne bir telgraf çekilmesine karar verildi. Telgraf metni hazırlanarak, adı geçen bakanlığa gönderildi. Telgrafta milli bir servetin heba olup gitmemesi için İzmir-İskenderiye hattına bir vapur ayrılması istendi¹¹⁵.

Bu sorun, yaşanan pek çok sorundan yalnızca birisiydi. Yalnız bozulma olasılığı bulunan ürünler; yani üzüm ve meyveler için gösterilen bu çaba, başka ortamlarda, başka ürünler için de gösteriliyordu. Pek çok ihracatçı tüccar, kimi yabancı gemi acenteleriyle zorunlu kaldıklarından dolayı yüksek taşıma fiyatları üzerine anlaşılmışlardı. Büyük taşıma ücreti pahasına elindeki ürünü dış pazarlara göndermek derdine düşmüş tüccarın sıkıntılı durumu görmezden gelinecek gibi değildi. Belki de gözlerini karartarak, büyük bir riski üzerine almış bu ihracatçı firmalar, bu tür pahalı taşıma ücretleri nedeniyle, iflasa bile sürüklenebileceklerdi. Taşınacak yükün oranı ve bunun karşılığında taşıma ücreti olarak ödenecek para karşılığında bir yabancı gemi İzmir limanına gelmeyi göze alıyorsa; bu o gemi için önemli sayılacak oranda taşıma parası ödendiği anlamına geliyordu. Ancak; öyle ya da böyle, İzmir Limanı'nda oluşan gemi nakliyecileri için karlı sayılacak bir pazar, en azından yaz aylarında yabancı gemi işletmecileri için son derece çekici olabilirdi. Oysa bütün bu çekiciliğe ve isteklere karşı, yine de limana gelip yük almayışlarının altında garip bir psikoloji vardı. Belki de Türkiye'de son zamanlarda yapılan kabotaj yönündeki düzenlemelere karşı, üstü örtülü, adı konulmamış bir öz direnç içine girmişlerdi. Tüccardan önemli isimlerin el ayak olmasıyla, belli

115 A.g.e., s.124.

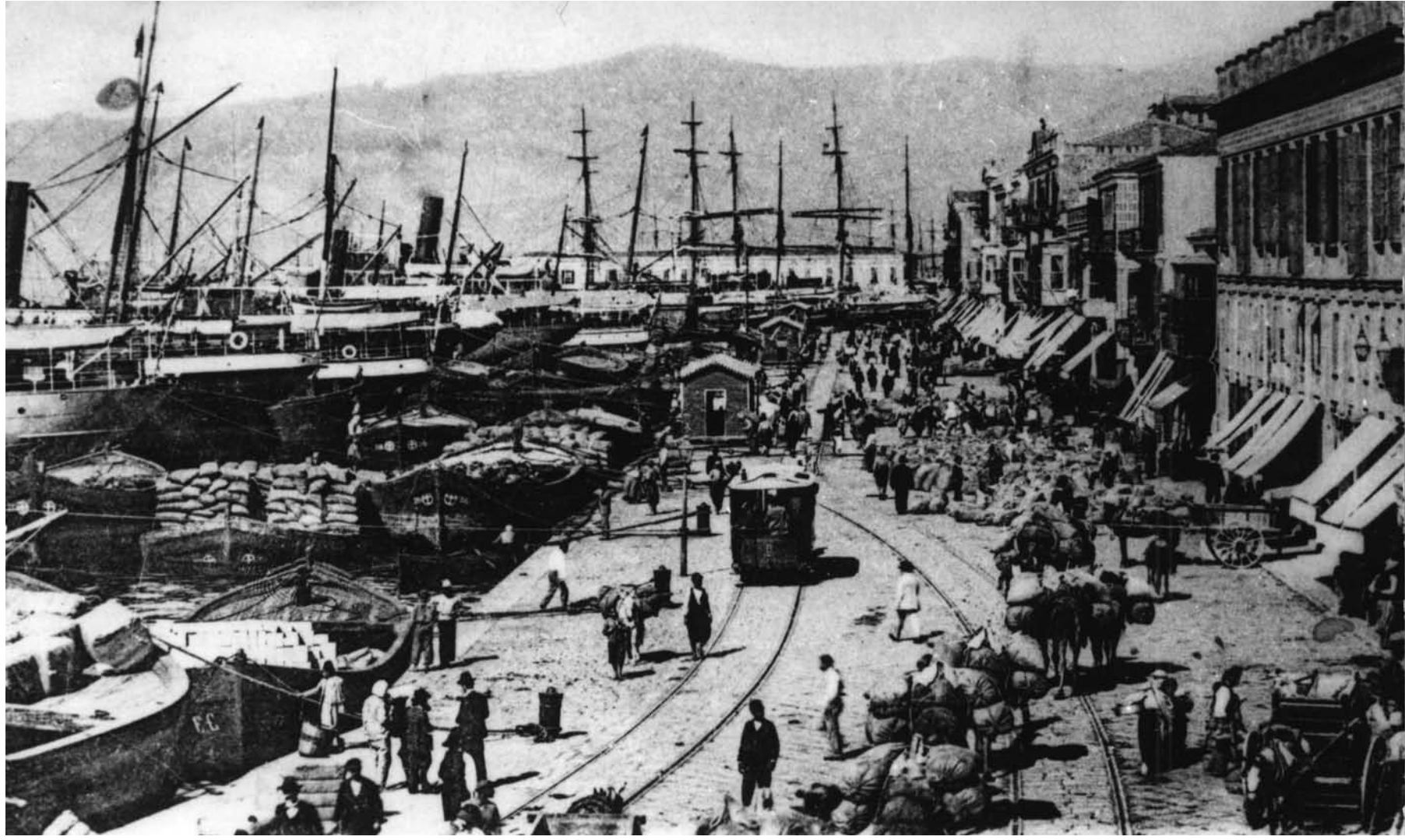


zamanlarda gemi işletmesinin istediği para ödenerek, sırf belli yükleri sarmak için limana gemiler geliyordu. Örneğin, Topçuoğlu Nazmi Bey, İstanbul'da Deutsche Levant kumpanyasının acentesiyle görüşmüş ve ondan İstanbul'da üzüm ve incirin tonunu 25 şiline yüklendiğini öğrenmişti. Aynı dönemde İzmir'de aynı ağırlıkta ve oranda bir yükün taşınması için istenen para, bunun iki katını buluyordu. Bire karşı ikilik bir fiyat farkı, normal olarak bakıldığında oldukça yüksekti. Ne olursa olsun, bu denli yüksek fark olması hiçbir biçimde anlaşılabilir gibi değildi. Bu denli yüksek paralar istenmesinin ve arada böyle farklar oluşmasının nedeni neydi? Bu konuda Nazmi Bey kendince bir araştırma da yapmıştı. Onun sapta-malarına göre; İzmir Limanı'ndan yük taşıyan kumpanyalar kendi aralarında bu yöreden en ağır tarifeye yük taşımak konusunda anlaşmışlardı. Bu büyük gemi işletmelerinin acenteleri bir araya gelerek, Türkiye'nin en büyük ihrac limanı olan İzmir Limanı'na rutin sefer yapmamak, özel bir talep olursa da yüksek fiyat istemek konusunda uzlaşmışlardı. Bu konu üzerinde o denli anlaşılması güç sözler söyleniyordu ki; Topçuoğlu Nazmi Bey'in ifadesine göre bu toplantının yapıldığı yer Viyana'ydı. Bu toplantıda Türkiye'nin yeni yasal düzenlemeleri masaya yatırılmış; bu değerlendirmede karlı bir pazarın yitirildiği görülmüş; bu uygulamaya karşı Türkiye'yi cezalandırmak anlamına gelecek uygulamalar üzerinde uzlaşmaya varılmıştı. Yine Nazmi Bey'e göre yabancı gemi nakliyecileri Türkiye limanlarını yılın her ayı iş yapılacak ortamlar olarak görmüyorlardı. Onların söylemine göre, Türkiye onlar için iki üç ay çalıştıktan sonra, işsiz oturulacak bir ülke durumundaydı¹¹⁶. Anlaşıldığı kadarıyla, Türkiye kıyılarında taşımacılık yapma ayrıcalığı yitirildikten sonra, sırf ithalat ve ihracat mevsimlerine odaklanan bu işletmeler, değerlendirmelerini bu görüntüye göre yapıyorlardı. Ancak bunun ne denli gerçekçi bir yaklaşım olduğu kuşku götürmezdi. Bu söylentinin, Türkiye limanlarına karşı, yabancı gemilerin geliştirdikleri gerçeğe uymayan ortak bir söylem olduğu düşünülüyordu. Yabancı kumpanyalara ait gemiler, Avrupa'nın ve Rusya'nın birçok limanlarına uğruyorlar; hatta kışın İtalya'dan ve başka ülkelerden limon, portakal gibi yükler taşıyorlardı. Dolayısıyla onların gidip geldiği hatlar göz önüne alındığında, İzmir'i devre dışı bırakmaları, sırf İzmir'i kapsayacak bir hattan zarar ettikleri anlamına gelmiyordu. Söylenen buydu. Yani zarar ettikleri gerekçesiyle İzmir Limanı'na uğramadıklarını açıklıyorlardı. Ancak bu gerçeği yansıtmıyordu. Pekâlâ, bir Avrupa limanından ya da Rusya'dan yük saran bir yabancı gemi, sonuçta Ege'den geçip giderken, İzmir Limanı'na da uğrayıp yük alabilirdi. Yani, herhangi bir vapur acentesine ait bir geminin, noktasal olarak sırf İzmir Limanı'na doğru hareket etmesi, yalnız onunla yetinmesi; bütün hesaplarını bu limandan yükleyeceği ürünün taşıma ederine göre yapması anlamsızdı. Ancak gerekçe olarak bu ortaya sürüldüğüne göre, bunun nedeni neydi?

Neden açıldı:

Bu Türkiye'ye ve Türkler'e karşı geliştirilen ortak tavrın bir sonucuydu... Bir anlamda onlar ortak hareket ediyorlardı. Onların karşısında iş yaptırmak durumunda olan Türk tüccarlar ise, bir birlik gösteremediklerinden; Türkler'e ve Türkiye'ye karşı geliştirilen bu tavır, etkili olabiliyordu. Sözde gerekçeler üzerine kurulmuş bir düzen, kendi kuralları içinde akıp gidiyordu. Bunun sonucunda ise, malını ne olursa olsun taşıtma gereksinimi duyan Türk tüccarlar, sürekli olarak bir geminin gelmesini dört gözle bekliyorlar; bir şekilde gemi geldiğinde ise, bu ortak tavrın tuzağına düşmüş olarak, ederinden çok daha fazla taşıma ücreti ödeyerek ürünlerini taşıtmak zorunda kalıyorlardı. Normalde bir yabancı acentenin, uzun bir hat üzerinde gidip gelen gemiler yerine, sırf İzmir limanına gemi göndererek, günlerce orada yük saracak diye bekletmesinin zaten anlamı yoktu. Normalde; gelecek

¹¹⁶ İzmir Ticaret Odası Meclis Zabıt Defterleri: I-II (1926-1930)... , s.190.



bir gemiye göre yük hazırlanır, gemi geldiğinde yükünü limandan yükler ve yoluna devam ederdi. Ancak gemi gelip de İzmir Limanı'na girdiğinde yükün gelmesini ve yüklenmesini beklemeye başladığında, geçip giden her gün için fazladan liman vergisi ödemek durumundaydılar. Bu durumda onlar zarar etmemek için navlun ücretlerine yüklenecelerdi. Limanda çok vapur bulundurulması, ihracat yapan bir Türk tüccarının çıkarına değil, zararınaydı. Önemli olan, sürekli olarak mal sarmaya hazır bir geminin limanda bulundurulması değil; akışkan, işlek bir hatta gidip gelen gemilerin çok zaman yitirmeden limanda hızla yükünü alması ve yoluna devam etmesiydi. Nazmi Bey'in düşüncesine göre, İzmir Limanı'na ayda sürekli devir daim içinde olan sekiz gemi uğrasa, İzmir Limanı'nda gemi taşımacılığı yönünden bir sorun kalmazdı. Bu durumda İzmirli tüccarlar sorunlarını çözebilir ve ürünlerini rahatlıkla gönderir ya da alabilirlerdi. Ancak bunun için Türk tüccarlar, yabancı gemi acentelerine karşı ortak bir tavır geliştirmek zorundaydılar. Onlar birlik halinde hareket ederken, aynı birlik ve dayanışmayı Türkler gösteremiyorlardı. Çoğu kereler sorunlar toplu girişim ve ortak tavırlarla değil, denize düşenin yılanı sarılması gibi, tüccarların bireysel girişimleriyle aşılmaya çalışılıyordu. Bir ortak duruş, plan ve düzen oluşturulamıyordu. Ortak sorunlar ortaklaşa değil, bireylerin bireysel girişimleriyle aşılmaya çalışılıyordu. Böyle olunca da karşı tarafın kurguladığı bir tezgaha düşmekten başka çare yoktu. Kişi, bireysel olarak sorununu çözmeye kalktığında da, yüksek taşıma ücretleriyle karşılaşılıyordu. Yabancı gemi işletmeleri ise bunu bir fırsat olarak görüyor; kısa sürede fazla emek harcamadan yüksek oranda para kazanma peşinde koşuyorlardı. Zira herkesin ortak çıkarına bir birlik halinde hareket etmek söz konusu olmadığından, gemi işletmesiyle ürününü taşıma konusunda tek bir tüccar ortak bir bağta giriyor, sözleşmeler imzalıyor ve bunun gereklerini yerine getirmek için, kendisine sermaye yapabileceği parasını taşıma ücreti olarak veriyordu. Türkler'in zararına

İzmir Liman





Konak Meydanı

bilinçli biçimde oluşturulmuş bu sistemin çökertilmesi gerekiyordu. Bunun için de atılacak ilk adım, bu kumpanyalar ile tek tek yapılan sözleşmelerin feshedilmesi idi. Bu yapılabildiğinde çok önemli bir adım atılmış olunacaktı. Bu durumda yabancı gemiler ve onların bağlı oldukları acenteler çözülmeye başlayacaklardı. Ancak yine de bir gemi acentesiyle bir bağıt içine girmiş olan herhangi bir tüccarın kendi içindeki kaygıları anlamak da zor değildi. Bir sözleşme yapılmışsa, bu tarafların karşılıklı olarak yükümlülükler altına girdikleri anlamına gelirdi. Bu bağıt ortadan kalktığında, ortaya çıkacak durum tüccar için son derece kaygı verici olabilirdi. Çünkü yapılan sözleşmeler feshedildiğinde, tüccarın elinde ihraç edilmeyi bekleyen ürünü, derhal yeni bir gemi bulup, yabancı bir limana gönderme olanağı yok gibi bir şeydi. Ancak tüccarın bu durumunu görerek, ona acımasızca yüklenen yabancı gemi acentelerinin yaptığı şey tam bir fırsatçılıktı. Fırsatçılığın bu biçimde sürüp gitmesi de; hiç benimsenecek bir şey değildi. Bu sarımsılık ve bir tuzağın içine itilmişlikten kurtulmanın çaresi neydi? Nazmi Bey'e göre çare; bu yılı bir biçimde bu haliyle geçirmek, ancak gelecek yıl, gemi işletme ve acentelerinin karşısına topluca çıkıp, karşılıklı olarak müzakere yapmaktı¹¹⁷.

Bir birlik olarak gemi işletmelerinin karşısına çıkıldığında, bu sistemi çöktürmek olanaklı olabilecek; böylece Türk tüccarlar daha uygun taşıma ücretleri karşılığında yüklerini taşıyabileceklerdi.

Bu arada İzmir'de gemi acenteliği mesleğinin gelinen noktada içinde bulunduğu durum da temel bir yakınma konusuydu. Bu konuda ilginç bir kişilik üzerinde duruldu: Epriko'nun oğlu Rişard Olivier'in başında bulunduğu Oliver ve Şürekası Efendiler'in gemi acenteliği... O tarihlerde İzmir'de başta Van der Zee olmak üzere ithalat ve ihracat işiyle uğraşan büyük girişimcilerin yükleri Olivier'in acenteliğine bağlı gemiler tarafından taşınıyordu. Olivier Efendi, o dönemde Akdenizde yük taşıyan en büyük gemi işletmelerinden olan Deutsche Levant Line'nin ve

¹¹⁷ A.g.e., s.190.



Ellerman Lines Limited Kumpani'nin acenteliğini yapıyordu. Gerek kişiliği, gerekse acentelik anlayışı konusunda İzmirli tüccarların büyük eleştirilerine uğrayan Olivier ve Şürekâsı Efendiler adlı gemicilik acentesi, o dönemde etkinlik gösteren gemi acenteleri arasında ilginç bir örnek olarak ortaya çıkmaktadır. Tüccarların pek çoğu, bu acenteden yakınıyorlardı. Öyle ki; İzmir' in tanınmış tüccarlarından Talat Bey, Olivier ve firması için; "Bunlar işin başından çekilirse tüccar kurtulur..." gibi sert eleştiriler getiriyordu¹¹⁸.

Oliviye ve Şürekâsı'na karşı tüccarların bu türlü tutum içine girmelerinin en önemli nedeni; bu önemli acentenin daha aylar öncesinde kimi tüccarlara öneriler götürerek, onlarla bir bir sözleşmeler yapmasıydı. Daha aylar öncesinde, kendi acentesine bağlı gemilerle yüklerinin taşınacağına ilişkin sözler vermişti. Bu sözünün gereği olarak da limanda Oliviye Acentesi'ne bağlı bir gemi sürekli olarak bulunuyordu. Taşıma ücreti yüksek olmakla birlikte, onunla sözleşme yapmış olan kişiler, bu iş kendilerine pahalıya da mal olsa, ellerindeki ürünün taşınacağını biliyorlardı. Oliviye de zaten taşıyacağı yükü bu sözleşmeler nedeniyle garanti altına aldığı için, ona bağlı olarak çalışan gemiler nitelikli hizmet versin ya da vermesin, taşıyacak yük buluyorlardı. Önceden yapılmış bu tür sözleşmeler ve girilen bağit nedeniyle, başka gemi acentelerine bağlı olarak çalışan işletmeler limana gemi gönderse bile; bu yapılanlar o denli açık bir durum almıştı ki; öteki işletmelere bağlı gemiler, limana gemi gönderdiklerinde, bu pazardan gemilerini karlı çıkarak pay alamayacakları düşüncesine de kapılmışlardı. Böylece Oliviye, İzmir Limanı'nda başka gemi acentelerinin iş yapmasını önleyecek bir tür tekel oluşturmuştu¹¹⁹. Bu tekel, öteki gemi acentelerinin yeterince Pazar payı elde etmelerinin önüne geçtiği için; sonuçta bunun zararını İzmirli tüccarlar ödemiş oluyorlardı¹²⁰. Bu koşullarda, Oliviye Acentesi'nin bir tür tekel oluşturma çabaları, yalnız ithalat ve ihracat işiyle uğraşan kişiler için ortaya çıkacak seçenekleri yok ettiği gibi,

118 A.g.e., s.122.

119 A.g.e., s.190.

120 A.g.e., s.190.





aynı alanda, yani gemi acenteliği sektöründe çalışan öteki acentelere de karşı da haksız bir rekabet yaratmış oluyordu.

Cumhuriyetin ilk yıllarında İzmir’de gemi taşımacılığı ve acentelik hizmetleriyle uğraşan sektörün durumu işte bu haldeydi. İzmir Bahriye Birliği, bu çalkantılı dönemin karşılıklı sorunları içinde, ortak sorunlara çare bulmak için çaba harcıyor; sektörün önünü açmak için uğraşıyordu. Ancak sorunun büyüklüğü karşısında bu aşamada yapılacak pek bir şey de görünmüyordu.

Bu dönemde İzmir’e ve İzmir’e ilişkin liman çevresinde oluşan ekonomik hareketliliğin durağanlığına ve ekonominin büründüğü yeni çehreye ilişkin, yabancı acenteler, bağlı olduğu kumpanyalara sürekli olarak raporlar gönderiyorlardı¹²¹. 1923 yılına İzmir, büyük bir yangın ve bu yangın öncesi ve sonrası süreçte; Anadolu’dan ayrılarak Yunanistan’a sığınan yoğun bir göç dalgası sonucu oluşan nüfus boşluğu ile girmişti. Kentin en önemli alışveriş merkezleri yanmış; ticaret alt üst olmuş; bu yılın sonuna doğru, bu kez Yunanistan’dan Türkiye’ye göçmen taşınmasına başlanmıştı. Göçmenler, Türkiye’nin kıt olanaklarına karşın, Türkiye bandıralı gemilerle taşınıyor; buna karşın, Yunan bandıralı gemiler değişik Anadolu liman ve rıhtımlarına yanaşarak, geride kalan Ortodoksları Yunanistan’a götürüyorlardı. Bu nedenle, yazılan raporlarda, kentteki genel durumun iyi olmadığına ilişkin notlar

¹²¹ Compagnie des Messageries Maritimes; Agenced Smyrne Rapport-General de Service; 1924, ss. 1-10.

yer almaktaydı. 1924 yılında bir yıl öncesine göre gözle görülür gelişmeler kendini gösteriyordu. Acenteler, kentte yaşanan zorluklar açısından, en önemlilerinin denizcilik alanında olduğunu belirtmekteydiler. Artık bu tarihte, Lozan'da alınan kararlarla, yabancı gemi kumpanyalarına kimi kısıtlamalar getirilmeye başlanmıştı. Pek çok acente İzmir'den ayrılmakla birlikte; yine de İzmir'de iş peşinde koşanlar vardı. 1925 yılında durumun daha da düzeleceğine ilişkin umutlar korunuyordu. Örneğin bir raporda; "Umarız, 1925 yılında yeni düzenlemelerle bu can sıkıcı kısıtlamalara bir çözüm bulunur" denilmekteydi¹²². Koşullar eskiye göre çok değişmişti. Daha önce hiçbir vergi ödemeden kıyılarda deniz ticaretinin her bir alanıyla ilgilenen yabancılar, Türkiye liman ve iskelelerine yanaştıklarında pek vergi ödemezlerdi. Ancak artık bu dönem kapanmıştı. Bir yabancı geminin ücret ödemesinden Türk kıyılarındaki liman ve iskelelere yanaşması artık olanaksızdı. Anlaşıldığı kadarıyla, eski ile karşılaştırma yaptıklarında da kendileri için hep yüksek olduğunu düşündükleri liman vergisinden yakınıyorlardı. Türk Hükümeti'nin bu yeni dönemde kıyıya yaşanan gemiler için getirdiği kısıtlamalar da can sıkıcıydı. Üniformalı memurlar dışında, gemi çalışanlarının kıyıya inmesi yasaklanmıştı. Gemide ve konaklama sırasında, kentte ticaret yapılması da engellenmekteydi. Bir gemi çalışanı kıyıya çıktığında, pek çok şeyin vergisini ödemek durumunda kalıyordu. Gümrük memurlarının yabancı gemi işletmelerine karşı getirdiği kısıtlamalar sıkı sıkıya uygulanıyordu. Gümrükte karşılaşılan bu kısıtlamalar, bir adım sonrasında limanın içinde liman memurlarınca, limandan dışarı çıkıldığında polis tarafından sürdürülüyordu. Eskiden klavuzluk hizmeti, limanda etkinlik gösteren işletmeler tarafından yapılıyordu. Ancak şimdi bu tür hizmetleri, Türk Hükümeti sağlamaya çalışıyordu. Bu nedenle resmi çevrelerle ilişki içine girerek, örneğin klavuz bulmak bile artık oldukça güçtü. İzmir Limanı'na girişte ve çıkışta, limana yanaşan ya da limandan uzaklaşan gemiler için; doğal koşullardan kaynaklanan zorluklar vardı. Bu nedenle, klavuz bulunamadığında geminin limana giriş ve çıkışında uzun beklemeler olabiliyordu. İşgalden arındırılmış bir bölgede, elbette yeni kurulan yönetim yapısında kimi güçlüklerin kendisini göstermesi doğaldı. Yanıp yıkılmış bir kentte, her şeyin düzgün ve tam da istenildiği gibi gitmesi zaten olanak dışıydı. Bu koşullar altında, İzmir Limanı'nı doğrudan ilgilendiren yeni kurallar, kurumlar ve uygulamalar açısından bakıldığında, bürokrasinin yarattığı güçlükler derhal kendini gösteriyordu. Bürokraside bir düzensizlik, karmaşa ve uyumsuzluk vardı. Bu düzensiz ve uyumsuz görüntü, gemi işletmelerinin limanda bulunduğu dönem içinde yapmak zorunda oldukları işlere de yansıyor. Örneğin, bir gemiyle ilgili resmi evrakların doldurulması ve onaylar; hazırlanan konşimentolar oldukça uzun zaman alıyor; çapraşık ve karmaşık süreçlerden geçilerek büyük güçlükler sonucunda ancak işlemler tamamlanabiliyordu. İzmir Limanı'na ilişkin düzenli raporlar hazırlayan Fransız Deniz Postası'nın bu döneme ilişkin bilgilerinde oldukça çarpıcı sonuç ve saptamalara ulaştığı görülmektedir. Bir raporda belirtildiği gibi, pek çok Müslüman Mübadil Yunanistan'dan kalkıp, Türkiye'ye gelmeye başladığında kentin aldığı karmaşık görüntü başlı başına görülmeye değerdi. Kentte yoğun bir sefalet göze çarpıyordu. Üstelik bu yoksulluğun yanı sıra, gittikçe karmaşıklaşan toplumsal yapıda önemli bir güvenlik sorunu da ortaya çıkmıştı¹²³. Kentte görülen yangın ve yıkım; büyük yığınları evsiz barksız orta yerde bırakıvermişti. Yangın yerlerinde yığınlar halinde molozlar ve diğer kalıntılar görülüyordu. Bu süreçte, kentten yoğun bir Ortodoks Rum göçü başlamıştı. Derken, Türk gemileri Yunanistan'dan mübadele yoluyla göçmen getirmek için denizlere açılmış; her gelen gemi, yığınlar halinde göçmenleri iskelelere indirmektedir. Fransız Deniz Postası'nın raporunu yazan uzmanları en şaşırtan şey, onca ardı ardına darbeler

122 Aynı rapor, ss. 1-10.

123 Aynı Rapor, ss. 1-10.



FRANSA'NIN İZMİR LİMANINDA TOPLAM TİCARET HACMİ VE GEMİ YÜKLEME SAYILARI

Fransa Deniz Postası'na göre İzmir Şubesindeki İhracat Gelirleri

Yıl	Frank
1919	430.198,62
1920	936.471,88
1921	Marsilya Limanı'ndaki Grev nedeniyle rakam belirlenememiştir.
1922	1.174.104,86
1923	1.524.231,35

Gemi Yükleme İlişkin Sayı					
Yıl	I°	II°	III°	IV°	TOPLAM
1923	421	272	297	1820	2810
1924	151	202	171	77	601
	572	474	468	1897	3411

(Kaynak, Compagnie des Messageries Maritimes; Agenced Smyrne Rapport-General de Service; 1924)

almış bir kentte, bu denli yoğun toplumsal ve ekonomik çöküntüler yaşanmasına karşın, kentte şaşırtıcı derecede göze çarpan canlılıktı. Çöküntü sonrasında bu canlılığa bakarak, ekonomiyi ilgilendiren bütün alanlarda ticari işleyişin son derece parlak olacağı anlaşıyordu. İhracatta savaşın hemen bitiminde karşılaşılan yoğun ve keskin geriye gidiş bir noktada durmuş; ardından yukarıya doğru hızlı bir hareketlilik başlamıştı. Aynı ölçüde olmasa da ithalat da gözle görülür biçimde yükselmekteydi. Ticaretin bu iki yönü, ekonominin ne denli diri ve gelecekte ne ölçüde canlı bir biçim alacağını göstergesiydi. Türkiye, yurt dışından Türkiye'ye giren mallarla ilgili olarak gümrük oranlarını yükseltmişti. İthalattaki yoğun hareketliliğin önünde, bu gümrük vergisinin yüksekliği bir engel oluşturuyordu. Bu gümrük oranlarının yüksek tutuluşundaki amaç yerli yatırımcıyı korumak içindi. Yerli sanayicilerin durumuna bakıldığında da henüz daha emekleme aşamasında görülen bu yeni kesimin, gereksinim duyulan tüketimi karşılayacak üretim düzeylerine ulaşmaktan oldukça uzak olduğu görülmüyordu. Ancak bu düzenlemeler yine de kentte yatırım yapacak bir yabancı yatırımcıyı zarara uğratabilecek oranlara ulaşmıştı. Türkiye'de yatırım, bu aşamada yabancı yatırımcılar için var olan koşullarda büyük bir risk yaratıyordu. Bu durumdan doğal olarak Fransız malları da etkilenmişti. Başta kimi süsleme işleri; ipek, şarap, içki türleri ve kozmetik ürünlerinin satışında yoğun bir geriye gidiş yaşanmıştı¹²⁴.

Ancak, Fransız tüccarların İzmir'de ticari etki alanlarının daralmasına karşın, şaşırtıcı biçimde İtalyan tüccarların etki alanı genişliyordu. Bu alanlarda İtalyan ekonomisi yükselişte; Fransız ekonomisi ise gerilemekteydi. Cenova, Trieste ve İtalyan Limanlarındaki işlemler gün geçtikçe artmakla birlikte; Marsilya ve Fransız limanlarındaki yoğunluk aynı ölçüde gelişmiyordu. Bu nedenle Fransız gemicileri, Türkiye ile ticari taşımacılık konusunda iş hacmi açısından yoğun bir daralma yaşıyorlardı. La C° Française de l'est Europeen, le Credit Foncier d'Algerie et de Tunisie, la Maison Routier & Fils, les Etablissements Cousinery & C°, les Magasins de Petit Louvre, du Bon Marche, du Bazar d'Orient, la Maison Cros-Tissot & C° gibi firmalar Fransa için önemli firmalardı. Bunların İzmir üzerinden Türkiye ekonomisinde bir payları olduğu bilinmedik bir şey değildi. Şimdi bunlar yavaş yavaş ortadan kalkıyordu. Bu alanlarda Fransız etkisi azaldıkça, pek çok İtalyan temsilci bölgede alınıp satılabilecek arazilere göz gezdirip; bir üstünlük ele geçir-

¹²⁴ Aynı Rapor, ss. 1-10.

me gayreti içinde bulunuyorlardı¹²⁵. İtalya adına çalışan Servizi Marittimi- Lloyd Triestino- C° Puglia gibi acentelere ait gemiler; İtalyan İthalat odalarına bağlı küçük armatörlerin az sayıdaki ve düşük tonajlı gemileriyle; İtalya'dan yükledikleri malları İzmir, Ayvalık, Edremit, Midilli ve kıyıdaki diğer limanlara sürekli olarak indiriyorlardı¹²⁶. Raporda adı geçen bu acenteler; Lozan'da adı geçen ve adları tek tek saptanan İtalyan gemi acenteleriydi. Bu geçiş döneminde İtalyanlar'ın deniz nakliye işinde daha önde bir pazar payını elinde tuttuğu açıktı. Deniz Postası'na ait rapor; 1924 yılında İzmir'de toplam 531.602 tona sahip, 336 İtalyan gemisinin limanı ziyaret ettiğine değinmekteydi. Buna karşılık Fransız bayrağı taşıyan gemi sayısı ancak 61 olmuştu. Bunların tümü, 182.090 tonu ancak bulabilmişti. İzmir'den Marsilya'ya giden güzergâhın değişmesinden dolayı 1924 yılındaki gelir kaybı 640.000 franktı. Fransız gemileri için İzmir, her zaman önemli bir liman olarak yerini korumuştur. Ancak şimdi durumun tersine gittiği görülmüyordu. Kent yeniden yapılandırılırken ticari canlılığın artmasına karşın; Fransa Avrupa ile bağlantılı yolcu hareketliliğinde, eskiden gösterdiği etkinliği gösterememişti. Türkiye kıyılarında posta servisi yalnızca Türk yönetimi tarafından yürütülmekteydi. Üstelik bunun son derece düzgün biçimde yapılabildiği anlaşılmaktaydı. Ancak Avrupa ile bağlantılı posta servislerinde sorunlar vardı. Örneğin Fransa ile yazışmalar Orient Express üzerinden yapılıyor; İzmir'den gidecek bir posta önce İstanbul'a, oradan da Fransa'ya doğru yola çıkıyordu. Bunun tersi olarak da Fransa'dan gelen bir posta önce İstanbul'a, oradan da İzmir'e gidiyordu. Bu süre ise ortalama sekiz günü buluyordu. Telgraf işletmeciliği konusunda bir sorun görünmüyordu. Türkler Eastern Telegraph'ı kapatmışlardı. Bunu Türkiye'de kurulan posta servisi yerine getiriyor ve bu kurumla iletişim son derece sorunsuz ve iyi bir şekilde yürütülebiliyordu¹²⁷.

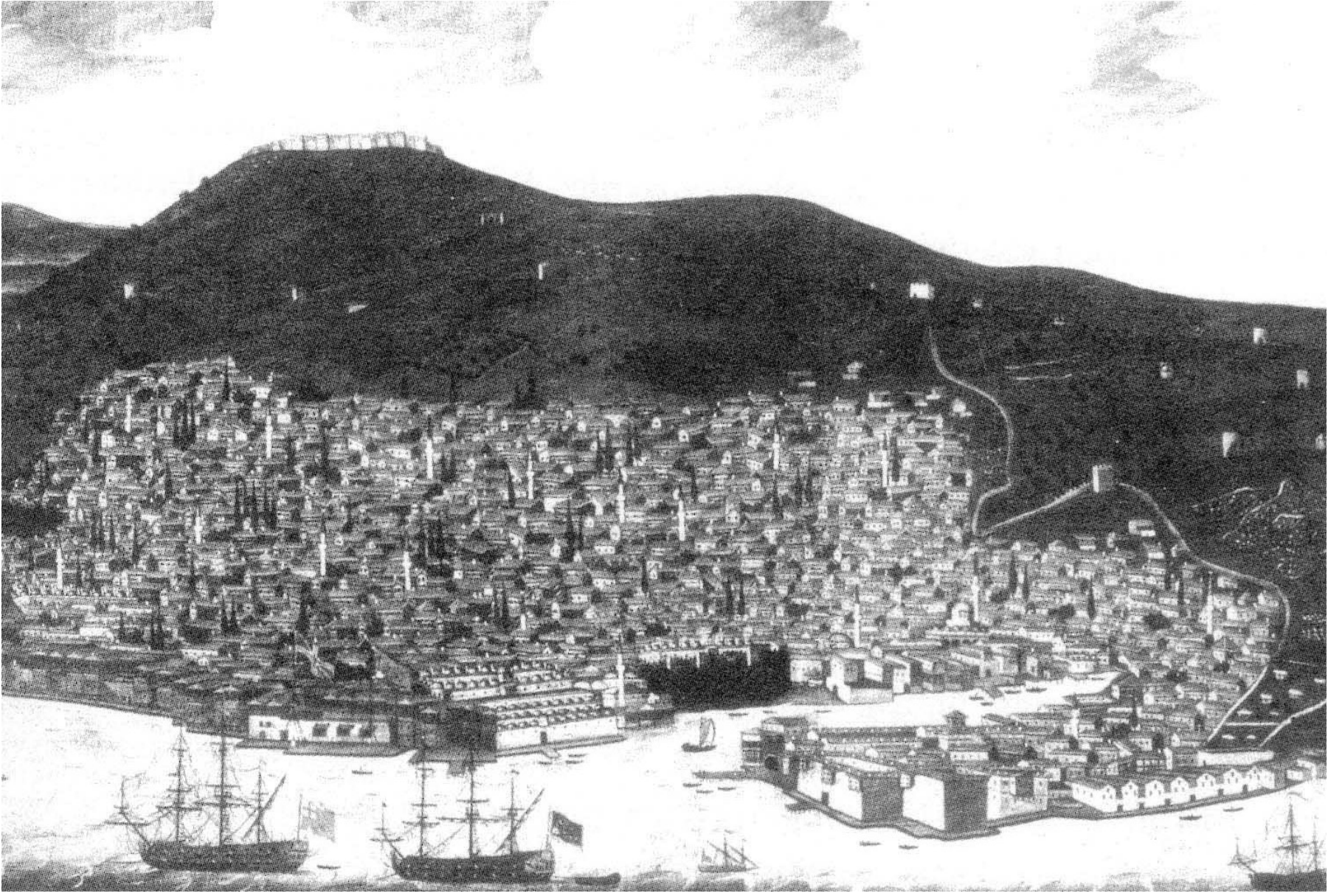
İzmir'de deniz üzerinden dönen ticareti yorumlayan Fransız Deniz Postası'na ait raporlar, 1924 yılında yaşanan kısmi canlanışın 1925 yılında yeniden tersine döndüğünü vurguluyor. Bu yıllarda artık, yalnız siyaset alanında değil, toplumsal yapıda ve ticari ilişkilerde daha kararlı bir milliyetçi kabarış görülmüyordu. Bu

125 Aynı Rapor, ss. 1-10

126 Aynı Rapor, ss. 1-10

127 Aynı Rapor, ss. 1-10





1750 Cıvarı İzmir Tablosu

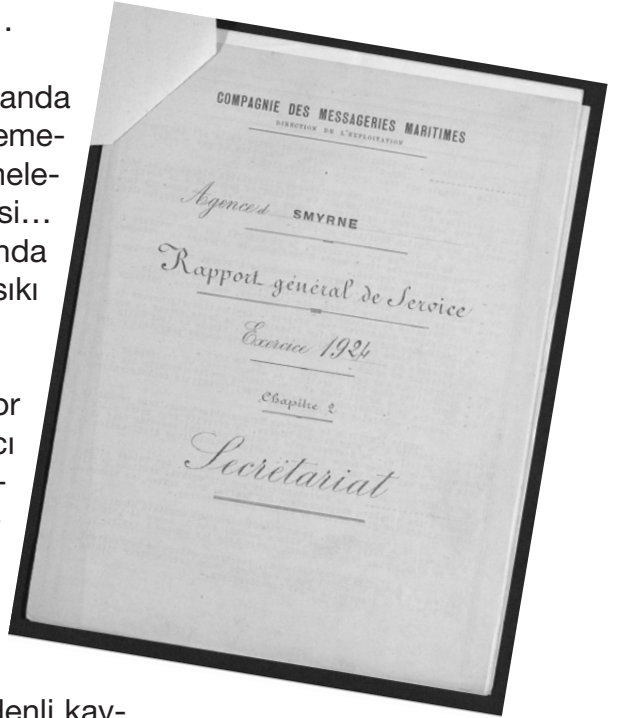
kabarış, o dönemin kamuoyunda ve özellikle basınında; yabancılara karşı hoşnutsuzluğu açıkça dile getiren bir boyuta ulaşmıştı. Deniz Postası'nın 1925 yılına ilişkin raporunda vurguladığına göre; her alanda kendini gösteren yönetim süreçlerinde, büro hizmetlerinde "otokrat" bir yapı oluşmaktaydı. Bu buyurgan yapı içinde bürokrasi, düzensiz ve eşgüdümsüz biçimde varlığını sürdürüyordu. Ulusal Hükümet'in deniz taşımacılığı konusunda aldığı yeni önlemleri yabancı gemi acenteleri, kendilerine karşı bir engelleme olarak görüyor ve yorumluyorlardı. Bu saptamalarını da bağlı buldukları gemi işletmelerine düzenli yazılar yazarak iletiyorlardı. Bu karmaşa ortamında kuru üzüm, pamuk, tütün ve diğer hammaddelerin dış satımında büyük bir azalma vardı. İşler felç oluyor; piyasadaki ekonomik geriye gidiş, işin başında olan sorumluları telaşlandırıcı bir nitelik alıyordu. Yabancı acenteler adına gözlemde bulunanlar, bunun en önemli nedenlerinden birisini, devletin yabancı tüccarlar ile Türk üreticisinin arasına girme isteğine bağlıyorlardı. Bu girişimler, Türk çiftçisini korumayı amaçlamakla birlikte, gelişmeler bunun tersi bir süreç izliyordu. Pazara çıkabilen ürünün niceliği ve niteliğine karşılık ele geçen paraya bakıldığında, bunun gerçek bir kazanç olmadığı derhal anlaşılıyor. İzmir Limanı'nda ihracatta görülen bu kötüye gidiş, ithalat için geçerli değildi. Ülke dışından yapılan ithalatta, gözle görülür bir iyileşme vardı¹²⁸. Dış ticarete, gemi acentelerinin gerçekleştirdiği işlemler üzerinden dönen gemi hareketliliği, 1926 yılında gözle görülür bir canlanış yaşadı. Bir anlamda, 1926 yılının ilk yarısında işler bir parça daha iyiydi. Ancak bu iyiye gidiş, bir önceki yıla, yani 1924 yılı ile karşılaştırıldığında, bu yılı geçecek bir boyutta da değildi. Yabancı gemi

128 Compagnie des Messageries Maritimes; Agenced Smyrne Rapport-General de Service; 1925

işletmecileri hala Türk yöneticilerin tavırlarında bir değişiklik olacağını ummakla zaman yitiriyorlardı. Yabancı uzmanlara göre; Anadolu'da yeni bir "Rönesans" yaşanmaktaydı. İzmir Limanı'nda hala adil, olumlu bir işbirliği ve atmosfer yaratılacağı umulmakla birlikte; gelişmeler yaşanan bu rönesansı besleyecek nitelikteydi. Bir anlamda Anadolu, kendi kimliği üzerinde ekonomik yükselişe yön veren bir politik duruşu tercih etmişti. Bu dönemde bir yabancı acentenin yaptığı bir iş karşılığında başta genel tüketim vergisi olmak üzere; özel tüketim vergisi, kazanç vergisi, sabit vergi, ilköğretim vergisi, Türk Ticaret Odaları vergisi ve belediye vergisi gibi vergilerle karşılaşmaktaydı. Türkiye'den çıkış yapan yabancı gemilerin geçiş biletlerine genel tüketim vergisi yansıtılıyordu. Türk karasularında restoran hizmetlerinden özel tüketim vergisi alınmaktaydı. Bu vergiye yabancı gemi sahiplerinin tepkisi olmuş; özel tüketim vergisi adı altında alınan bu vergiden hükümet, bu girişim üzerine caymak durumunda kalmıştı¹²⁹. Görüldüğü gibi Türkiye Cumhuriyeti yurttaşı olmayan gemi işletmeleri ve acenteler, Türkiye ile ekonomik bir ilişki içine girdiklerinde, eskiden hiç görmedikleri yeni uygulamalar ile karşı karşıya bulunuyorlardı. Örneğin, İzmir Ticaret Odası'nca alınan vergilerde bile bu ayırım vardı. Yabancı acenteler, kimi görüşmeler ve temaslarda bulunarak, bu sıkıntılı durumu ortadan kaldıracak girişimlerde bulunmuşlardı. Bu görüşmeler bir süre sonra Ticaret Odası'ndan Vergi Dairesi'ne yönlendirilmiş; vergi dairesi de tek başına bir karar alamayacağına göre, Ankara'dan gelecek olumlu bir haberin bekleyişi başlamıştı. Yabancı gemi acentelerinin hemen kabotaj öncesinde Türkiye kıyılarında yaptıkları taşımacılık hizmetlerinde dile getirdikleri zorluklar şunlardı: Türk dilinin kullanılması zorunluluğu; Türkçe muhasebe ve ticaret defterleri hazırlamak yükümlülüğü... Bunlara ek olarak da Türk makamlarla yapılacak her türlü işlemin, Türkçe olarak yapılması zorunluluğu...

Bunlara ek olarak, yabancı gemilerde çalışan kişilerin belli oranda Türk olması gerekiyordu. Limanlarla ilgili yasalar gümrük düzenlemeleri, konşimento koşullarında çıkacak sorunlarda Türk mahkemelerin geçerli oluşu ve Yeni Türk Ticaret Yasası'nın yürürlüğe girmesi... Yükleme ve boşaltma işlemlerinin ciddi bir sorun olarak ön planda bulunması ve bu sorunun, "İzmir Bahriye Birliği" tarafından sıkı biçimde izlenmesi¹³⁰...

Görüldüğü gibi İzmir Bahriye Birliği bu geçiş döneminde çok zor bir görevi de üstlenmiş bulunuyordu. O yıllarda, yerli ve yabancı gemi acentelerinin üye olarak bulunduğu bir mesleki oluşumda; özellikle Kabotaj'a geçiş sürecinde yabancı gemi acenteleri ve nakliyecilerinin karşılaştıkları zorlukların İzmir Bahriye Birliği'nin gündemine taşınmaması olanaksızdı. Zaten yabancı gemi acentelerinin, kendilerinin de üyesi oldukları bu birliğe sorunlarını yansıtmaları doğal bir sonuçtu. Bundan da öte; Türkiye'nin bu deniz ticaret alanında dönüşümü, onlar için o denli kaygılıydı ki; gittikçe artan ve yoğunluğu hissedilen sınırlamalar karşısında, yabancı acentelerin Deniz Ticaret Müdürü ile kalıcı iletişim kurmak gibi girişimleri bile oluyordu. Gümrük çalışanlarının kendilerine olan tavırlarından tutun da; limandaki trafiğe engel olan ve deniz trafiğine zarar veren gümrük mevzuatının, katı tavırların ve uygulamaların yumuşatılması için çabalar hep kendini gösteriyordu¹³¹.



129 Aynı Rapor

130 Aynı Rapor.

131 Aynı Rapor.



Yukarıda değinildiği gibi Türk ürünlerini yabancı limanlara taşımak için, kendi Pazar paylarının daraldığını gören yabancı gemi işletmeleri; bu ulusal duruşa refleks olarak taşıma ücretleri ve limandan kaldırılan gemilerin sefer aralıkları konusunda önemli güçlükler yaratmışlardır. Karşılıklı olarak o zamana dek görülmedik tavır, uygulama ve yasal düzenlemelerin hakim olduğu bu dönem, yine Fransız Deniz Postası'nın raporlarında aktardığına göre, ticaret üzerinde son derece olumsuz etkiler yaratmıştır. Türkiye milli bir ekonomik diriliş için adımlar attıkça; bu adımların sarsıntısı olarak, birbirini izleyen dalgalar biçiminde ekonomik göstergelerde kötüye gidişler kendini gösteriyordu. Örneğin para kurunda dalgalanmalar oluyor; kredi limitleri yetersiz kalıyor ve sermaye de bundan olumsuz yönde etkileniyordu. Buna karşılık olarak da devlet tekeli daha da yaygınlaştırılıyordu. Bütün bu dalgalanmalara karşın atılan adımlar yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin "ilerici" doğasının bir parçası olarak görülüyor ve yorumlanıyordu. Öyle ki bütün bu zorluklara, dalgalanmalara ve zaman zaman kötüye giden göstergelere karşın; İzmir'de ve İzmir Limanı çevresinde gözle görülür bir canlılık vardı. Bu canlılık, ileriye doğru iyimser tahminleri haklı çıkaracak nitelikteydi. İhracatta hareketlilik başlamıştı ve bu hareketliliğin süreceği umuluyordu. İthalat ise etkili biçimde sürüyordu. İzmir'de deniz nakliyatçılığı yapan Fransız Deniz Postası'nın yıllık net geliri 1925 yılı için 1.682.806.67 Frank olarak gerçekleşmiş; bu raporu kaleme alan acente rapörtörü M. Meynard tarafından bu rakam "Son derece parlak" olarak nitelendirilmişti. Ancak aynı rapörtör şu yorumu yapmaktan da geri kalmıyordu: "Eğer İstanbul üzerinden gelip geçerlerken İzmir'e uğramalarının ve oraya yük boşaltmalarının önündeki engel kaldırılmış olsaydı bu gelir 3 Milyon Frank'a ulaşabilirdi". M. Meynard gözlemlerine göre ise şubenin gelirlerinin yükselmesinin kısmi sebeplerinden birisi de Frank'ta yaşanan düşüştü¹³². Londra-Marsilya-İzmir Ticaret hattı geliştirilebilir; gemilerin yol üzerinde uğradığı limanlarda kalış süreleri artırılabilir; böylece işletmeye ait gemilerin taşıma potansiyeli artırılabilirdi¹³³.

Bu dönemi Türkiye'de ulusal ekonominin oluşturulması yönünde çok önemli dönüşüm evrelerini kendi içinde barındıran bir dönem olduğuna kuşku yoktur. Buna karşın aynı yıllar yabancı gemi acentelerinin ve gemi işletmelerinin en büyük darbeyi yedikleri yıllar olarak görmek mümkündür. İzmir Limanı'nda, başta tüccar zümre olmak üzere, gemi nakliye ve acenteciliğinin aldığı ağır darbenin ve çözülüşün temelinde; bu genel havanın etkilerini görmek olanaklıdır. Yabancı tüccarların, gemi taşımacılarının ve acentelerinin etkinlik alanları daraldıkça, kuşkusuz bu yıllar açısından bakıldığında Türkiye ekonomisinde bir duraksama ve belli alanlarda boşluklar da kendini göstermiştir. Bu karmaşık ortamda; deniz ticareti, taşımacılığı ve acenteliğinin uğraştığı her bir alanda sorunların yoğun olarak yaşandığı bir dönemde, İzmir Bahriye Birliği'nin Türkiye ve yabancı gemi işletme ve acentecilerince yeniden kurulmuş olması son derece anlamlıdır. Birlik hiç kuşkusuz, elinden geldiği ölçüde sorunları kendi arasında irdelemiş, alınması gereken önlemler konusunda kendine üye olan kişiler aracılığıyla işletme ve acenteleri bilgilendirmiş; başta İzmir Bahriye Müdürlüğü olmak üzere; ilgili yerlerle temasa geçerek, karşı karşıya kaldıkları sorunları anlatmıştır. Bunu yaparken, birliğin İzmir Ticaret Odası ile yoğun bir ilişki içinde olduğu da gözlemlenmektedir. Bu da doğaldır. Daha çok yerli sermaye ile kurulmuş üyeye sahip İzmir Ticaret Odası'nda ithalat ve ihcacet işiyle uğraşan tüccar zümrenin etkili olduğu göz önüne getirildiğinde; ticaretin en önemli ayağı olan deniz taşımacılığı ve acentelik hizmetlerinin bu tür ortamlarda ele alınıp, Türkiye'nin yeniden inşa sürecindeki rollerine vurgu yapılması son derece önemlidir. Ancak Türkiye'nin bu dönemde

132 Aynı Rapor.

133 Aynı Rapor.



giderek yeni bir ekonomik tercihe yöneldiği; tekellilik ve millilik/ ulusalcılık özelliği yüksek bir ekonomik modele yöneldiği de belleklerden uzak tutulmamalıdır. Öyle ki, Kabotaj Yasası'nın 1 Temmuz 1926 yılında uygulamaya konulmasına dek yaşanan bu karmaşa, sonraki dönemde gittikçe bir durulaşma evresine girmiştir. Ancak bu evrede karmaşa yerini daha net bir görüntüye terk ederken; yerli girişimci ve sermaye kesimi yaratma çabasının bir parçası olarak; yabancı gemi taşımacılığı ve acentelik hizmetleri ancak Türkiye'nin ithalat ve ihracat ürünlerini ve yüklerini taşımakla sınırlı bir alanda kalmıştır. Buna karşılık; yerli sermaye ile oluşturulmuş Türk bandırası taşıyan gemilerle Türkiye limanları ve iskeleleri arasında yük taşınabilmiştir. Ulusal deniz filosunun, Türkiye ile Yunanistan arasında uygulanan Nüfus Mübadelesi, Bulgaristan ve Romanya gibi yakın kıyıları olan ülkelerden öte daha uzun mesafelerde uluslararası taşıma evresine geçmesi, oldukça uzun ve zorlu bir yolun alınmasını gerektirmiştir. Türk Deniz Nakliyeciliği ve Acenteliği de; ister istemez bu çerçevede içinde varlık gösterebilmiş; İzmir Bahriye Birliği'nden İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'ne uzayan süreç, bu dönemin kendine özgü koşulları içinde biçimlenmiştir.

BUNALIMLI YILLAR

Ekonomik Zorluklar'dan Dünya Savaşına

Konu, bir derneğin tarihini ele almak olsa bile, bu tarihin çok daha geniş bir tarihsel tablo içinde olduğu göz ardı edilemez. Gelişmelerin, olayların ve tarihsel olguların irdelenmesinde, o olguları yaratan yerel ve evrensel ölçekli olaylara göz atmak ister istemez gereklidir. Yoksa ele alınan bir konu, onu tamamlayan genel bütün-den soyutlaştırıldığında doğal olarak havada kalacaktır. İzmir Bahriye Birliği'nin 1913'te kuruluşundan sonra Türkiye'deki sivil denizciliğin ve doğal olarak gemi taşımacılık ve acenteciliğinin de bir değişim geçirmesi; evrilerek dönemin koşul-

KABOTAJ YASASI

"Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun" adını taşıyan 815 nolu bu yasa şu hükümleri getirmişti:

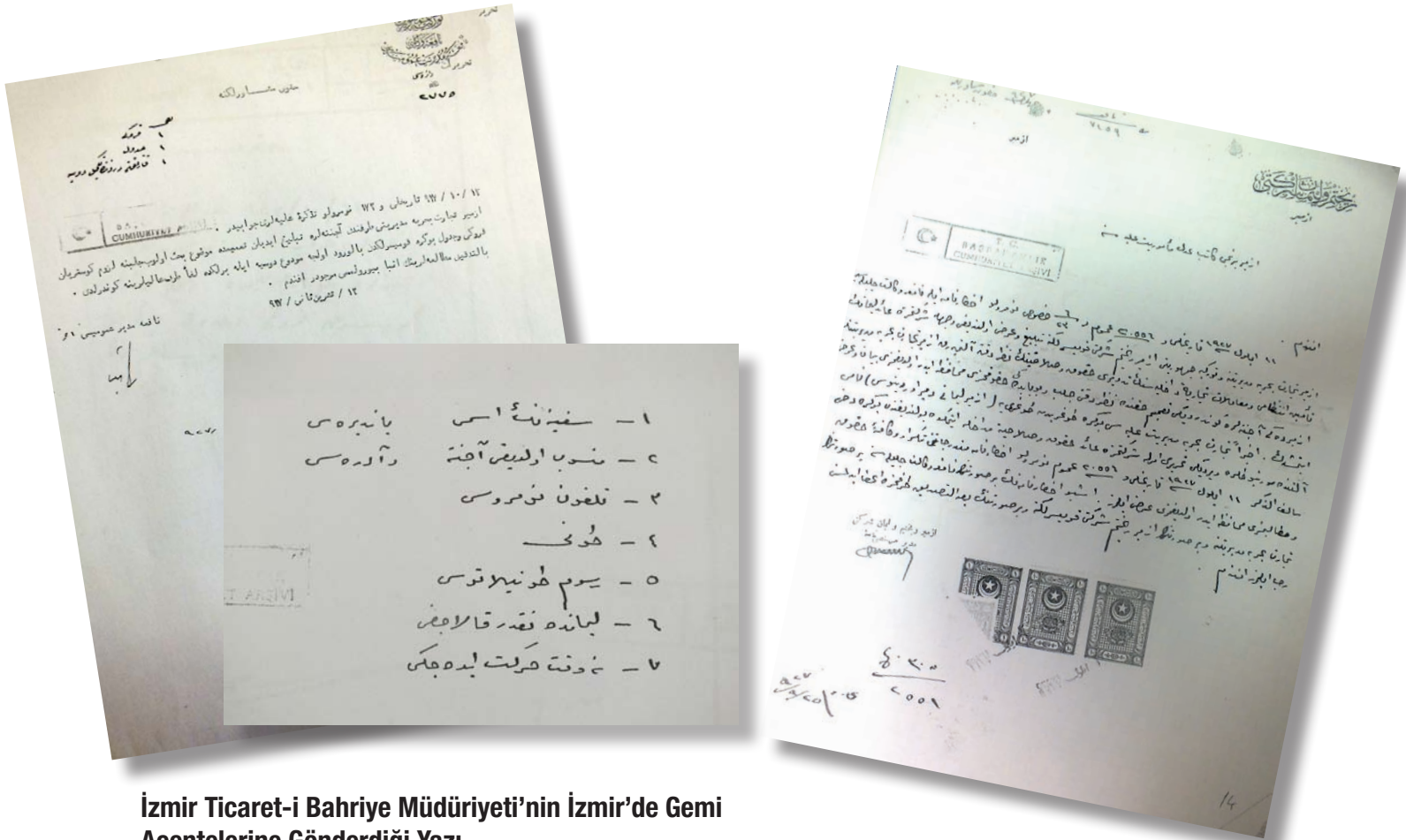
Türkiye kıyıların bir noktasından diğerine yük ve yolcu alıp taşımak ve kıyılarda limanlar içinde ya da limanlar arasında çekme ve kılavuzluk ve hangi içerikte olursa olsun; bütün liman hizmetlerini yerine getirmek yalnız Türkiye sancağını taşıyan gemilere taşıma araçlarına özgü kılınıyordu. Yabancı gemiler ancak yabancı ülkelerden aldıkları yolcu ve yükü Türk limanlarına getirebilirler ve Türk limanlarından yabancı limanlarına gidecek yolcu ve yükü alabilirlerdi. Yine nehirler, göller ve Marmara havzasında bütün kara suları kara sularında bulunan körfez, liman, koy ve buna benzer yerlerde gemi, römorkör, istimbüt, motorbot, mavna, salapurya, sandan, kayıt... Makine, yelken, kürek ile büyük ölçekli hareketli taşıyıcılar; tarak, prizman, maçuna, algarina, şat ve her türlü taşıma ve su dubaları, limyo, kurtarma gemileri ve benzerleri ile şamandıra, sal gibi sabit ve yüzcü araç bulundurmak... Ve bunlarla seyir eden ve taşımacılık yapmak suretiyle ticaret hakkı, Türk yurttaşlarına ait bir hak. Yine kara suları içinde balık, istirdye, midye, sünger, inci, mercan, sedef ve benzer ürünlerle, kum ve çakıl ve benzeri şeylerin ihracı ve gerek deniz yüzeyinde ve gerek deniz dibinde bulunan kaza yapmış gemiler ve taşıyıcılarla terk edilmiş enkazların çıkarılması, kurtarılması... Dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı, bütün Türk araçlarında kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, tayfalık, amelelik ve benzer işlerin yerine getirilmesi ve iskele, rıhtım hamallığı ve bütün deniz esnafı da Türkiye yurttaşlarıyla özgüydü. Hükümet geçici olarak ve hiçbir hak temin etmemek koşuluyla yabancı gemilerin sanat icrasında bulunanlara ve Türk kurtarma gemilerinde ecnebi uzman, kaptan ve tayfa alınmasına izin verilebilirdi. Bu yasa, 1 Temmuz 1926'dan sonra geçerli olacaktı.



İzmir Tramvay

larına uymak durumunda kalışı son derece doğaldır. Türkiye’de yaşananlar önce kuruluş, ardından etkinliğe ara veriş; yeni Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşuyla birlikte derneğin yeniden canlandırılıp kuruluşu ve ondan da öte Cumhuriyetin ilk yıllarından bu yana gelişimi; bütün bu sürece damgasını vuran çok daha büyük olaylar içinde gerçekleşebilmiştir. Her şeyden önce, en büyük tarihsel oluşum, Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşudur. Türkiye Cumhuriyeti’nin Kuruluşu’nun önderi Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün en temel ereğinin, tam bağımsız demokratik bir cumhuriyet yaratmak olduğuna asla kuşku yoktur. Bu ereğe uygun olarak, toplumsal, ekonomik ve kültürel yönden çok gelişkin bir düzeyin yakalanmadığı dönemlerde bile Türkiye’nin çok partili demokratik düzene geçme dönemleri olmuştur. 1924 yılında kurulmuş olan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası, devrim karşıtı görülerek kapatılmış; bunu izleyen süreçte, 3 Mart 1925 tarihinde çıkarılan Takrir-i Sükûn Yasası ile ülke kapalı bir döneme girmiştir. Bu kapalı dönem, bir anlamda Türkiye’nin yoğun biçimde kendi iç devrimleriyle uğraştığı ve onları halk katmanlarına yaymaya çalıştığı bir dönemdir. Deniz Ticaret Tarihi açısından bakıldığında, bu dönemin en önemli olayı hiç kuşkusuz 1925 yılında çıkarılan Limanlar Yasası ve 1926’da Kabotaj Yasası’nın çıkarılıp hızla uygulamaya geçilişidir.

Bu yasayla birlikte Türkiye deniz taşımacılığında devletçi bir uygulamaya geçmiştir. Yeni hedef, Türk deniz ticaret filosunu büyütme ve Türkiye’nin kendi kıyılarında ulaşım ve taşımacılık yapabileceğini göstermektir. Bunun için yeni ve modern gemiler alındı. Bunun öncülüğünü Türkiye Seyri Sefain İdaresi ve onun bağlı olduğu Ticaret Bakanlığı yapıyordu. Yeni dönemde, yeni yasalarla birlikte, yeni kurallar ve uygulamalar devreye girdiği için; deniz nakliyatçılığı ve acente-lik hizmetleri gören işletmelerin de çalışma biçiminde değişimler gözlemlendi. Örneğin, devlet desteğiyle Türkiye’de yerli sermayeli özel yeni deniz işletmelerinde gözle görülür gelişme yaşandı. Birkaç orta boy kuru yük gemisiyle taşıma-



İzmir Ticaret-i Bahriye Müdüriyeti'nin İzmir'de Gemi Acentelerine Gönderdiği Yazı

cılık yapan her hangi bir işletme, Türk deniz nakliyatçılığında o yıllar için oldukça önemsenir bir ağırlığa sahipti. Milli niteliği artan yalnız gemi işletmeleri değildi. Aynı zamanda liman işletmeciliği başta olmak üzere gemi kurtarma, yükleme ve boşaltma; su ve yakıt ikmali ile uğraşan birimlerin de millileştirilmesiyle, deniz nakliyatçılığı bütünüyle milli bir görüntüye büründü. Bu da deneyimli yabancı işletmeci ve girişimcilerin, belli alanlara özgülenmesi ve kıyı taşımacılığından uzak tutulması nedeniyle, önemli bir boşluk yaşanmasına neden oldu. Gemi ve liman donanımındaki eksikliklerle, yakıt ikmali, yetersiz ve sığ limanlar; işletmecilik konusunda ortaya çıkan hantallık ve deneyim eksikliği; gemi kalkış ve varış gün ve saatlerinde görülen aksamalar; düzenli gemi kaldırılamayışı ve özellikle tarımsal üretimin yoğun olduğu dönemlerde kimi iskelelere gemi gönderilemeyişi, önemli yakınmaların temel kaynağıydı.

12 Eylül 1927 tarihinde, Nafia Müdürlüğü İzmir Ticaret-i Bahriye Müdüriyeti tarafından, gemi acentelerine bir yazı gönderildi. Müdüriyet yazdığı yazıya bir bir kroki ve bir cetvel iliştiirmiş ve mevcut liman işletmesiyle yapılmış olan sözleşmeyi de dikkate alarak limanla ilgili istatistiki bilgileri istemekteydi. O günlerde özellikle İzmir Alsancak'ta Liman İşleri Müdürlüğü'nün yaptırmakta olduğu iskele ile, çevredeki kimi yapılar İzmir Ticaret-i Bahriye ve İnhisar şirketleri arasında büyük bir sorun yaratmıştı. Bu durumda, İzmir Ticaret-i Bahriye Müdüriyeti, hazırlamış olduğu kroki ve cetveli gemi acentelerine göndererek, şu bilgilerin düzenli olarak gönderilmesini istedi. Bu yazıda, acentelerin gelecek olan sefainin (geminin) adını, bandırasını; mensup olduğu acente ve yönetimini; bu acentenin telefon numarasını; gelen geminin tonunu; rüsum tonilatısını, limanda ne zaman kalacağını ve ne zaman hareket edeceğini bildirmelerini istedi¹³⁴

**İzmir Rıhtım ve Liman Şirketi
Müdür-ü Murahhası
Namına İzmir
Birinci Katib-i
Adli Memuriyet-i
Aliyesi'ne Yazılan ;
Şirketin Hukukunun
Çiğnendiğini
Anlatan Dilekçe**



Bu istenen bilgiler, bütünüyle İzmir Bahriye Birliği'nin uğraşı alanıyla ilgiliydi. Gemi acenteleri, hangi geminin nereden, ne zaman geleceği, limandan hangi yükü alacağı ve limanda ne kadar kalacağı; ne zaman hareket edip nereye gideceği gibi konularla yakından ilgilidiler. Bu nedenle; İzmir Ticaret-i Bahriye Müdüriyeti'nin istediği bilgiler; İzmir Bahriye Birliği'nin yakından izlediği ve kendi üyeleriyle paylaştığı bilgilerle bire bir örtüşmekteydi.

1929 yılında İzmir'de Mıntıka Ticaret Odaları Kongresi yapıldı. Bu kongrede ticaretin önündeki zorluklar pek çok yönüyle ele alınarak tartışıldı. Tartışılan konulardan biri de limanlar ve limanların çevresinde yer alan ticari işletme ve donanımlardı. Genel olarak bakıldığında, İzmir'de taşımacılık konusundaki yetersizliğin, ticareti nasıl olumsuz etkilediği ele alınıyordu. Ancak bunun yanında, limandan kaynaklanan sorunlar da vardı. Liman ve çevresinde, deniz taşımacılığı için çok önemli olan yapılar son derece bakımsızdı. Özellikle gümrük depoları perişan bir durumdaydı. Sırf bu nedenle ticaret önü alınamaz yıkımlarla karşılaşılıyordu. Resmi yetkililere konu aktarıldığında, bu ambarların onarılacağı söylenmişti. Ancak bütün bu söz vermelere, oyalayıcı sözlere karşın, her şey söylentide kalmıştı. Örneğin, onarılacağı söylenen ambarlar, kış mevsiminin gelmesine ve yağışların başlamasına karşın, hala onarılamamıştı. Bunun gerek üretici, gerekse tüccar ve acente hizmetlerinde geri getirilmesi zor zararları oluyordu. Anbarlarda havai teller, dekoviller ya eksik ve hasarlıydı ya da hiç yoktu. Çok basit bir uğraşı ile gerçekleştirilecek sıradan bir onarımın gecikmesi yüzünden, büyük zararlar ve zaman yitimi söz konusu olabiliyordu.

Bütün bu sorunların aşılabilmesi için, özellikle gemi yükleme işini işlem ve uygulamalarda basitleştirmek gerekiyordu. Ödentiler en alt düzeyde tutulmalıydı. Bunun için Rıhtım Şirketi ile ilgili olarak önemli bir karar alınması öneriliyordu. Bilindiği gibi bu tarihlerde hala İzmir Limanı ve Rıhtım Şirketi devletleştirilmiş değildi. Devlet, bütün kararlılığına karşın, ekonomik zorluklar nedeniyle bunu gerçekleştirememişti. Ancak bu yıllarda hükümetin, devletleştirme politikalarında artık yeni bir evreye geldiği görülüyordu. Rıhtımda kimi özel firmalar tarafından yapılmaya çalışılan yükleme ve boşaltma işleri, tam bir karmaşa içindeydi. Bu işlerin birleştirilmesi artık zorunlu görülmekteydi. Öyle ki limanlarda incelemeler yapmış olan uzmanlar da limanların ve rıhtım işletmelerinin devlet tarafından satın alınarak devletleştirilmesi gereğine vurgu yapmışlardı. Limanlar Yasasıyla devlet, limanların yönetim ve bakımını üstlenmişti. Hükümet kendi bütçesiyle her limanda bir şirket oluşturma yetkisini almıştı. Bu şirket limandaki su ve kömür yükleme işini, diğer yükleme ve boşaltma işlerini düzenleyecekti. Ancak İzmir Rıhtım Şirketini; yani rıhtımın kendisini ve rıhtım üzerinde gidip gelen tramvay hala devletleştirilmiş değildi. Bu devletleştirme isteği, ancak 1932 yılında gerçekleştirilecekti.

Gemi acenteleri açısından bakılınca; temsilciliğini yaptıkları acenteler için özellikle yaz mevsimlerinde iş yükü artıyordu. Bu tarihlerde İzmir ve yakın çevrelerinde yer alan küçük iskelelerde; örneğin Kuşadası, Urla, Burhaniye, Çeşme gibi limanlarda yüklenmeyi bekleyen ürünler yığılıyordu. Bu ürünlerin zarar görmeden yüklenip, pazarlara taşınabilmesi için; yabancı gemi acentelerinin uğramasını beklemektense, devletin bu konuya artık el atması yaygın biçimde dile getirilmekteydi. Bunun için Seyri Sefain gemilerinin hiç olmazsa ürünlerin yoğun olarak limanlara dış satım için yüklendiği dönemlerde bu iskelelere düzenli seferler yapılması talep ediyordu.



Konak Meydanı, 1930

1929 yılında bütün dünya, büyük bir ekonomik bunalımın içine sürüklendi. Tarihte “Dünya Ekonomik Bunalımı” olarak adlandırılan bu dönemde, başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere, pek çok Avrupa ülkesiyle birlikte Türkiye de büyük bir ekonomik sarsıntının içinde yer aldı. Dünyanın her yerinde büyük işletmeler iflas ediyor, borsalar çöküyor; işsizlik yoğun biçimde artıyor; ithalat ve ihracat oranlarında büyük düşmeler yaşanıyordu. Bu etkiler hızla İzmir Limanı’nda da kendini gösterdi. Artık çiftçinin ürettiği geleneksel tarım ürünleri alıcı bulamadığı için para etmiyor; İzmir Limanı’na gelen gemi sayısındaki düşüşle birlikte, İzmir’de deniz taşımacılığı ve acente işiyle uğraşanlar da bu büyük bunalımdan olumsuz yönde etkileniyorlardı. Bu büyük ekonomik sıkıntıları Türkiye, devlet yatırımlarına ağırlık vererek ve planlı ekonomiye geçerek yeni bir ekonomik sistemle atlatmaya çalıştı. Hatta Cumhuriyet Türkiye’si’nin 1923’ten beri tek siyasal parti olarak etkinlik gösteren Cumhuriyet Halk Fırkası’nın karşısında, Atatürk’ün isteği ve önerileri doğrultusunda, Ali Fethi Bey’in (Okyar) öncülüğünde daha liberal düşünceleri ve kapitalizmi ön plana alan Serbest Cumhuriyet Fırkası kuruldu. Türkiye bu tarihten sonra, etkileri daha da artacak olan devletçi ekonomik modelle yoluna devam etti. 1932 yılında; İzmir Rıhtımı, bütün donanım ve taşınmazları ile birlikte hükümetçe satın alındı. Böylece rıhtım, bütünüyle devletleştirilmişti¹³⁵. 1934 yılında da İzmir Liman Şirketi hükümetin eline geçti¹³⁶.

Bu dönemde gerek yabancı ve gerekse yerli deniz taşıtlarının karşılaştığı en büyük sorun gerekli yakıtın sağlanmasıydı. Bu dönemde uzun seferlere çıkan gemiler kömürle çalışıyor ve uğradıkları limanlarda kömür ikmali yapmak durumunda kalıyorlardı. Artık gemi boyutları da büyümeye, tonilatoları yükselmeye başladığı için; eski tarihlere oranla daha çok miktarda kömürün limanlarda yer alan depolara aktarılması gerekiyordu. Bütün dünyada yaygın bir para darlığı ve yoksullaşma görüldüğü için, gemi sahiplerinin gemilerini hareket ettirmelerinin de zorlukları

¹³⁵ Hükümet Kararnamesi, BCA, 30/18, 01, 02, 29, 49, 14.

¹³⁶ Aynı Arşiv, 30/ 18, 01, 02, 42, 7, 8.





II DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE TÜRKİYE NÜFUSU

1927	13 648
1928	13 851
1929	14 146
1930	14 448
1931	14 756
1932	15 071
1933	15 392
1934	15 721
1935	16 158
1936	16 352
1937	16 637
1938	16 926

(Kaynak, Önder Deniz, Atatürk Döneminde Çalışma Hayatı ve 3008 Sayılı İş Kanunu", Dokuz Eylül Ün. Atatürk ilkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2005, s.20.)

vardı. Başta kömür fiyatları olmak üzere gemilerin gereksinim duydukları harcamaların yanında, limanlarda alınan vergiler de onlar için önemli bir maliyet oluşturuyordu. Bu tarihlerde daha, Zonguldak-Ereğli hattı ve Ereğli limanı yapılmış değildi. Ereğli havzası liman ve iskelelerinden yakıt olarak özellikle yabancı gemilere verilen ya da yüklenip yabancı ülkelere gönderilen kömürlerden orman vergisine eşlenerek vergi alınıyordu. Bu durum yabancı gemileri işleten işletmelerin ve bağlı oldukları acentelerin yakınmalarına neden oluyordu. Üstelik Türkiye sularında seyreden yerli ve yabancı gemilerin kendi yakıt gereksinimleri olduğunda o zamanki yasal zorunluluk gereği Türkiye'deki kömür havzalarından kömür yükleme zorunluluğu bulunuyordu. Bu konu ekonomik bağımsızlık için gerekli görülen bir konuydu. Amaç yerli kömürü kullanarak tasarruf yapmak ve Türk madenciliğini canlandırmaktı. Ancak yüksek vergi uygulamaları nedeniyle yurt dışından kömür getirmek daha ucuza gelebiliyordu.

Türk kömürlerinin yabancı kömürlerle rekabet edebilmek için yerli kömür kullanımının kolaylaştırılması gerekliydi. Daha da yaptırımcı bir kararla bu konu, yabancı kömürlerin ithal edilmesinin yasaklanmasına kadar gitti¹³⁷. Bu kararla ulusal ekonomiye bir katkı sağlamak amaçlanmakla birlikte, gemi sahipleri ve acenteleri uygulanan vergiler nedeniyle kömür fiyatları yüksekliğinden rahatsızlık duyuyorlardı. Bir gemi; bir limandan ya da doğrudan Ereğli havzasında kendi isteğiyle kömür yüklemek istediğinde; liman, karantine ve Fener vergisi ödemek durumunda kalıyorlardı. Bu vergiler her liman ve iskelede alınıyordu. Bir gemi bir limandan hareket edip başka bir limana girdiğinde, yeniden vergi alındığı için, hükümete yapılan önerilerde, bu yineleyen vergilerden cayılması istenmekteydi. Türk kömür havzalarından yakıt almak üzere Türk liman ve iskelelerine uğrayan yabancı gemi sahiplerinden ve bu gemilerin bağlı oldukları acentelerden alınan liman, karantine ve fener vergilerinden muaf tutulması, yöreye yabancı gemi acentelerinin daha çok ilgi duymalarına neden olabilecekti. Bu nedenle, yabancı gemi sahiplerinden

137 Baş Vekaletin ve Türkiye Büyük Millet Meclisi Reisi Mustafa Kemal Paşa'nın önerileri: Aynı Arşiv, 030,10, 174, 205,1.



Türk Mahallesi, 1930

istenen vergi oranlarının, bu işlerle ilgili Türk memurlar tarafından olabildiği kadar düşük tutulması da önemliydi. İlk başta ekonomide vergi kaybına neden olacaktı gibi görünen bu durum, gemi gidiş gelişlerini daha kolaylaştıracak etkiler yapacağından dolayı, uzun süreçte bir kazanca da dönüşebilecekti¹³⁸. Bu nedenle 1930'lu yıllarda özellikle İstanbul Limanı'na uğrayan yabancı gemilere verilecek kömür için, Liman İnhisar Şirketi'nce yüzde otuz oranında indirim yapılması son derece olumlu sonuçlar getirir diye düşünülüyordu.. Bunun yanı sıra devlet tekelciliğin adım adım yaygınlaştığı bu dönemde kömür satışında olsun özel sektörün kendi adına satış yapabileceği stoklar yapması da ürüne daha kolay ulaşılabilmesi için önem taşıyordu. Bütün bunların yanı sıra, Zonguldak Limanı'nın kömür yükleme oranının artırılması da gerekliydi. Bunlar yapılabildiğinde, gemi işletme hem de acentelerinin işini oldukça kolaylaştıracak bir konu ola rak öne çıkmaktaydı¹³⁹.

Bu yıllarda, gümrüklerden yakınmalar, hükümete kadar uzanıyor, hazırlanan raporlarda bu konuya değiniliyordu. İhracat eşyasından işlem vergisinin kaldırılması istenmekteydi¹⁴⁰. Gümrük uygulamalarında yabancı bir limanda gemiye ve acenteye ne türlü kolaylıklar sağlanıyorsa, Türkiye limanlarında da aynı uygulamanın olması istenmekteydi. Yine kutuluk tahta ve çuvalda olduğu gibi tuzlu balık konularak ihraç olunan tenekelerden üretilen kutulardan alınan vergilerin ihraç sonrasında iadesi de öneriliyordu. O yıllarda Türkiye'de şekerlik son derece gelişmişti. Dışarı satılan işlenmiş şekerlemelerin ihracında bir düşüklük görülüyordu. Bu ihraç sırasında uygulanan gümrük vergisinden. Başbakanlığa yapılan öneride, ihracatın artması için bu verginin de düşürülmesi isteniyordu¹⁴¹. Dünya ekonomik bunalımının en azgın evrelerinde ekonomik göstergeler alt üst olurken, alınacak bu önlemlerle Türk gemicilerinin ve acentelerinin bir parça olsun nefes

¹³⁸ Aynı Arşiv, "Türkiye İhracat Ticaretinin İnkısaı Tedbirleri: Teşkil Olunan Komisyonca Hazırlanan Rapor", 030/01/84/528/1.

¹³⁹ Aynı rapor.

¹⁴⁰ Aynı rapor.

¹⁴¹ Aynı rapor.



Savaş yıllarına kadar Arkas ailesi bir yandan kendisi ithalat işiyle uğraşırken, öte yandan ithalat komisyonculuğu da yapıyordu. Savaş başladığında, ticaret işiyle uğraşan aile, ticarette o yıllarda denizlerde ulaştırma zorlukları başladığı için; 1940'lı yıllarda tren taşımacılığı da yapmaya başladı. O tarihte henüz İsrail kurulmamıştı. Denizlerde savaş gemilerinden oluşan filoların ticaret gemilerine saldırımları nedeniyle, Türkiye'den Mısır'a trenle mal gönderilebiliyordu. Gönderilen ürün, o yıllarda İzmir'de bol miktarda bulunan ve sanayi hammaddesi olarak kullanılan meşe palamudu. Savaş bitince, artık ihracat işini trenle yürütmeye gerek kalmamıştı. Deniz hatlarının daha güvenli duruma gelmesiyle ve düzenli posta seferlerinin başlamasıyla, bu kez Mısır'a gemilerle mal ihraç edilmeye başladı. Savaş yıllarının bu zorlu günlerinde; Lucien G.Arcas, "Gabriel J.B. Arcas Halefi Lucien Arcas" adıyla o zamana değin ihracat işiyle uğraşan baba mesleğini sürdürmek için göreve başlamıştı. 1943 yılı şirket için önemli bir dönüm noktası olmuştu. Güçlü bir armatörlük şirketi sahibi olan Fratelli Sperco, Lucien G. Arcas'a şirketinin acentesi olması önerisini götürmüştü. Sperco, acenteyi kendisinin kuracağını söylüyordu. 1944'te, Lucien G. Arcas, kendi adına bir deniz ticaret acenteliği kurma kararı aldı. Arkas ailesi artık bu tarihten sonra doğrudan deniz nakliyatçılığının içinde yer almış oldu. Hizmet verdikleri ilk gemi, "PAHANG" gemisiydi. İkinci Dünya Savaşı'nın getirdiği olağanüstü zorluklar döneminde, çok alt düzeylere inmiş deniz nakliyatçılığı işine atılmış olan Arkas ailesi savaştan hemen sonra, savaş yıllarında büyük ekonomik zorluklar yaşayan dünya ülkeleri ve Türkiye bu zorlukların açtığı yaraları sarmaya çalışırken, deniz nakliyat işiyle ithalat işlerini de yürütmekteydi.

alacakları düşünülüyordu. Bunun yanı sıra limanlarda gemilerin yükleme ve boşaltma yaparlarken karşılaştıkları sıkıntılar başlı başına bir sorundu. Bu alanda tam bir islahat gerekliliği vardı. İhraç iskelelerinde ticaret ve sanayi odaları tarafından odalar nizamnamesindeki yetkiye dayanarak özellikle ihracat malları için her tür fenni donanım ile donatılmış siloların, antrepoların yapılması gerekiyordu. Buralarda ihraç mallarının düzgün bir şekilde korunması ve fenni temizliğinin yapılması gerekiyordu. Bu silo ve antrepolardan çok yüksek oranlı ücret alınmaması da önemliydi. Limanlardan alınan liman ve fener vergisi fazlaydı. Bu durum, yükleme ve boşaltma işlerini zorlaştırıyordu. Bu verginin düşürülmesi ve zorlukların ortadan kaldırılması gerekiyordu. Ülkede gemi onarımı işinin gelişmesi konusunda gümrük, zabıta ve liman şirketi zorluklarının ortadan kaldırılması gerektiğine ilişkin raporlar hazırlanarak hükümete sunuluyordu¹⁴².

Bir önemli konu da sigortacılıktı. Sigorta ücretlerinin, öteki ülkelerle eşitlenmesi önemliydi. Üstelik sigortacılık uygulaması için ortak koşulların belirlenmesi ve bunun yaygınlaştırılması da önemliydi¹⁴³.

1930'lu yıllarda Türkiye'de ulusal dilin ve tarihin geliştirilmesi için adımlar atıldı. 28 Haziran 1938 tarihinde çıkarılan 3512 sayılı Cemiyetler Yasası ile yabancı adla etkinlik gösteren cemiyetlere "Türkçe" ad kullanma zorunluluğu getirildi. Bu yasa, Türkiye'de aile, ırk, cins ve sınıf esasına dayalı cemiyet kurulamayacağını hükme bağladı.

Bunalımlı yıllar, bir süre sonra yerini büyük bir savaşa bıraktı. 1939 yılında başlayan İkinci Dünya Savaşı, ekonomik bunalım yıllarında büyük zararlara uğramış denizcilik sektörünü büyük bir çıkmazın içine itti. Savaş yıllarında, kentin güvenliği nedeniyle İzmir Limanı neredeyse bütünüyle ticari gemilerin geliş ve gidişine kapatıldı. Üretici yaştaki kesim askere alınmış; üretim oranları düşmüştü. Büyük bir orduyu beslemek ülke için ağır bir yük haline gelmişti. Ülkede savaş ekonomisi uygulanıyordu. Her an savaşa girilebileceği düşünülerek, ülke olabildiğince tasarruf politikalarına yöneliyor; pek çok temel tüketim maddesi ya bulunamıyor ya da birçoğunun ticaretine kısıtlamalar getiriliyordu.

Savaş nedeniyle İzmir Limanı'na gelen gemilerin hareketliliği en alt düzeye inmişti. Limanda uygulanan güvenlik önlemleri ve gittikçe düşen ticaret hacmi nedeniyle gemi geliş gidişinin durma noktasına inmesi, İzmir'deki deniz nakliyecileri ve acenteleri için tam bir yıkımdı. Ardı ardına iflaslar oluyor, kepengini kapatıp, onca zamandır bu meslekte uğraşan kişiler piyasadan çekiliyorlardı. Bu sıkıntılı durum, savaş yıllarının sonuna dek sürdü. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti savaş yıllarında ister istemez eski etkinliğini yitirmiş; gerek uygulanan mevzuat ve gerekse ortaya çıkan ağır koşullar nedeniyle etkinliğini yitirmişti. Bütün bu olumsuz etkiler, hiç kuşkusuz deniz ticareti ve bu ticaretle uğraşan kişi ve işletmelerin önlerindeki iş potansiyeli ile ilgiliydi. Savaş yıllarında gemi trafiği durma noktasına geldiği için; deniz nakliyecileri de doğal olarak pek iş yapamıyor; ancak Türkiye kıyılarındaki kıyı taşımacılığı yaparak varlıklarını sürdürmeye çalışıyorlardı. Ancak savaşın sonuna doğru yeni fırsatlar kendini gösterdi. Sonradan Türkiye'nin en önemli deniz nakliye acentelerinden biri olarak ortaya çıkan Arcas savaşın sonlarına yaklaşılana 1944'te deniz nakliye işine atılmaya karar verdi¹⁴⁴. Küçük adımlarla atılan bu yolculuk, 2.000'li yıllara gelindiğinde en büyük zirvesine ulaşacaktı.

142 Aynı rapor.

143 Aynı rapor.

144 Lucien Arcas ile yapılan söyleşi.



Türkiye İkinci Dünya Savaşı'na girmedi. Ancak bütün çevresi, savaş yılları boyunca tam bir ateş topuna dönmüştü. Ülke, kimi askeri nitelikli antlaşmaların gerektirdiği açılımlar dışında bütünüyle kendi içine kapalı bir politika izlemek zorunda kaldı. Türkiye'de büyük oranda rezervleri olan krom konusunda Almanya ile İngiltere arasında yaşanan rekabete karşın, Türkiye bu ülkelerden özellikle Almanya'nın ihtiyaç duyduğu krom satışıyla ekonomisi için bir kazanç elde etmeye çalıştı. Bunun dışında hem ihracat hem de ithalat kalemleri hızla düştü. Deniz Ticareti, taşımacılığı ve acente hizmetleri durma noktasına geldi. Savaşın sonlarına doğru, artık Almanya'nın eski gücünü yitirmesi ve gerilemeye başlamasıyla denizlerde kısmi bir güvenliğin sağlanmasıyla, deniz ticaretinde az da olsa bir canlanma kendini gösterdi. Bu dönem içinde oldukça hacmi daralmış olan ticaret ve özellikle ihracat, kara yolu ve demiryollarıyla çok dolambaçlı yollardan yapılmaya çalışıldı. Savaşa girmemesine karşın, Türkiye'de yaygın bir yoksullaşma görüldü. Savaş bittiğinde, artık Türkiye kendi tarih çizgisinde yeni bir noktaya gelmiş bulunuyordu. Türkiye savaştan sonra, ta Atatürk döneminden beri özlemini duyduğu demokratik bir sistem kurmak için harekete geçti. Bu nedenle savaşın bitiminden sonra, demokrasinin gereği olan açılımların yapılması için çabalar da gösterildi. 1938 yılında, tam savaşın eşiğinde çıkarılan sendika kurma hakkı üzerine getirilen kısıtlamalar; 1946 yılında çıkarılan 4916 sayılı yasa ile kaldırıldı. Bu toplumsal ve ekonomik yaşamda bir normalleşme açılımı olarak görülmektedir. Sendikalarla birlikte, cemiyetler üzerinde görülen kısıtlamalarda da bir yumuşama gözlemlendi. Ayrıca Deniz İş Yasası kapsamında bulunanlara sendikal haklar getirildi¹⁴⁵.

145 Necmettin Özerkmen, "Geçmişten Günümüze Türkiye'de Anayasa ve Yasalarda Sendikal Hakların Düzenlemesi ve Getirilen Kısıtlamalar / Condification Of The Labor Justices And Brought From Restrictions in Constitutions And Laws in Turkey From Past To Time", Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi 43, 1 (2003) 239-257, s. 244.



MARSHALL YARDIMINDAN TEMİN EDİLEN BELLİ BAŞLI GEMİLER		
ŞEHİR HATLARI		
Paşabahçe Yolcu Gemisi	2.907.106.44	23.217.163.01
Dolmabahçe Yolcu Gemisi	3.179.862.80	
Fenerbahçe Yolcu Gemisi	3.196.426.64	
Beylerbeyi Yolcu Gemisi	1.312.192.10	
İstinye Yolcu Gemisi	1.264.332.26	
Yeniköy Yolcu Gemisi	1.286.308.00	
Beşiktaş Yolcu Gemisi	782.214.87	
Emirgan Yolcu Gemisi	782.113.72	
Kasımpaşa Araba Vapuru	2.341.133.39	
Kızkulesi Araba Vapuru	2.317.993.93	
Karaköy Araba Vapuru	1.905.248.99	
Kuruçeşme Araba Vapuru	1.922.229.87	
İZMİR KÖRFEZ HATTI		
Selçuk Yolcu Gemisi	1.080.448.84	2.165.299.31
Bergama Yolcu Gemisi	1.079.850.47	
DENİZYOLLARI İŞLETMESİ		
Ayvalık Yolcu Gemisi		9.441.117.28
Gemlik Yolcu Gemisi		
	U. Yekûn	34.818.579.60

(Kaynak, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030/01/108/682/1)

Bu savaş sonrasında yeni bir açılım anlamına geliyordu. İzmir Bahriye Birliği olarak 1913 yılında kurulmuş mesleki yapı, daha önce de söylendiği gibi, ulusal savaş yıllarında etkinliğini yitirmiş; bu nedenle 1923 yılının sonunda yeniden kuruluş aşamasına girmişti. Birlik, Ulusal Savaş sonrasında yoğun reformlar ve sistem değişikliklerinin yapıldığı dönemde, olabildiği ölçüde yerli ve yabancı temsilcilerinin haklarını koruyacak bir çalışma dönemi içine girdi. Ancak Ulusal Savaş'ta birliğin işlevsizleştirilmesi gibi bir yazgı, İkinci Dünya Savaşı yıllarında da yakasını bırakmadı. Limanlarda alınan aşırı güvenlik önlemleri ve deniz ticaretinin durma noktasına gelmesiyle birlikte; İkinci Dünya Savaşı yıllarında pek bir varlık gösteremedi. Zaten, 1938 yılından sonra getirilen kısıtlamalarla bunun dışında bir olanağı da bulunmuyordu. Ancak İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yeni bir dönem başlamıştı. Cemiyetler yasasında önemli yumuşamalar kendini gösterdi. Bu nedenle, Deniz Nakliyecileri Derneği Türkiye'nin çok partili siyasal yaşama geçme çabaları içinde bulunduğu bir dönemde 1949 yılında yeni bir kuruluş daha yaşadı. Bunun iki önemli nedeni vardı: Birincisi, Hükümetin artık sendikalara ve derneklere yönelik bakışında daha demokratik bir çizgiye gelmiş olması; öteki de çökme düzeyine gelmiş deniz nakliyeciliği ve acenteliği hizmetlerinin yeniden canlanmasıydı. Diğer liman kentleriyle birlikte İzmir'de de savaştan sonra deniz nakliyeciliği yeniden canlanmaya başlamıştı. Bu amaçla çalışmalarını durdurma noktasına gelmiş olan İzmir'in tanınmış deniz nakliyecileri ve acentelerinin girişimiyle, o dönemin yasaları çerçevesinde derneğin yeniden diriltilmesi için harekete geçildi. Yeni yasal düzenlemeler, yeni koşullar getirmekteydi. Bu amaçla, ilgili yasa ve yö-

netmeliklere uygun olarak, daha önce İzmir Bahriye Birliği'nin misyonunu üstlenmiş olan gemi nakliyecileri ve acenteleri İzmir Valiliği'ne bir başvuru yaptılar. Bu başvurunun kayıtları, yıllar sonra Deniz Nakliyecileri Derneği Yönetim Kurulunun, İzmir Valiliği'ne 11.12.2006 tarihinde yazdığı bir yazıyla ortaya çıkmıştı. Bu tarihte İzmir Valiliğine bağlı İl Dernek Müdürlüğü'ne bir başvuruda bulunulmuş ve bu yazıyla ilgili müdürlükteki kayıtlarda, derneğin kuruluşuyla ilgili bilgiler istenmişti. Yapılan kayıt incelemeleri ilgili dernek müdürlüğü, İzmir Deniz Nakliyeciler Derneğinin, 35.004.179 kütük numarası ile 01.01.1949 tarihinde kurulduğunu belirten bir yazıyı dernek yönetimine iletti. Bu başvuru valilikçe incelenmiş, onaylanmış ve dernek, 1949 tarihinde yeniden faaliyetlerine başlamıştı. İl Dernekler Müdürü Vekili Cengiz Durmuş imzasını taşıyan İl 12.12.2006 tarihli yazıdan derneğin daha önceki dönemde bir süre faaliyetine ara verdiği de belirtilmekteydi. Bu verilen bilgilerden anlaşıldığına göre gerek cemiyetlerin ve gerekse sendikaların faaliyetlerine 1938 yılında getirilen kısıtlamalar nedeniyle Deniz Nakliyecileri Derneği'nin de çalışmalarına ara vermişti. Savaş yıllarında bütünüyle devre dışı kaldığı; ancak Türkiye'nin demokratikleşme çabalarına koşut olarak, 1949 yılında sözünü ettiğimiz açılımla birlikte üçüncü kez kuruluş sürecine girdiği ve 01.01.1949 tarihinden sonra çalışmalarına başlamıştı¹⁴⁶. Bu gelişmelerin Türkiye'nin cemiyetler yasasına uygun bir çizgide geliştiği görülmekte ve yaşanan genel olaylarla bire bir uyumlu bir tarih çizgisiyle örtüştüğü anlaşılmaktadır.

ÇOK PARTİLİ DÖNEM: DEMOKRAT PARTİLİ YILLAR

14 Mayıs 1950 Türkiye yeni bir siyasal sisteme geçti. Bu tarihte Türkiye çok partili bir seçimi gerçekleştirmiş ve 1923 yılından bu yana tek parti iktidarı ile yoluna devam etmiş olan ülke, yeni bir siyasi partinin iktidar olmasıyla çok partili demokratik sisteme ayak basmıştı. Cumhuriyet Halk Partisi büyük bir olgunluk içinde, liberal ekonomik modeli savunan Demokrat Parti'ye iktidarı devretti. Bu olayı İsmet İnönü; kendi siyasal yaşamının en büyük zaferi olarak nitelendirmişti. Demokrat Parti'nin iktidara gelmesiyle birlikte, cumhurbaşkanlığına Celal Bayar, Başbakanlığa da Adnan Menderes getirilmişti. Her ikisi de Cumhuriyet Halk Partisi örgütü içinde yetişen; ancak ekonomi konularındaki ayrı düşünceleri nedeniyle "Dörtlülük Takrir" vererek, Cumhuriyet Halk Partisi'nden kopmuş olan bu yeni kadro, artık daha liberal bir ekonomik model öngörüsüyle Türkiye'nin yönetimini üstlenmişlerdi.

Yeni hükümetle birlikte Türkiye daha da dışa açık bir ekonomik modeli uygulamaya başladı. Başbakan Adnan Menderes'in hükümet programlarında bayındırlık hizmetlerine büyük önem verdiği görülmüyordu. Başbakan Adnan Menderes, ülkede başta karayolları, limanlar ve barajlar olmak üzere büyük bir bayındırlık faaliyetini hedeflemişti. Temel amaç, Türkiye ekonomisini liberal ekonomik anlayışa uygun olarak yükseltmek; demokrasinin önünü açarak, yurttaşı daha yoğun bir katılımı siyasetin içine çekmekti. Başbakan Adnan Menderes ekonomik büyüme için ticaretin; sağlıklı bir ticaret için de alt yapı konularının, örneğin taşımacılığın, yol yapımının, liman inşaatının ve madenlerin önemine dikket çekiyor; bu yönde yatırımlarda bulunmak için, dış yardımdan ve sermayeden alabildiğine yararlanmak için çaba harcıyordu. Demokrat Parti'nin ilk yıllarında Türkiye ekonomisi gerçekten daha dışa açılan bir yapı değişimi içine girdi. Ekonomi hızla büyümeye başladı. Bayındırlık hizmetleri konusunda limanların önemini gören ve var olan limanlarla istenilen ekonomik gelişmeyi sağlamanın pek olanaklı olmadığını anlayan yeni iktidar, liman inşaatı ve onarımlarına ağırlık verilmesi gerek-

146 İzmir Valiliği İl Dernekler Müdürlüğünün 12.12.2006 tarihli yazısı.



HÂDİSELER



Cumhurreisi Sayın Celâl Bayar ve Başvekil Sayın Adnan Menderesin çok sevdikleri ve her işiyle yakından alâkadar oldukları İzmir'i ziyaretleri

tiğine inanmaktaydı. 27 Ocak 1954 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde 6.237 Sayılı "Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun" kabul edildi. Bu yeni yasa 4 Şubat 1954 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girdi. Bu yasayla birlikte Demokrat Parti Hükümeti, aldığı yeni yasal görevlerin alanını genişletiyor, daha güçlü adımlar atmasını sağlayacak yetkileri eline alıyordu¹⁴⁷. Yeni yasa, yurt kıyılarında kent ve kasabaların gereksinimlerini karşılamak üzere iskele, rıhtım, mendirek, barınak ve limanlar inşaatı yapımı ile ilgili yeni düzenlemeler getirmekteydi. Buralarda gerekli tesislerin donatım ve onarımları gerçekleştirilebilecekti. Yine kıyılarda gerekli görülen alanlarda tarama işleri yapılabilecekti. Bu taramaların yapılabilmesi için gerekli etüd ve projeler hazırlanabilecek ve bu işlerin gerçekleştirilebilmesi için gerekli makine ve araç gereç satın alınabilecekti. Bu araç ve gereçlerin bakım ve onarımları için gerekli olan depo ve atölyeler kurulabilecek; bu birimler ilgili yasa hükümleri uyarınca hükümet tarafından işletilebilecekti. Bir anlamda bu yasa ile hükümet liman yapımı, onarımı; bunun için gerekli etüt ve diğer incelemelerin yapılması, araç gerecin satın alınması için devlet bütçesinden eskiye oranla çok daha kolay biçimde ödenek alabilecek ve bunu daha ivedi biçimde kullanabilecekti¹⁴⁸. O tarihe kadar; Türkiye bütünüyle tasarruf düşüncesi üzerine kurgulanmış bir ekonomik modeli izlemişti. Ancak bu yeni evrede, yeni yatırımlar yapabilmek için hükümet, çok fazla meclis denetimine takılmayacak yasal yetkileri eline almış olarak, liman hizmetleri, işletmeciliği, yapımı ve deniz ticaretine ilişkin diğer alt yapı sorunlarının çözümü için geniş yetkilerle donatılmış olarak, bu ağır sorunlarla uğraşmak için yola çıkmıştı.

Bu tarihlerde, dönemin yazılıp çizilen bayındırlık raporlarına; hükümetin ilgili birimlerine ekonomik konularla ilgili gönderilen etüdlere ya da kamuoyunda, özellikle basında yer alan yazılara bakıldığında; en çok önem verilen konulardan birinin İzmir'de yeni bir limana gereksinim olduğu yönündeki yaygın düşünceydi. Bu tarihlerde Türkiye özellikle ihracatta hala tarım ürünleriyle yoluna devam etmek zorundaydı. O zamana değin sanayileşme yolunda atılmış adımlara karşın, ülke için en önemli gelir kaynağı hala yoğun biçimde üretimi yapılan tarım ürünleriydi. İzmir ve yakın çevresi, eskiden olduğu gibi yoğun biçimde geleneksel tarım ürünleri yetiştiriyor ve bölgenin dış pazarlara gönderilen ürünleri daha çok İzmir Limanı'na yanaşan gemiler aracılığıyla taşınyordu. Bu nedenle, geçen zamana koşut olarak, savaş yıllarında önemi azalmış olsa da; savaş sonrası dönemlerde İzmir Limanı önemli bir ihracat limanı olarak sivrilmekte geri kalmıyordu. Başta siyaset dünyasında ekonomiyi şekillendiren kişilikler, yerel yöneticiler, bürokratlar ve deniz nakliye işiyle uğraşan sektörün önemli aktörleri; çok daha güçlü biçimde artık İzmir Limanı'nın mevcut yükü kaldırmak için yeterli olmadığını, bu nedenle de yeni bir limanın yapılması gerektiğini dile getirmeye başlamışlardı. Gerek bu raporlardan, gerek kamuoyuna yansıyan düşünce ve görüşlerden, yeni bir limanın yapılması için kanıksanmış bir düşüncenin oluştuğu ve bunun hükümet tarafından da ciddi biçimde düşünüldüğü anlaşılmaktaydı.

Bunun da güçlü gerekçeleri vardı:

Savaşın sonra İzmir Limanı, savaş yıllarında düşen ekonomik canlılığını yeniden kazanmaya başlamıştı. Bütün Akdeniz havzasında gemilerin çok daha güvenli seyir yapıyor olmalarından, denize açılan öteki ülke limanları gibi Türkiye Limanları da olumlu yönden etkilenmişti. Önemli bir ihracat limanı olan İzmir Limanı'nda yaz aylarında ihracat; kış mevsimlerinde de ithalat artar; limana gelen giden yer-

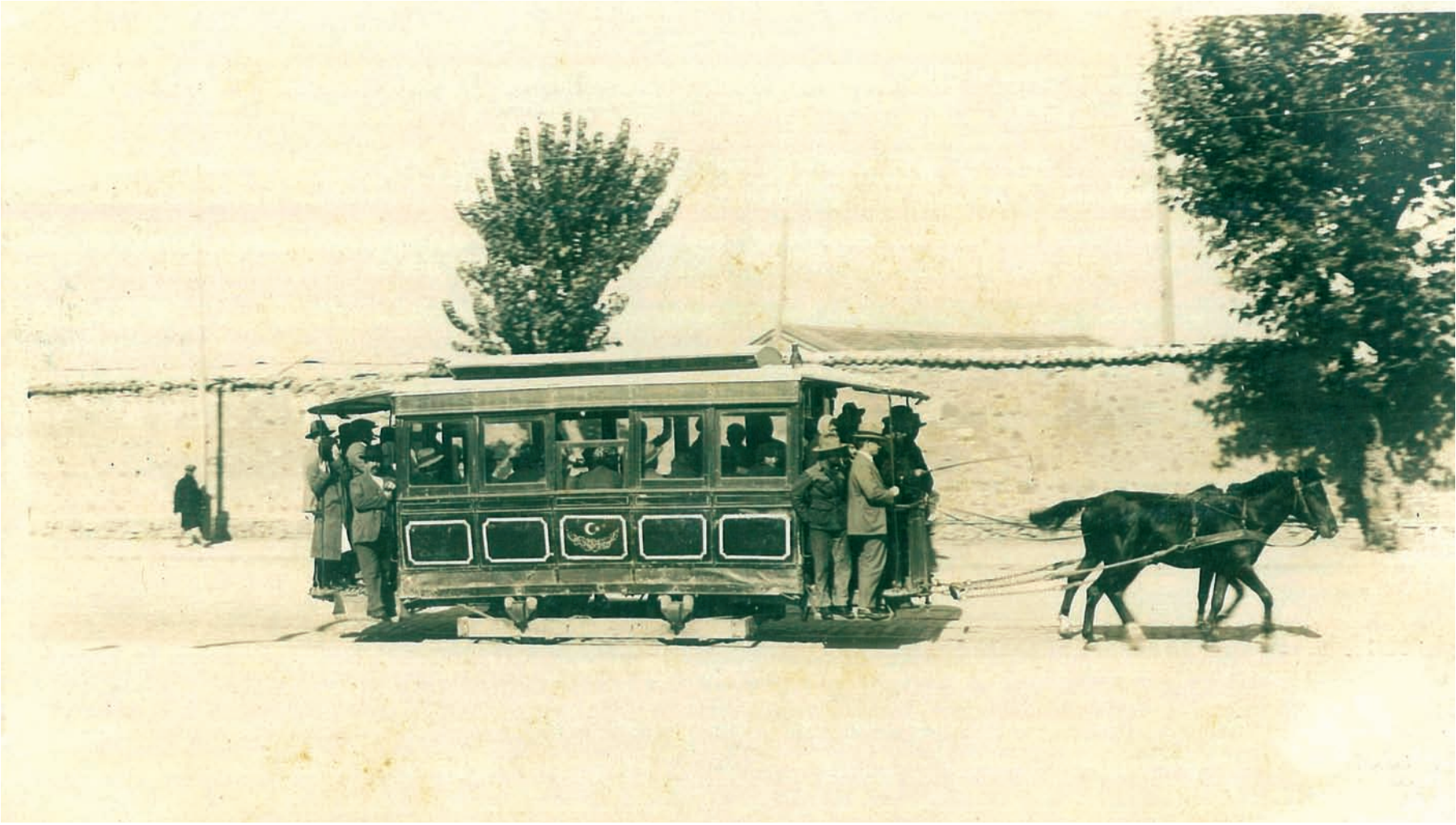
Annem çok varlıklı bir aileden gelmişti. Babam tersine, orta halli bir ailedendi. Çok kültürlü bir adamdı. İngilizce; Fransızca, Almanca; Rumca bilirdi. Masonlukta çok yüksek derecelere gelmişti. Çok kültürlüydü ama deri işinden başka bir iş yapamadı. Bense yağcılığa başladım. Bir de zeytinyağı tüccarı vardı, o da dedi sana bir varil zeytinyağı vereyim; aldım ondan da satmaya başladım. Dükkân çok küçüktü. Müşteri gelse içeri girse, ben dışarı çıkmak zorunda kalırdım. Küçük bir yer... Brimington makinesi almıştım. Fransızca da biliyordum. Babam ihracatçı olduğu için, evlerde hep evde ihracattan konuşulur, işlerden konuşulurdu. Sağa sola ihracat yapmaya bakardım. Onun da etkisi olmuştur her halde. Sağa sola yazılar yazmaya başlamıştım ticaret amaçlı. Bir tesadüf olarak Bulgar Ticaret atâşesiyle tanıştım. O da tesadüfen olmuş bir şey. Tepeköy Pazarı için pamuk yağı ile zeytinyağını karıştırıyorum. Yanlış anlamayın, müşterinin isteği öyleydi; yani bu karışımdan oluşan bir yağı tercih eden bir alıcı kesim vardı. Bir varilin karşısında ter içindeyim. Genç bir adam karşımda durdu ve sordu: Ne yapıyorsun? Dedim, yağ karıştırıyorum. "Neden bunları karıştırıyorsun?" dedi? Dedim, ikisi de rafineridir. Sağlıklıdır. Daha lezzetli olur. Bu dedi ki; "Yav, biz de bunu yapalım..." Dedim; "Pekâlâ sen kimsin?" Ben Bulgar ticaret atâşesiyim dedi. Bay Vasil Vasilev.. Adam bir sempati duydu bana. Bulgaristan'ın hemen hemen bir çok ihtiyacını benden almaya başladı. Sonra bu Bulgaristan'da bir müessesenin genel müdürü oldu. Ve 30.000 ton deniz tuzu almak istiyorlarmış. Ben dedim ki; "Ben deniz tuzundan ne anlarım?" Dedi ki: "Sen ne karışıyorsun. Tuzla var... Çarşıya gidip aramayacaksın ki. Tuzlaya git konuş. Gittik, konuştuk Tuzla'da bu işi yapanlarla. İki dolardan aldım, 2.25 dolardan Bulgarlar'a sattım. Parlak bir iş oldu bu. Başladılar bunlar gemileri göndermeye. Gemilerin yalnız bir tanesi 5.000 ton aldı. Bin ton alan var, daha az alan var. Böylece Bulgaristan'dan bendeki deniz tuzunu almak için 25 gemi geldi. Ben sarıyorum ve Bulgaristan'a gönderiyorum.

Benyamin Çukurel

¹⁴⁷ 6237 Sayılı, Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun.

¹⁴⁸ Aynı kanun.





İzmir Tramvay

li ve yabancı bandıralı gemilerin sayısında artış görülürdü. Ancak Limanın fiziki özelliklerine bakıldığında; büyüyen gemi hacimleriyle birlikte; mevcut haliyle bu yükün altından kalkamadığı açıkça görülüyordu. Eski Limanın yerine yeni limanın yapılışı, ta 1876 yılına dek iniyordu. Bu tarihte Pasaport Limanı bitirildiğinde, o günün koşullarında kent, modern bir limana kavuşmuştu. Ancak zaman içinde gemi hacimleri büyümüş, taşınan yük oranları artmış; dolayısıyla liman artık büyük tonilatolu gemiler için yetersiz gelmeye başlamıştı. Kıyı boyunca dar bir rıhtım uzanıyordu. Bu rıhtım boyunca çok amaçlı olarak kullanılan kara yolu uzanmaktaydı. Gittikçe artan nüfus, yine çoğalan gemi trafiği ve artan yükler nedeniyle liman ve çevresi nefes alamaz bir duruma gelmişti. Kordonun bir bölümü depoların yetersiz gelmesi nedeniyle açık bir antrepo olarak kullanılıyordu. Bir yandan gelip giden gemilerden indirme ve yükleme işleri; diğer yandan karada gelen ve giden taşıma araçları; liman işçileri, hamallar, arabacılar ve her günkü koşturma içinde işlerinin peşinde koşan diğer meslek sashipleri ve acenteler... Bütün bu döngü ve yoğunluk, limanı neredeyse nefes alamaz bir duruma getirmişti.

Kordonboyuna yapılan atlı tramvay, demir raylar üzerinden belli aralıklarla gidip geliyor; ancak görünen işleviyle limanla kenti sanki birbirinden ayırmış bir görüntü ortaya gidiyordu. Dar bir mekana sıkışıp kalmış liman hizmetleri; yoğun olarak kentin sosyal yaşamının en yoğun alanlarıyla çevrelenmiş ve neredeyse boğulup kalmıştı. Değişik türde dükkânlar, işçilerin çoğunlukla kullandığı kahvehaneler, alışveriş mekânları bu kıyı şeridinde açılan sokaklarda bulunuyordu. Gündelik yaşamın bir parçası olarak oraya buraya koşturan insanlar; kıyı şeridinde dağılan yük denkları arasından geçmek zorunda kalıyorlardı. Bu karmaşa ortamında gemilerin yükleme ve boşaltma işleri yoğun bir koşturmaca içinde gerçekleştirilmeye çalışılıyor; indirilen ya da yüklenecek yük denkları, çuvallar ya da başka yükler kıyı boyunca yığınlar oluşturuyor; bu sağlıksız görüntü, kentin alışıldık gündelik yaşamın bir parçası olarak bu mekâna sanki yapışıp kalmış gibi bir izlenim bırakı-

yordu¹⁴⁹. Yoğunluk ve koşturmaya, mekânın darlığı yüzünden, liman hizmetlerinin istenilen nitelikte ve yoğunlukta yapılabilmesi için yeterli değildi. Rıhtımdan gemilere doğru şatlar deniz üzerinde uzanıyor; üzerinden gidip gelen yük taşıyıcılar ve hamallar gemilere yük getirip götürüyorlardı. Bu görüntü, neredeyse yüz yıllık bir süreç içinde hiç değişmemiş gibiydi. Gemiler değişse ve boyutları büyüse de, mekanın aynı kalışı ve liman hizmetlerinde çok fazla yol alınamayışı; sanki elli atmış yıl öncesinin yinelenmesi gibi gözlere çarpıyordu. Limanın yakın çevresinde yoğun ve sağlıklı bir yapılaşma oluşmuştu. Dar sokaklar, bu sokaklara sıkışık kalmış işçi kahvehaneleri, değişik işletmelere ait acenteler ve kimi araçların komisyonculuk yaptığı iş yerleri sokak aralarında liman işlerinin bir parçası olarak bölgeye yapışık kalmış gibiydiler. Rıhtıma açılan alanlarda ve cadde üzerinde oluşturulmuş depo ve antrepolar göze çarpıyordu. Pasaport Limanından Basmane ya da Alsancak Tren Garına yük taşıyan kara araçları bu gürültülü döngünün bir parçası olarak yer alıyorlardı. Kısacası gemilerin boyutları büyümüş, taşıdıkları yük oranları artmış; limana inen ürünler ve madenlerde önceki yüzyıllara göre büyük bir artış olmuş; ancak 19. Yüzyılın koşullarına ve o zamanın gereksinimlerine göre yapılmış İzmir Limanı, kimi ek binaların yapılması dışında hemen hiç bir gelişme göstermemişti. Bu niteliğiyle liman 1950'li yılların gereksinimlerini karşılamaktan son derece uzaktı.

Pasaportun Konak Meydanı'na doğru uzanan yönünde limanın beslediği yoğun biçimde yerleşmiş ticari işlevi olan yapılar bulunuyordu. Gümrük binası, bankalar, sigortalar ve diğer iş merkezleri yoğun biçimde bu yönde yer almışlardı. Pasaport'tan, Sarıkışlanın bulunduğu noktaya kadar deniz boyunca deniz motorları sıralanmaktaydı. Bunun yanı sıra, günün belirli saatlerinde hareket eden körfez vapurları da deniz yüzeyinde kabanar köpükleri arkalarında bırakarak yollarını Konak-Karşıyaka hattı boyunca taşıyıp duruyorlardı¹⁵⁰.

1950-1953 Yılları Arasında İzmir Limanına Gelen Gemi Sayısı			
Yıl	Gemi Sayısı	İthalat (Ton)	İhracat (Ton)
1950	694	264.739	99.250
1951	659	313.673	158.101
1952	828	406.841	158.101

(Kaynak: Naciye Çağlayan, "İzmir Limanının Dünkü ve Bugünkü İmkânları", Yeni Asır, 3 Kasım 1953; Gedikler, a.g.e., s.135)

İzmir Körfez Hattı								
Faaliyet	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957 (6 Ay)
Taşınan yolcu adedi	6.123.723	6.339.824	688.912	7.031.790	7.505.181	1.207.935	7.897.241	3.850.228
Hasılat TL								
Yolcu	506.330	527.255	523.511	609.203	778.011	1.101.358	1.197.929	564.877
Yük	22.417	25.299	21.743	25.205	27.238	29.067	33.901	17.418
Müteferrik	450	6.932	-	1.705	1.074	3.750	7.200	5.400
Toplam	529.197	559.586	545.254	636.113	806.323	1.134.153	1.239.030	587.695

(Kaynak, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030/01/108/682/1)

Geçen zaman içinde İzmir Limanı'nın idari yapısında da önemli değişimler olmuştu. 1938 tarihinde İzmir Liman İşletmesi, Denizbank'a bağlanmıştı. İzmir Limanı'nın konumu bu şekilde belirlenmiş olmasına karşın bu uygulamada tek-düzelik söz konusu değildi. Kimi liman ve iskelelerle de Devlet Demiryolları ilgileniyordu. Devlet eliyle yürütülen deniz nakliyeciliği merkezi bir anlayışla yöne-

Çok babacan, çok efendi; genç bir Tuzla müdürü vardı. Gittim onla konuştum. Yıl 1950'ydı. Babacan bir adamdı. "Bak evladım!" dedi; "Burada kral benim. Gümrük de benim, emniyet de benim, deniz teşkilatı da benim. Ben ne dersem sen yap onu". "Pekâlâ" dedim. Gemi gelir; ben yazıyorum artık: Hazırlık mektubu yazdım: Gemi gelmiştir, yüklemenizi rica ederim. İmzalıdır. Bak işte bu hazırlık mektubudur, gemi bu mektupla yüklenir, hazır edilir falan. Bir gemi geldiği zaman bu hazırlık mektubunu vereceksin. Yani adam gösteriyor, ben acenteliği öğreniyorum. Sonra konşimento.. E ne konşimento? E bende yok. Görüyorum başkalarında var ama bende yok. "Dur" diyor; "bak bu konşimento; böyle yazılır, böyle dolar; sen al imza at buna". Parası önceden geldi zaten. Evet, öyleydi; ben parayı önceden yatırmıştım. Her gemi geldiğinde hazırlık mektubu yazdırır, konşimento vs. 30 bin ton tuz, iki dolardan, 60.000 doları peşin yatırmışım. Peşin almıştım parayı çünkü. Tabi hurda gemiler gelirdi, nehir gemileriydi galiba. Bulgar gemisi değildi bunlar. İki üç tane de yandan çarklı gemiler vardı. 1000 ton alır; 800 ton alır, böyle gemiler. Bir gün, Bulgar Ticaret Ataşesi; ben Sofya'ya gidip geliyorum, ufak işler de yapıyorum, bal mumu on ton, fasulye beş ton perakende işler yani. Bu şekilde perakende işler. Vasilyev'e dedim ki; "Bay vasilyev, biliyor musun, o tuz işi ne iş açtı başıma?" Bulgar gemileri geliyordu bu işler için. "Ne oldu?" dedi. Acentelik lazımmış; ama ben bilmiyorum. Ama orada babacan bir adam vardı, o yaptırdı, ben yazdım ettim şunu bunu derken; "Yav Beny dedi, niçin sen Bulgaristan gemilerinin acentesi olmuyorsun?" "Yav ben bilmem ki... Ben bir sandalı yanaştırmayı bilmem. Başıma sarma bir şeyi..." Bulgaristan işi devlet işi tabi ki... Bir gün bir telgraf alıyorum: "Blagoi Kasabov gemisinden... Bilmem nereden aldığım talimata göre altı ay emrinize giriyorum... Talimat verin nereye gideyim?" Böyle diyor telgraf.. Yarabbi ben acente olmadan, armatör yaptılar beni... Bir arkadaş vardı o zaman: Elly Enrikez... Bir ara acentelik yapmış falan. Koştum, "Elly, kurtar beni bu beladan? Gözünü seveyim, bir telgraf aldım bak bir şuna..." Baktı; dedi; "Yav Beny, senin kafana altın kuş konmuş. Haberin yok. Bu milli piyangodur. Şöyledir, böyledir... Bulgar gemileri, devlet fırkasında şu bu..." Dediki "Git, acentelik için başvur". Çok kolaydı o zaman. "Hemen bir dilekçe yaz!"... Dilekçeyi yazdık, nereye verdik onu bile hatırlamıyorum. Başvurduk ve ben gemi acentesi olmuş oldum: Aktrans Vapur Acenteliği: Benyamen Çukurel... Ama gene o yağ dükkanında... Başka yer yok... Merkez hala orası. Acente, ihracatçı, yağcı; hepsi orada

Benyamin Çukurel

149 Hülya Gedikler, 1950'li Yıllarda İzmir, Şenocak yay., İzmir, 2012, s.134; yine bkz. Demokrat İzmir, 30 Eylül 1952.

150 Hikmet Bozkurt, "Liman", Yeni Asır, 25 Ocak 1954; yine Hülya Gedikler, a.g.e., s.134.

tildiği için kimi zorlukları aşmakta bürokratik engeller kendini gösteriyordu. Bu durum 1952 yılında değişikliğe uğradı ve limanların sorumluluğu aynı yıl kurulan Denizcilik Bankası A.O'na verildi. Denizcilik Bankası A.O. nun etkinlik alanı; Van Gölü'ndeki deniz nakliyatçılığından, Yalova Kaplıcalarına kadar uzanmaktaydı. İstanbul'da Sirkeci, Galata ve Salıpazarı; İzmir ve Trabzon rıhtımlarındaki antrepo ve ambarlarda yükleme ve boşaltma işleri de Denizcilik Bankası A. O'na aitti. İstanbul ve İzmir'de şehir içi yolcu ve bagaj nakliyatı; Türkiye limanları arasında eşya ve yolcu taşımacılığı; İstanbul, İzmir ve Trabzon gibi büyük limanlarda liman hizmetleri; yine Van Gölü deniz nakliyatı işleri yapan bu oluşum; öte yandan gemi kurtarma, deniz fenerleri, radyofar, can kurtarma gibi kıyı hizmetlerini de yürütüyordu. Ülke içi ve dışı deniz nakliyatıyla uğraşan; iç ve dış hatlar yolcu seferleri yapan bu geniş yapının, tek bir merkezden yürütülmesinin zorluğu, bu nedenle de elde edilecek başarının sınırlı olacağı anlaşılmaz bir şey değildi¹⁵¹. Buna karşın, Haydarpaşa, Mersin ve İskenderun limanlarında bu hizmet Devlet Demiryolları tarafından veriliyordu. Ereğli'de ise aynı işi Ereğli Kömür İşletmesi gerçekleştirmekteydi¹⁵². Doğrudan devlet eliyle yürütülen deniz nakliye işinin yanı sıra özel sektörde de bu alanda ulaştırma ve taşıma işiyle uğraşan armatörler vardı. Bunların bir kısmı gemilerle, bir kısmı da motorlarla deniz ulaştırma işini gerçekleştiriyorlardı¹⁵³. Türkiye'de devlet bu mekânlarda değişik kuruluşlar aracılığıyla liman işlerini yürütürken geriye kalan diğer iskeleler ve limanlarda bu işler belediyelere ve özel idarelere aitti. Bu bile işlerin ne denli düzensiz yürütüldüğünün kanıtıydı. Daha da ötesi, değişik limanlarda değişik tarifeler uygulanabiliyordu¹⁵⁴.

Denizcilik Bankası Filosunun 1950-1957 Arasındaki Durumu										
Posta Gemileri			Şilepler		Tankerler		Ş.Hat.Yolcu Vp.		Araba Vap.	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
1950	35	126.715	11	69.054	3	21.881	56	20.820	10	4.857
1951	35	122.433	11	69.054	3	21.881	56	20.820	10	4.857
1952	31	111.303	13	75.811	3	21.881	62	23.660	9	6.439
1953	31	113.411	15	79.861	3	21.881	60	24.535	8	5.447
1954	30	108.536	19	115.501	3	21.881	59	23.832	9	6.510
1955	28	112.289	23	137.594	3	21.881	59	23.832	9	6.510
1956	32	139.991	24	143.373	4	43.181	60	24.347	11	8.375
1957	28	126.264	24	143.373	4	43.181	60	24.347	11	8.375

(Kaynak, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030/01/108/682/1)

Bu nedenle Demokrat Parti pek çok alanda olduğu gibi, denizcilik işlerinde de liberal bir sistemin oluşturulmasından yanaydı. Bu süreçte, ilk iş olarak, kimi kuruluşların özel girişimcilere devredilmesini savunuyordu. Kısıtlı olanaklara karşın gerek devlet desteği ve gerekse özel sermayeli deniz nakliyecilerine ait gemilerle birlikte Cumhuriyet kurulduğunda, 30.000 tonilatodan oluşan deniz ticaret filosu 1950'li yıllara gelindiğinde, 320.977 tonilatoya kadar çıkmıştı¹⁵⁵. Bu ulaşılan oran o günkü koşullar için gene de yeterli görünmüyordu. Gelecek için başta limanlar olmak üzere, deniz ticaretini geliştirecek alt yapının oluşturulması için çalışmalar yapılması gerektiğine inanılıyordu.

¹⁵¹ Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi, Kırkbirinci Birleşim, 8.2.1964.

¹⁵² Aynı eser.

¹⁵³ Aynı eser.

¹⁵⁴ Aynı eser.

¹⁵⁵ Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030/01/08/682/1

İdarenin Filo Durumuna Toplu Bir Bakışı (1950-1957)								
Gemilerin Nev'i	1950'ye Devreden		1950-1957'de Kadro Dışı		1950-1957'de Kadroya İlave		1957 Mevcudu	
	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet
Yolcu Posta Gemileri G.T.	112.058	34	46.997	18	61.203	12	126.264	28
Şilepler D.W. Ton	67.254	11	-	-	76.119	13	143.373	24
Tankerler D.W. Ton	21.881	3	-	-	21.300	1	43.181	4
Şehir H. Yolcu Gs. Ton	20.820	56	2.215	7	5.742	11	24.347	60
Ş.H. Araba Vap. G.T.	4.857	10	2.768	6	6.286	7	8.375	11
İzmir Körfez Vapurları	1.723	6	-	-	1.018	2	2.741	8
Kurtarma Gemileri	2.127	4	315	1	676	1	2.488	4
Vangölü Yolcu-Yük	348	2	-	-	1.077	2	1.425	4
Toplam	213.068	126	52.295	32	173.421	49	352.194	143

(Kaynak, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030/01/108/682/1)

ALSANCAK LİMANI'NDAN ÖNCE DERNEK VE GENEL SORUNLAR

Artık Demokrat Parti eski limanın yetersiz kaldığını görerek, İzmir'de yeni bir liman yapılmasını programına aldı. Bu karar, 1953 yılında alınmış; 1954 yılında çıkarılan hükümete verilen yeni yetkilerin hemen ardından gerekli etütler yapılarak yeni limanın yapımına başlandı. Yeni Liman için, o zamanlar bir bataklık görünümünde olan Alsancak kıyıları seçilmişti. Yeni limanın yapılacağı bölge, doğu rüzgârlarına kapalıydı. İnşaat çalışmalarına başlandığında; liman hizmete girinceye kadar, liman hizmetlerinin gemi nakliyecileri ve armatörleri tarafından Pasaport'ta bulunan limanda yürütülmesi kaçınılmazdı.

1949'da üçüncü kez kurulduğunda Deniz Nakliyecileri Derneği, ünlü Rees İşhanı'nda bulunuyordu. Ünlü Levanten Rees Ailesi'ne ait olan bu iş hanı Birinci Kordon'da Rıhtımın karşısında, Borsa Binası'na ve Kardiçali Han'a yakın bir yerde bulunuyordu. Pek çok gemi acentesinin büroları da bu handa yer almaktaydı. Buca'da ikamet eden Rees Ailesi de İzmir'de eskiden beri acentelik işiyle uğraşmış; önceleri değişik mekânlara dağılmış kimi acenteler, bu binada yer almışlardı. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti de bu hanın üçüncü katında yer alıyordu. Derneğin bulunduğu kata çıkan merdivenin her iki yanına, ünlü gemi nakliye şirketlerinin amblemleri ile birlikte bir gemici dümeni konulmuştu. Bu görüntüsüyle bile han, deniz nakliyeciliği için önemli bir mekan olduğunu gösteriyor gibiydi. Bu binada yer alan Deniz Nakliyecileri Derneği o zamanlarda dar bir mekânda, iki odalık bir büroda faaliyetlerini sürdürüyordu. 1957 yılından sonraki döneme ilişkin genel kurul tutanakları dernek yönetimi tarafından düzenli biçimde arşivlenmekteydi. Bu tutanaklara bakıldığında, derneğin son derece mütevazı koşullar içinde, deniz nakliyeciliği ve acenteliğini ilgilendiren konularda ne denli önemli işler gerçekleştirdiği görülmektedir. Dönemin en önemli gemi acente ve nakliyatçıların üyesi olarak derneğin çatısı altında toplandığı; bu acenteler aracılığıyla dünyaca ünlü gemi nakliye işletmelerinin temsilciliğini yaptığı görülmektedir. H. Zacharie, E. Joly, Jan Akavi, E. Enriquez, F. Fantasia, H. Lochner, M. Sidi Sarfati, M. Dutilh, F. Romano, J. Gercken, H. Whittall Gilchrist), Lucien G. Arcas, S. Gout, A. Missir, D. Whittall gibi önemli gemi acente işiyle uğraşan isimler bu tarihlerde derneğin üyesi arasında bulunuyorlardı. Dernek bu binada yönetmeliğine uygun olarak genel kurullarını topluyor, yönetim kurullarını seçiyor; limana gelen giden gemilerin ve gemilerce taşınan yüklerin kapsamlı istatistiklerini hazırlayarak, der-

Herkes yardımcı oldu. Kahveci Kenan, telefonumu kullanabilirsın; karşıdaki çuvalcı, bir yere gitsem, müşteri gelirse ben ilgilenirim derdi. Esnafın içinde yaşamak lazım... Büyük bir dayanışma vardır esnaf arasında. Blagoi Kasabov gemisi geldi. Evvela Elie, Karadeniz'den bir limandan full maden buldu Napoli'ye... Hemen gemiye bir talimat; gemi gidiyor. Elie de bana yardım ediyor. Ondan sonra başladık. İzmir'den Venedik'e pamuk yüklüyoruz genellikle. Pamuk tabii ki; küçük bir gemiye, 300 ton yüklüyorsun; gemi doluyor. Ve altı ay kadar çalıştı o, esas Bulgar Gemi kumpanyası; onun müdiresi bir bayandı, çok muhterem bir hanımdı. Kocasını Emil Cesef... Kaptandı. Beni Varna'ya davet etti. Gittim oraya. Dedi gayet yararlı bir iş yapmışsınız. Gemiler şimdiye kadar pek öyle yük bulmadı. O zaman İzmir'in en büyük acentesi Van der Zee'ydi. Van der Zee en meşhuru. Zandonati vardı, İtalyan gemileri... İskandinav gemilerine çalışan Rees vardı. Madam Şapsis... Ama benim acente dünyasıyla bir ilgim yoktu. Bay Arkas'ın babasını bildirdim. Konuşurken elini boynundan kaydırarak konuşurdu. Ne yük vereceksin bana delikanlı diyerek

Benyamin Çukurel



Lucien G. Arcas



Lucien Arkas



Jan Akavi



Suphi Kervanoğlu

nek üyesi olan acentelere dağıtılıyordu. İstatistiklerde hangi tarihte hangi geminin limana geleceği, ne türlü yük getireceği ve ne tür yük yükleyeceği, geminin tonilatosu ve diğer teknik bilgileri veriliyor; ayrıca hangi limanlara uğradıktan sonra İzmir Limanı'na geldiği, İzmir'den hareketinden sonra da nereye gideceği üzerine bilgiler veriliyordu. Bu bilgiler, derneğe üye acenteler için son derece değerliydi. Çünkü, acentelik hizmetlerini verirken bu bilgilerden yararlanabiliyorlardı.

O günlerde Olivier ve Şürekası Acentesi'nde çalışan Suphi Kervanoğlu'nun anlattığına göre, kendi çalıştığı acentenin bürosu derneğin tam karşısında bulunuyordu. Olivie'nin bürosu ile dernek bürosu karşı karşıya olduğu için; derneğin çalışmalarını da yakından izleme olanağı bulan Kervanoğlu derneğin Cumhuriyet Caddesine doğru baktığını; Mösyö de Mafta'nın yanı sıra, kendi yaşında gençlerin de dernekte görev yaptığını belirtmektedir. Türkiye'nin ilk Stimmle çalışan asansörünün bu binada bulunduğunu ve bunun İngilizler tarafından yapıldığını da belirtmektedir.

Dernek 1957 yılına ait Genel Kurulunu, 14 Ocak günü yaptı. Dernek üyelerinden mazereti olmayanların katıldığı bu genel kurulda, hem o yılın yönetim kurulu seçildi hem de bir önceki dönemde görev yapan yönetim kurulunun hesapları ve çalışmaları onandı. Bu tarihte dernekte; pek çok yerli ve yabancı gemi işletmelerinin acentelikleri temsil edilmekteydi. Derneğin bir yıl önceki dönemde başkanlığını, uzun yıllar boyunca başkanlık görevini sürdürecektir olan Hanri Zacharie yapmaktaydı. O, ünlü gemi acentesi Van der Zee'nin işletmesinin genel müdürlüğünü yapmaktaydı. Son derece titiz, centilmek, çalışkan, dürüst ve kalburüstü bir adam olarak tanınan; bu yönleriyle pek çok tanıdığına hoş anılar bırakan Zacharie, yaşı ilerleyip kendi isteğiyle ayrılıncaya kadar, dernek başkanlığını sürdürmüş bir kişiydi¹⁵⁶. Karşıyaka'da oturan Levanten bir aileden geliyordu. 14 Ocak günü, derneğin yönetmeliğine uygun olarak genel kurulu toplantıya çağırılmıştı. Genel Kurul toplantısına bir önceki yönetim kurulu üyelerinden M. Dutilh, F. Romano, J. Gerekenet E. Joly, Jan Akavi, E. Enriquez, F. Fantasia, E. Lochner; M. Sidi Sarfati, ve H. Whittali Gilchrist'in yanı sıra; hukuk müşavirleri Avukat Macit Birsell, Hükümet komiseri Bay Nihat Düzgiden de katılmışlardı. Baylar Lucien G. Arcas, S.Gout, A. Missir; D.Whittall ve Adriatica ile Deutsche Orient Line temsilcisi mazeretleri nedeniyle toplantıya katılamamıştı. Bu tarihte derneğin 18 Acente ve 35 yabancı ulaştırma kurumu olmak üzere, toplam 53 etkin üyesi vardı. Bunların 44'ü genel kurul toplantısında hazır bulunmuşlardı. Genel kurulu gerçekleştirmek için yeterli bir sayıya ulaşıldığı için derhal divan oluşturulup, seçimler yapıldı. Bu seçimlerden sonra Henri Zacharie yeniden derneğin yönetim kurulu başkanı seçildi. Diğer üyeler de şu kişilerden oluşuyordu: İkinci Reis: M. Dutilh, Umumi Kâtip: F.Romano, J.Gercken: Veznedar, E. Joly: (Müşavir), M.Sidi Sarfati (Müşavir) ve D.Whittall : (Müşavir)¹⁵⁷.

Bu toplantıdan geriye kalan tutanaklardan, o gün itibarıyla hem İzmir'deki deniz nakliye işlerinde görülen belli başlı sorunları hem de derneğin uğraşmak zorunda kaldığı işleri ayrıntılı olarak görmek olanaklıdır. Dile getirilen konular ve karşılaşılan sorunlar açısından bakıldığında, derneğe mensup üyeler için en önemli sorun; limanın gemi trafiğindeki yoğunluk nedeniyle içinde bulunduğu sıkışıklıktı. 1955 - Yeni Alsancak Limanı'nın temeli Başbakan Adnan Menderes tarafından atıldı. Liman İnşaatı sürerken yurt içi ve yurt dışı seferlerinden gelen gemiler, hala Pasaport'ta bulunan limanda yüklerini boşaltıyor ya da yeni yükler alıyorlardı.

¹⁵⁶ Benyamin Çukurel ile Yapılan Söyleşi.

¹⁵⁷ Deniz Nakliyecileri Derneği Karar Defteri, (Yayınlanmamış Arşiv Belgesi), 13 Ocak 1957.

Alsancak'ta başlayan liman inşaatı da hala bitmediğinden, bu durumdan gemi acenteleri ve deniz nakliye işiyle uğraşan kesim son derece rahatsızdı. Sıkışıklık en üst düzeye gelmiş; limana girmek için açıkta günler boyunca bekleyen gemiler, düzenli seferlerini zamanında yapamaz duruma gelmişlerdi. Nitekim derneğin yeni yönetimi seçildikten sonra, bu durum sonraki toplantılarda da ayrıntılı biçimde ele alınıp irdelendi. Yönetim kurulunda yer alan üyeler, diğer üyelerden kendilerine bu konuda yapılan yakınmalardan söz ediyorlardı. Örneğin 25 Ocak 1957 günü yapılan toplantıda bu durum geniş biçimde ele alındı. Ancak derneğin, sıkıntılarını yetkili makamlara iletmekten başka bir yaptırımı olmadığından; görüşmeler durum değerlendirmesinden öte gitmiyor; kimi öneriler söz konusu olduğunda, bu durum ilgili kişi ya da kurumlara iletiliyordu¹⁵⁸.

Dernekte bu yakınmalar ve kimi sorunlar ayrıntılı biçimde dile getirilirken, hükümet cephesinde de limanın bir an önce bitirilmesi için yoğun çalışmalar yapılyordu. Betonlama çalışmaları, drenaj işleri ve mendirek yapımı gibi çalışmalar hummalı biçimde yürütölüyordu. Ancak liman demek, yalnız gemilerin yanaşabileceği bir yapının ortaya çıkarılması anlamına gelmiyordu. Bunun yanı sıra, geminin yükü düzenli biçimde boşaltmasından, ilgili tüccarın ya da herhangi başka bir kurumun ambarlarına getirilen yük taşınana kadar, birbirini izleyen pek çok hizmetin ve bu hizmeti sağlayacak altyapının da devreye girmesi demekti. Örneğin, gemiye yakın bir noktadan başlayıp, depolara kadar uzanan dekovillerin döşenmesi, gümrük işlerinin düzenli işleyebilmesi için gümrük binalarının yapılması ve donanımlarının sağlanması; diğer resmi işlemlerin yapılabileceği ortamların yaratılması gerekliydi. Bunları yapıp tamamlamak da bir liman işletmesinin işler bir duruma getirilmesi için yeterli olamazdı. Depolar, antrepolar, istifleme ve malı gemiye yükleme ya da gemiden boşalttıktan sonra depo ya da antrepolara ulaştırma hizmetlerini örgütleme ve işler duruma getirme; derken depodan yüklene-

158 A.g.e., (Yönetim Kurulu Tutanağı), 25 Ocak 1957.





cek yükü, gideceği yere kadar ulaştırmak liman hizmetlerinin ayrılmaz özellikleri olarak ortaya çıkıyordu. 1957 yılında Alsancak Limanı, artık bir yapı olarak ortaya çıkmaya başlamışsa bile; bu eksikliklerin tamamlanması için uzun bir çalışmaya, yoğun emeğe ve dolayısıyla da paraya gereksinim vardı.

Dernek bir yandan bu işleri yakından izlerken, öte yandan da üyelerine gelen giden gemiler ve onların taşıdığı yük; gidip geldikleri limanlar hakkında bilgi aktarma sorumluluğunu da yerine getiriyordu. Bu özelliği, derneğe üye olan acenteler için, üye olmayanlar açısından bakıldığında önemli bir ayrıcalık yaratıyordu. Pek çok acente belli dönemsel faaliyetlerini bu bilgiler ışığında yapmaktaydı. O günün koşullarında teleks, telefon gibi iletişim araçları pek yaygın değildi. Bu nedenle dernek, kendi acenteleriyle iletişimi ve özellikle yayınladığı gemi geliş gidiş istatistiklerini bu araçlar olmadığından bir ulak aracılığıyla yapmaktaydı. Her acentenin “Ofisboy” denilen her türlü “getir-götür” işini yapan çalışanları bulunuyordu. Çekilecek telgraflar, postaneye gidecek mektuplar ya da İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti’ne gidip alınacak her hangi bir evrak bu tür kişiler aracılığıyla yürütülüyordu. Derneğin Müdürlüğünü Mösyö de Mafta adlı kişi yapıyordu. Bu kişi, 1957’lerde artık son derece yaşlı, sözü dinlenir birisiydi. Mösyö de Mafta’ya Mösyö Papanya diye ikinci bir kişi dernek işlerinde yardımcı olmaktaydı. Mösyö Papanya genellikle gemiler için gerekli olan manifestoları hazırlıyordu. Bu kişi aynı zamanda İtalya Konsolosluğu’nda da çalışmaktaydı. Son derece kibar ilişkiler içinde acenteler için hizmet veren bu kişiler; gemi acenteliği mesleğine yeni girmiş genç kişiler yapacakları işlerde ellerinden geldiğince yardımcı olmaya çalışıyorlardı. Kervanoğlu’nun aktardığına göre, bu genç ve deneyimsiz insanlar için sanki deniz nakliyeciliği işini öğretmek gibi bir görevi üstlenmiş gibiydiler. Gelen giden gemilerin manifestolarını ya da gerekli kimi belgelerini hazırlayıp, ilgili kurumlara teslim edecek düzeye getirmek, deneyim ve birikim gerektiren uğraşlardı. Pek çok kişi manifestoların ve konşimentoların nasıl hazırlanacağını, ne tür bilgilerin girileceğini bu kişilerden öğrenmişlerdi. Nitekim Suphi Kervanoğlu da ilk



kez manifestoların ve konşimentoların nasıl hazırlanıp kaleme alındığını; Olivie’de çalıştığı günlerde, çalıştığı ofisin tam karşısında bulunan dernek çalışanlarından Mösyö Papanya’dan öğrenmişti. Bu iki emektar dernek çalışanının, bu yardımlaşma ve hoşgörölü durumlarından sektöre ne denli önem verdiklerini gösteren örneklerle o günlerin tanıklığını yapmış pek çok acente görevlisi bulunmaktaydı. Derneğin müdürlüğünü ve yardımcılığını yapan kişilerin yanında başka çalışanları da vardı. Lezli adında genç bir kişi derneğin yazmanlık işlerini yapıyor; genellikle gelen giden evrakları defterlere kaydetmek, gerekli bilgileri girmek onun görev alanı içinde bulunuyordu. Lezli’nin yanı sıra; derneğin getir-götür işlerini yapan Lediserra adında bir başka çalışan daha vardı. Bu kişi dernek bürosunun gündelik temizliğini yapmakta ve ayak işlerine bakmaktaydı. Dernek çalışanları derneğin bilindik işlerini yapar ve belli bir düzen içinde, acentelerle üyelik ve dernek sorumluluğuna ilişkin görevleri yerine getiriyorlardı. O dönemin teknik koşulları içinde, gemilerin geliş gidişlerine ve getirip götürdüğü yüklere ilişkin bilgilerini içeren istatistikleri düzenli biçimde hazırlamak da onların göreviydi. O günkü koşullarda, teknik yönden istatistikleri basmak için yeterli donanım bulunmadığından, daktiloda hazırlanan istatistikler teksir makinalarında çoğaltılırdı. Bu nedenle dernekte yoğun bir mum ve mürekkep kokusu arasında bu emektar insanlar, teksir makinasının başında makinaya kağıt vererek ve cihazın kolunu bilek gücüyle çevirerek istatistikleri çoğaltıyorlardı. İstatistik hesapları o dönemin koşullarına göre elle yapılıyordu. Bilgisayar ortamına 1997 yılında geçilene kadar bu durum devam etti¹⁵⁹.

Bu tarihlerde istatistikler yalnız Fransızca olarak basılmaktaydı. Bu durum, bu sıralarda bile sektör içinde Fransızca’nın yaygın bir dil olarak kullanıldığını göstermektedir. Basılan istatistiklere ilişkin sayfalar derlenir, birbirine iliştilir, sonra da dernek üyesi olan kişilerin listesi esas alınarak, kimlere istatistiklerin gideceği belirlenir; sonra da dernek çalışanlarından Lediserra’ya bu istatistikler teslim edilirdi. O’nun bu aşamadan sonra istatistikleri dağıtma görevi başlar, gün boyu acente acente dolaşarak, dernek tarafından basılmış istatistikleri dernek üye-

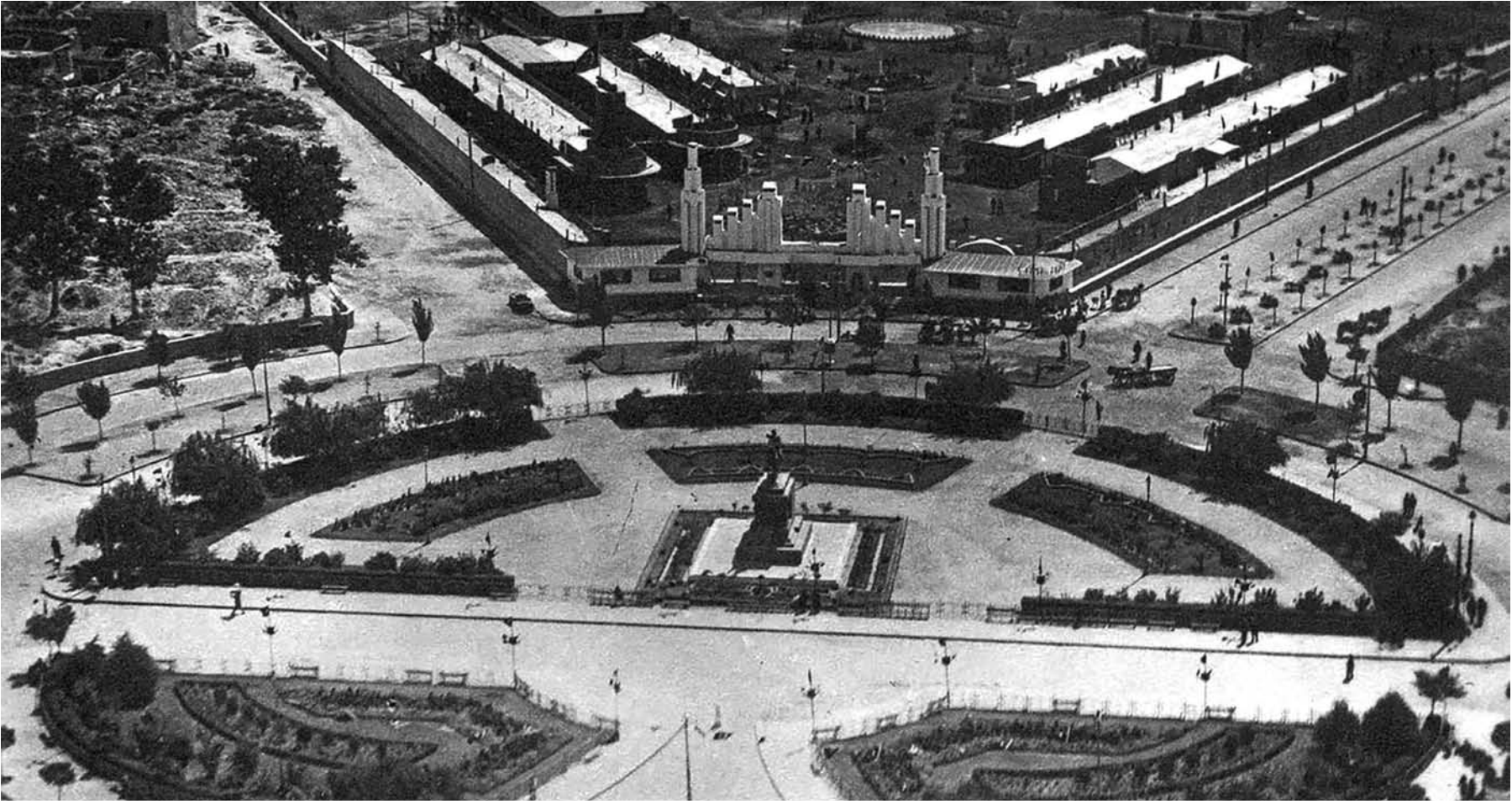
“4 Ay Olivie’de çalıştım. Bir yanda biz, öteki yanda onlar... Aynı kattayız yani. Orada benim yaşında insanlar var; onlarla tanıştım. Akıldan hiç çıkmayan; sürekli çalışan bir teksir makinası ve insanın içine işleyen bir mürekkep kokusu. Mumlu kağıtlar... Neydi bunlar? İstatistik çıkarırlardı. Cemiyete üye olan gemiler, yükledikleri ve boşalttıkları malların miktarlarını cemiyete bildirirler ve onlar da istatistik çıkarırlar, çoğaltırlar ve üyelerine dağıtırlardı. Orada yaşlı bir bey bulunuyordu: Mösyö Jamafta... Biz deniz tarafına bakardık; cemiyet de Cumhuriyet bulvarına doğru bakardı. Bina çok eski, tarihi bir binaydı. Evet, arka tarafı yıkıldı, şu anda ön tarafı duruyor hala. Bugünkü TBB bankasının olduğu yerde, onun yanında. Daha böyle merdivenlerden çıkarken, gemici dümenleri vardı, işte tekerlek biçiminde. Onun içinde Türkiye’nin ilk Stimm’le çalışan ilk asansörü vardı. İngilizler yapmışlar. Bu gemi dümenlerinin üzerinde isimler yazardı: Antigone, Argonaut diye... Bunlar Reesler’in acentelik yaptığı zamanlardaki gemilerinin adlarıydı. Ben oraya ofisboy olarak girmiştim”

Suphi Kervanoğlu

159 Ertap Alp’la yapılan söyleşi







1930 Cumhuriyet Meydanı Arka Planda 9 Eylül Panayırı Sergi Alanı

Derneğin Deniz Ticaretine en önemli katkısı, düzenli olarak yayınladığı sektöre ait istatistiklerdir. Bu uygulama çok şeffaf, çok centilmence yapılan bir faaliyettir. Herkes a-mail ortamında gemisine ne yüklemiş, ne getirmiş; bilgileri derneğimize gönderiyor. Başka sektörlerde bu tür bilgiler gizlidir, birbirlerinden kaçınılır; bizim üyelerimiz bunu şeffaflıkla yapar. Biz 37 tane üyemiz. Herkes yaptığı işleri bildirir. Şu acenteye ait şu gemi, şu malları aldı, şuraya götürdü; şunu getirdi gibi. Aynı hatta giden öteki acenteler bunu görmüyor mu? Görüyor. Ama herkes kendine güveniyor. Bugün bana yükletir, yarın başkasına. Dolayısıyla bu yükler ortadaysa, bir gün birimize, başka bir zaman ötekine yüklenecek diye ortak bir ruh oluşturmak çok önemli. Dolayısıyla bunun ticarete büyük bir katkısı var. Bu durum, hangimiz işimizi daha iyi yaparsak, iş ona gidecek düşüncesi ile kaliteyi artırmayı destekler. İstatistiklerimizi uzun süredir elektronik ortamda hazırlayıp yayınlıyoruz. Bu şekilde saklamak da daha kolay oluyor. Böylece elli sene, inşallah yüz sene sonrasını düşünün; en ayrıntılı veriler kayıt altında olacak. Deniz yolu taşımacılığı ile ilgili istatistiklerin tutulması hakkında bir yönetmelik yayınlandı. Oysa biz kaç sene öncesinden buna hazırız, görüyorsunuz.

Nur Özgen

lerine ulaştırmış olurdu. Dernek içinde çalışanlar arasında Fransızca konuşurlar; pek çok acente ile de Fransızca olarak iletişimini sağlarlardı¹⁶⁰. O yıllarda fransızca denizcilik sektöründe yaygın olarak kullanılan dillerden biriydi. Bu durum 1970'lere kadar sürdü. Toplantılarda konuşmalar Türkçe yapılırdı. Ancak yine dernek çalışanı olarak uzun süre derneğe emek vermiş olan Pietro Scuto olmak üzere sektör içinde yer almış önemli isimler, ticari yazışmalarını Fransızca olarak gerçekleştirirdi¹⁶¹.

Bir an önce bitmesi istenen İzmir Limanı, 1958 yılının başlarında artık bitme noktasına gelmişti. Bu yıl içinde limanın açılması bekleniyordu. Yıllarca süren inşaat çalışmaları ve kimi çok gerekli donanımlar bu tarihte tamamlanmış ve sıra limanın açılışına gelmişti. 13 Ocak 1958 tarihinde İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'nin ele aldığı konuların başında yine liman sorunu geliyordu. O gün saat 15.30'da başlayan genel kurul toplantısında, eski yönetimin hesapları onandıktan sonra yeni yönetim kurulu seçilmişti. Bir önceki yönetim kurulunda yer alanlardan yalnızca bir kişi yerini başkasına bırakmış ve önceki yönetim kurulunda görev alan kişiler yeni yılda da görevlerini sürdürme yetkisini genel kuruldan almışlardı. D. Whittall artık yeni yönetim kurulunda yoktu. Onun yerine sonradan uzun süre yönetim kurulu üyeliği yapacak olan J. Fantasia getirilmişti. Böylece yeni yönetim şu kişilerden oluşuyordu: Başkan: Hanri Zacharie; Başkan Vekili: M. Dutilh; Genel Sekreter: F. Romano; Veznedar: J. Gercken; Müşavir: J. Fantasia; Müşavir: E. Joly; Müşavir: M. Sidi Sarfati... Bay Lucien G. Arcas de denetçiliğe seçilmişti¹⁶². Yapılan toplantıda; Baylar H. Zacharie (Başkan), M. Dutilh, F. Romano, J. Gercken, E. Joly ve M. Sidi Sarfati ile Hukuk Müşaviri Avukat Macit Bırsel ve Baylar Jan Akavi, Lucien G. Arcas, J. Fantasia, H. Lochner, R. Milovich ve H. Whittall de bulunmuşlardı. Baylar E. Enriquez, S. Gout, E. Pussich, D. Whittall ve Adriatica ve Deutsche Orient Line temsilcisi ise mazeretlerinden dolayı toplantıya katılamamışlardı¹⁶³.

¹⁶⁰ Suphi Kervanoğlu'yla yapılan Söyleşi

¹⁶¹ Suphi Kervanoğlu'yla yapılan Söyleşi

¹⁶² İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyetinin 13 Ocak 1958 tarihli umumi heyet toplantısına ait tutanak.

¹⁶³ Genel Kurul Tutanağı, 10 Ocak 1959.

Bu tarihte derneğin 18 acenta ve 35 yabancı üye olmak üzere toplam 53 etkin üyesi bulunuyordu¹⁶⁴. Bu tarihlerde İzmir’de gemi acenteliği işiyle yine yoğun biçimde Levantenler uğraşmaktaydı. Dernek üyelerinden Milovich, gemi acentelik hizmetleri içinde kimi kesimlerce eleştirilmesine karşın, önemli bir yere sahipti. Acentesinin adı; “Constantine Milovich Vapur Acenteliği”ydi. Bürosu Ticaret Han’da bulunmaktaydı. Ticaret Han, Borsa binasının ilerisinde, Halim Alanya-lı Hanı’na yakın yerdeydi. Milovich’in bürosu hanın en üst katındaydı. Gümrük komisyoncusu İhsan Bey’in bürosuyla yan yana bulunan bürosunda Milovich sürekli sigara içer, değişik kişiliğiyle onu tanıyanların belleğinde unutulmaz izler bırakırdı. Bu renkli kişiliği, sonradan Deniz Nakliyecileri Derneği’nin etkin üyelerinden biri olacak olan Suphi Kervanoğlu’nun aktardığına göre kendine özgü bir kişilikti. Onunla iş yaşamında rekabet halinde olanlar, Milovich’in bu konudaki hünerli tavırları karşısında sıkıntılı durumlar da yaşıyorlardı. Bu nedenle O, gemi acenteliği ve taşımacılığı alanında, piyasadan iş kapmak konusunda son derece hünerli yönüyle biliniyordu. O günlerin önemli acentelerinden olan Olivier Acentesi’nde çalışmakta olan Suphi Kervanoğlu; çalıştığı yerde karşılaştığı bir durumu bu acentede Müdür olarak çalışan Mösyö Guy’yla yaşadığı bir sorunu gurur konusu yapıp Milovich’in acentesinde çalışmak üzere bu kişiyle görüşmek üzere yanına gitmişti. Milovich kendi yanına giden genci bürosunda kabul etti. Yanında çalışmak istediğini söylediğinde, Kervanoğlu’na daha önce bir firmada çalışıp çalışmadığını sordu. O, Olivier’in yanında çalıştığını söyler söylemez, ilginç bir tepkiyle karşılaştı. Milovich; “Olmaz, biz başka bir acentede çalışan adamı almayız. Prensip böyle” diyordu. Kervanoğlu’nun durumu anlatması üzerine, Olivier’de çalışan Mösyö Guy’yu telefonla arayıp, işin iç yüzünü öğrenmişti. Mösyö Guy’nun çok olumlu görüş belirtmesinden sonra ancak işe almıştı. Bu olay o yıllarda mesleki anlamda oturmuş ahlaki ve gelenekselleşmiş ticari ilkeler olduğunu gösteriyordu¹⁶⁵.

Romano ise, İzmir gemi acenteleri arasında uzunca zaman dernek yönetiminde bulunan bir kişilikti. Romano Vapur Acenteliği’ni işletmekteydi. Bir ara Benyamin Çukurel’le de ortaklık da yapmıştı. O tarihlerde İzmir’de bulunan gemi acente sayısı yaklaşık 20 kadardı. Bunların pek çoğu, eskiden beri bu işi yapan ve adı İzmir’in ticari yaşamı içinde öne çıkmış insanlardı. Bu yirmi kişinin de on sekiz kadarı Levanten ailelerden oluşuyordu. Türkler’in acente sayısı ikiye. Bunlardan birisinin adı İhsan Berkin Vapur Acenteliği; öteki de Salih Altay Vapur Acenteliği’ydi.... Bu acente de acentelik hizmetlerinde İzmir’de köklü bir miras bırakmış olan Reesler’den ayrılarak kurmuşlardı. Yani her iki Türk Vapur Acenteliği de acentelik işini, Reesler’den öğrenmişlerdi. Salih Altay, ilk olarak 40.000 tonluk Sisterer Katinyo adında bir buğday vapurunu İzmir Limanı’na getirmişti. Bunların yanı sıra İzmir Limanı’nda Rus, Romen, Doğu Almanya gibi ülkelere ait vapur acenteleri yer almaktaydı¹⁶⁶. Kimi zaman tek bir büroda, birden fazla acentelik hizmeti verilebiliyordu. Örneğin bir ara bir tek büroda; Constantine Milovich Vapur Acenteliği’nin levhasının yanına İhsan Berkin Vapur Acenteliği konulmuştu. Bir süre sonra da Bumerang Vapur Acenteliği’nin İzmir Şubesi açılmış, böylece tek bir büroda yer alan iki acentenin yanına üçüncü bir acente daha yerleşmişti. Bu nedenle büronun önünde üç acentenin birden tabelası yer alıyordu¹⁶⁷. 1958 yılında dernek yönetiminde bir önceki yönetim kurulu aynen seçildi. Böylece H. Zacharie, M. Dutilh, F.Romano, E. Joly, M. Sidi Sarafati, J.Gercken ve J.Fantasia 1958 yılı için de çalışmalarını sürdürecekerdi. 1959 yılı genel kurul toplantısı ise

164 Aynı tutanak.

165 Suphi Kervanoğlu’yla yapılan Söyleşi

166 Suphi Kervanoğlu’yla yapılan söyleşi

167 Suphi Kervanoğlu’yla yapılan söyleşi

1957-1965 ARASINDA TEMSİL EDİLEN YABANCI KURULUŞLAR

A.B. Tranmarin – Helsinborg
Adriatica S.A.N. - Venice
American Export Lines - Newyork
Argo Na – Ost Linie G.m.b. H. – Bremen
Armement DEPPE S.A.- Anvers.
Atlas Levant Lines – Aktielgesellschaft
Central Gulf Steam Corporation – New Orleans
Compagne De Nav. Fraissinet & Cyprian
Fabre – Marseille
Dani & Cie – Genoa
Det. Forenade – Dampskibs – Selskab
– Copenhagen
Detert Hungarian Danube Seanav. Co
Ltd. Budapeşte
Deutsche Levante Line-G.m.b.H
-Hamburg
Deutsche Orient Linie – Hamburg
Ellerman et Papayanni Lines Ltd. –
Liverpool
Ellerman’s Wilson Lines Ltd.-Hull
Euxine Shipping c. Ltd.-Londra
Ferly&Eager Fernline – Oslo
Finska Angfartyge Aktiebolaget-
Helsinki
Flotta Lauro – Napoli
G. Tarabocchia – Genoa
General Steam Navigation Ltd. –
London
Gilnavi Linea Frassinetti – Genoa
Greek Suth American Line – Piraeus
Hellenic Lines Ltd. – Piraeus
Isbrantsen Comp. Inc. New-York 4
Johnston Warren Lines Ltd (Continental
Homeward Serv.-Liverpool
Jugoslevenska Linijka Plovidba –
Rijeka
K.v. Koninklijke Paketvaars
Maatschappij kpm. Line – Amsterdam
Koninklijke Nederlandsche Stoomboot
Maatschappij – Amsterdam
Linea E. Sperco SPA. – Trieste
Lykes Bros Steamship – New –
Orleans
Messageries Maritimes – Paris
Montship Lines Ltd.-Montreal
Morflot – Odessa
Moss Hutchinson Lines Ltd.-Liverpool
Navigation Maritime Bulgare – Varna
Naviera de Exportacione Agricola S.A.
– Barcelone
Navigazione E. Sperco spa. – Trieste
Neddlloyd Lines – Amsterdam
Nippon Yusen Kaisha –Tokio
Norske Middelshavlinje – Oslo
Polish Ocean Lines – Gdynia
Prudential Steamship Corporation –
New – York 4
Sarlis & C.-Shipping- Piraeus
Svenska Orient Linien – Göteborg
The Cunard Steamship C. Ltd. –
Liverpool
Wescott & Laurance Lines Ltd. –
Londra
Yugoslavska Linijka Plovidba –
Rijeka



Geçmişten kalan daktilo

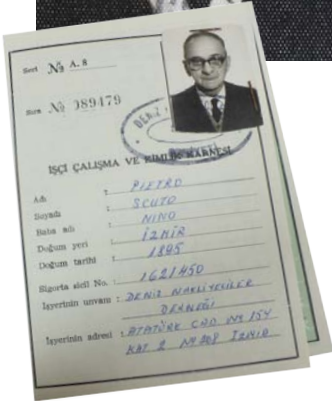
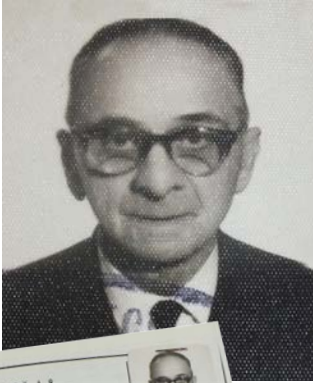


Elle çevrilen teksir makinesi



14 Ocak günü yapıldı. Bu toplantıda Başkanlığa yine Hanri Zacharie getirilmişti. Başkan Vekili: M.Dutilh; Genel Sekreter: F.Romano; Muhasip: J.Gercken; Müşavir: Jan Akavi; Müşavir: J.Fantasia; Müşavir: E. Joly'ydi¹⁶⁸.

Bu üç yıllık dönemde, derneğin çalışmalarını, dernek başkanlığını her üç yılda da gerçekleştirmiş olan Hanri Zacharie'nin dernek genel kurullarında yapmış olduğu ayrıntılı açıklamalardan görme olanağı bulunmaktadır. O, 1958 yılının genel kurul toplantısını açtığında, İzmir limanında dönen gemi trafiği ile ilgili ayrıntılı bilgiler sundu. Onun açıklamalarına göre, 1958 yılı içinde İzmir Limanı'na gelen gemi sayısı 649'du. Bu sayı bir yıl önce 645 olarak gerçekleşmişti. Bir yıl önceye göre yalnız dört gemilik bir artış, limanda gemi hareketliliği olarak, kuşkusuz dikkate alınacak bir artış olarak yorumlanamazdı. Hatta, İzmir'in geniş ekonomik potansiyeli düşünüldüğünde, ne geçen yıl ne de ondan önceki yılda liman gelen gemi sayısını yeterli olarak görmek de olanaksızdı. 1958 yılında, ortaya çıkan sorunların çözümü için dernek, etkin biçimde sorunlara eğilmiş ve ilgili kişi ve kurumlara sorunları ve önerilerini aktarmıştı. Örneğin, Denizcilik Bankası ile olan ilişkiler, oldukça iyi bir düzeyde seyretmişti. İhracat dönemlerinde her zaman olduğu gibi yoğun bir hareketlilik oluyor, yoğun ürün nakliyatı ve benzeri işlemler nedeniyle öngörülemez sıkıntılar ortaya çıkabiliyordu. Bu nedenle geçen yılın ihracat mevsiminde de ara ara işçi, mavna, römorkör sıkıntısı çekilmişti. Bu gecikmeler nedeniyle gemilerin limandan hareket gün ve saatlerinde önemli gecikmeler de yaşanmıştı. Bu sıkıntıların neler olduğunu saptayarak, bunları Liman Müdürlüğü'ne iletmek derneğin rutin işlerindendi. 1958 yılında derneğin artık 57 etkin üyesi bulunuyordu. Oysa bir yıl önce bu sayı 53'tü. Bu 53 üyenin 18'i deniz acentesi, 35'i de deniz nakliyat şirketi idi. 1958 yılında bu sayıya 1 acente ve 3 deniz nakliyet şirketi eklenmişti. 1957 yılındaki gemi sayısına göre, 1958 yılına bakıldığında küçük bir düşme vardı. 1957 yılında 649 gemi gelirken, bu sayı 1958'de 633'e düşmüştü. Bu yıl içinde de Liman İdaresi ile (Denizcilik Bankası) ilişkiler normal bir biçimde sürmüştü. Limanda gemilerin yükleme ve boşaltma anlarında yaşanan sıkışıklık ilgili iyönetime iletilmişti. İşçi, mavna, muşamba azlığı her yıl görülen zorluklardandı. Mavnalar yetersiz kaldığında, yeterli işçiler bulunamadığında, gemiden boşaltılan yük bir anda depolara aktarılamıyor; bu kez doğa koşullarına karşı üzerlerini muşamba ile örtmek gerekiyordu. Bu gemiye yüklenmeyi bekleyen yükler için de böyleydi. Bir zorluk, ardı ardına öteki zorlukları tetikleyebiliyordu.



Pietro Scuto

¹⁶⁸ Yönetim Kurulu Tutanağı, 12 Ocak 1959

Liman Yönetimi'nin yeterli işçi sağlayamaması ve mavnaların limanlara yığılan yükü gemilere aktarmalarında sayı olarak yetersiz kalmalarıyla bu sene içinde de zorlu anlar yaşanmıştı. Bu nedenler ardı ardına eklendiğinde, gemilere yükleme zamanında yapılamıyor; bu kez gemi gecikmeli olarak kalkmak zorunda kalıyordu. Limanda geminin elinde olmayan nedenlerle gecikmesi demek, aynı zamanda liman için ödeyecek paranın da artması demekti. Bu durum karşısında İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, gerekli önlemlerin alınması için Ankara'da Ulaştırma Vekaleti, İzmir'de Ticaret Odası ve Denizcilik Bankası nezdinde girişimlerde bulunmuştu. İlgili kurumlar da zorlukların ayırdındaydılar. Kimi öneriler üzerine, Kordonboyu'nda korunaklı liman dışında da mavnalar konulması, orada da yükleme ve boşalma yapılmasına kararı alınmıştı. Bu karar doğrultusunda gerçekten de liman dışından da çok sayıda mavna yükleme yaparak gemilere taşımaya başladılar. Bu uygulama devreye sokulunca, gemi yükleme işi hızlanmış, bu durum gemi acente ve nakliyecilerine rahat bir nefes aldırılmıştı¹⁶⁹.

1959 yılı içinde Scandinavian Near East Agency Ltd. derneğe üye oldu¹⁷⁰. Aynı yıl içinde Seetransporte Deniz Nakliyatı Acenteliği de kimi alınan mektup uyarınca; Erich Lochner; deniz Nakliyatı Şirketi Baylar Böhmer Shipping Lines Rotterdam'ın derneğe kaydı yapıldı¹⁷¹. Yılın sonlarına doğru, 13 Ekim günü, Isbrantsen Company Inc. New York şirketinin derneğe üyeliği kabul edildi¹⁷². 6 Aralık günü de; Maurice ve Hendrik Dutilh'ten alınan mektup doğrultusunda Lineen E. Sperco S.P.A, Trieste Gemi Acentasının üyeliği kabul edildi¹⁷³.

DENİZYOLLARI İŞLETMESİ								
1-Kabotaj Hatlarından	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957 (6 Ay)
Taşınan Yolcu Adedi	1.200.871	1.165.467	1.148.670	1.072.920	1.285.716	1.194.730	1.141.050	500.837
Yük Tonajı	364.809	339.554	355.555	312.275	352.999	407.652	381.457	190.127
Hayvan Sayısı	191.468	188.040	266.454	238.115	267.501	245.330	199.261	144.649
2-Dış Hatlarda								
Taşınan Yolcu Adedi	33.374	65.862	64.929	58.340	60.031	55.567	51.164	8.411
Yük Tonajı	25.777	63.687	6.477	62.375	61.186	69.905	58.175	20.772

(Kaynak, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030/01/108/682/1)

Bu yılların en önemli konusu, yeni Alsancak Limanı'nın açılışı ve onun açılışından sonra yaşanmış olan sorunlardı. Yeni liman açılmadan önce; dernek ağırlıklı biçimde eski limandaki sıkışıklığın yarattığı sorunlarla uğraşmak zorunda kalmıştı. Bu yıllarda, genel ekonomik göstergelerde kimi olumsuzluklar görünse de; Demokrat Parti'nin uyguladığı liberal ekonomik modelle ülke ekonomisi oldukça büyümüş, bu büyüme, kendine özgü boyutlarıyla acentelik hizmetleri ve gemi nakliyeciliği konularına da yansımıştı. Sorunlar büyümüş ve çeşitlenmişti. Teknolojinin gelişmesine koşut olarak gemilerde ve limanlarda yeni ve modern donanımlara gereksinimler duyulmaktaydı. Kimi zaman çok modern bir liman aracının yanında, onlarca yıldır aynı biçimde kullanılan başka bir deniz aracı yan yana görülebiliyordu.

169 Genel Kurul Tutanağı, 10 Ocak 1959.

170 Yönetim Kurulu Tutanağı, 12 Ocak 1959.

171 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Nisan 1959.

172 Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Ekim 1959.

173 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Aralık 1959.





Benyamin Çukurel

İlk başladığım arkadaş Elie, fabrika yaptırıyordu. Fabrika bitince, bana zaman ayıramamaya başladı. 'Seni sıkıntıda bırakmayacağım, ama yetişemiyorum. Ben sizi tanıştırayım biriyle, dürüst insanlardır. Bir kumpanyaları vardı onu kaybettiler. Dabkoviç... Onlarla çalış...' Ve onlarla çalıştım. Dabkoviç Gemi acentesinin merkezi İstanbul'daydı. O da İzmir şubeliğini yapıyordu. Daha çok Yunan gemileriyle çalışıyordu. Ben Bulgar gemilerinin acenteliğini Bay Romano'yla yapıyordum. Ancak esas müdürleri Bay Prossen'di. Son derece çalışkan son derece dürüst bir adamdı".

Benyamin Çukurel

Sıradan bir konuda bile İzmir Limanı'nda karşılaşılan bir güçlük nedeniyle, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti yönetim kurulu konu üzerine eğilmek ve sorunun çözümü için atılması gereken adımları atmak zorundaydı. Bu üç yıl, ağırlıklı biçimde yeni limanın açılmasıyla birlikte kendini gösteren zorluklarla uğraşmakla geçti. Çünkü uygulamalarda sık sık değişimler oluyor; eski Pasaport Limanı'nda eskisi gibi gemi yanaşıp yanaşamayacağı, yükleme ve boşaltma hizmetlerinin sürüp sürmeyeceği gibi konularda dillendirilen ve hatta uygulanan kimi uygulamalar; uygulamanın zorluğu ortaya çıktığında hızlı bir karar değişikliğine neden olabiliyordu. Bunun yanı sıra, sıradan bir konuymuş gibi görülen basit bir eksiklik bile, liman hizmetlerinin aksamasına neden olabiliyor; bu süre içinde yüklenecek ürün zarar görebiliyordu. Ya da limanda uzunca süre kalmak zorunda kalan bir gemi, zamanında hareket edemediği için hem yıllık iş potansiyelinde düşüşler yaşıyor hem de beklenen an, zarara dönüşebiliyordu. Örneğin, Pasaport'ta bulunan indirme iskelelerinin hemen yanında; gemilerden boşaltılan yükler istiflenmekteydi. Gümrük işlemleri, diğer mevzuatın yarattığı bekleme anları; gümrükten yükü alıp, gideceği yere götürecek araç eksikliği, yeterli işçi bulunamaması gibi nedenlerle bu bekleyiş kimi zamanlar öngörülenden çok daha fazla olabiliyordu. Bu bekleme süresi içinde istiflenen yüklerin, oluşabilecek ve hatta sık sık görülen olumsuz hava koşullarına karşı korunması gerekmekteydi. Örneğin yağmurdan ya da bu tür olumsuz bir hava koşulundan etkilenen yüklerin üzerini örterek korumaya alınmasını sağlamak için kullanılacak muşambalar, basit bir sorunmuş görünmekle birlikte, zamanında bulunamaması durumunda son derece sıkıntılı anların yaşanmasına neden olabiliyordu. Pasaport Limanı'nın olduğu yerde zaten liman için yeterli depo ya da antrepo bulunmuyordu. Kısa süreli bir beklemenin sonunda kara ya da demiryolu ulaşımı ile başka bir noktaya taşımayı gerektirecek yüklerin, olsa bile bu tür depolara götürülüp istiflenmesine gerek yoktu. Bulunacak taşıma araçları ve yükleme hizmetleriyle birlikte, limanda bekletilmektense bir an önce varacağı noktaya ulaştırmak daha önemliydi. İşte bu kısa süreli bekleme anlarında açıkta kalacak ürünlerin, korunaklı biçimde muşambalarla sarılması gerekmekteydi. Bu durumda Liman İdaresi'nin limanda yükleme ve boşaltma yapılan ürünü yağmurdan korumak için yeterli oranda muşambayı depolarında bulundurması görevi vardı. Ancak, bu her zaman beklenildiği gibi olmuyordu. Devlet bürokrasisi içinde basit bir ürünün ya da kullanılacak bir araç gerecin bulunup, satın alınıp, gereken yere ulaştırılması çok sayıda yazışmalara ve öteki kimi koşulların yerine getirilmesine bağlıydı. Basit bir istek için bile yazışmalar Ankara'da ilgili bakanlık ya da öteki kurumların onay ve kabulüne sunulması gerekebiliyordu. Yazı Ankara'ya gidecek, Ankara konuyu görüşüp onaylayacak ve imzalayacak; sonra gereken talimatı İzmir'e iletecek, alınacak küçük meblağlı bir gerekli malzemenin alım işlemi ilgili mevzuat uyarınca gerçekleştirilecek.... Ya da bu istek kabul edilmeyip onaylanmayacak... Ancak bu süreçte sorun hep sürecek...

Görüldüğü gibi katı mevzuat kuralları, kimi ivedilik gerektiren konularda ulusal varlığın zarar görmesini sağlayacak olumsuz etkiler yapabiliyordu. Bu nedenle; İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, Bay Hanri Zacharie başkanlığında yaptığı toplantılarda bu ve buna benzer sorunları görüşmek ve Liman İdaresi'yle iletişime geçerek, bu sorunlar üzerinde çözüm için arayışlara geçmek zorunda kalıyordu. Bu tarihlerde, İzmir Limanı'nın çok sayıda mavnaya gereksinimi vardı. Kullanılan mavnalar hem çok eski hem de sayı olarak yeterli değildi. Küçük, hareket yeteneği yüksek; çoğu kez de motorlu ya da kürekli biçimleri olan mavnalar; büyük



gövdeli gemilerin limana yanaşamaması durumunda; kıydan gemiye; gemiden de kıyıya yük taşımak amacıyla kullanılıyorlardı. Mavnalar; özel kişilerin elindeydi. Gemiye yüklenecek ya da gemiden boşaltılacak yük için gerekli olan mavnalar edinmek üzere, acenteler mavnacılarla ilişkiye geçiyor; ücret hesaplamaları yapılıyor ve bu küçük boyutlu deniz taşıtlarıyla yük aktarımı yapılıyordu. Ancak, bu tarihlerde artan yük oranına koşut olarak, yeterli oranda mavna bulunmadığı görülmekteydi. Özellikle ihracat mevsimlerinde bu çok açık biçimde ortaya çıkıyordu. Kereste sıkıntısı vardı. Bu nedenle, verimlilik ömrünü doldurmuş mavnaların onarımını yapmak son derece güçtü. Yeni mavnaların yapıldığı ise pek görülen bir şey değildi. Bunun nedeni hem mavna yapımında kullanılacak nitelikli kereste bulma zorluğu hem de mavnacılık işlerini neredeyse tekeline almış mavnacıların, aralarına bu alana heves etmiş olan kişiler ipek sokmak istemeyişleriydi. Daha da öte, yeni Liman henüz devreye girmediği için, dar bir alana sıkışıp kalmış Pasaport limanının yeni mavnaları kaldırarak kapasitesinden de söz edilmezdi. Bunlardan öte daha önemli sorunlardan biri de gelecekte yeni liman bittiğinde, her iki limanın yönetiminin nasıl yapılacağına ilişkindi. Liman yönetimleriyle Denizcilik Bankası ve Devlet Demiryolları İşletmesi ilgileniyorlardı. Yeni limanın bu iki devlet teşebbüsünden hangisine verileceği bilinmiyordu. Bu nedenle yeni limana ilişkin öneriler söz konusu olduğunda bunun hangi kuruma iletileceği konusunda bir belirsizlik vardı. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, Denizcilik Bankası'nın pek çok şeyi, yeni limanın biteceği güne göre kurgulayıp planladığının farkındaydı. Gelecekte her iki limanın bir anda kullanılıp kullanılmayacağı bile belli değildi. Zaten olasılıklar da şuydu: Ya iki liman birden kullanılacak; ya da pasaport limanına yalnız küçük boyutlu gemiler yanaşıp yük boşaltıp alacak ve büyük gemiler Alsancak Limanı'na yönlendirileceklerdi. Her iki liman aynı anda kullanılacaksa, hangi gemilerin hangi limanda işlem göreceği de bilinmiyordu. Bir anlamda, eksikliklerin giderilmesi yönünde bir adımın atılabilmesi için; yeni ve eski liman arasında nasıl bir iş bölümü yapılacağına kesin olarak belirlenmesini beklemek gerekmekteydi¹⁷⁴.

174 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Ocak 1957.



Salih Altay



John Perpignani





Yük taşıyan gemilere yükün ulaştırılması ya da gemiden alınan yükün kıyıya yanaştırılması yükün özelliğine göre, değişik özellikleri olan deniz taşıma araçlarıyla yapılyordu. Mavnalar, eskiden beri kullanılan kıyı deniz taşıtlarıydı. Bunun yanında, başka yöntemlerle de gemiye yükleme yapılyordu: Örneğin, tahta kutular içinde bulunan bir yükün yüklenmesinde “Canvaz Sling”; karton kutular içinde bulunan yükün yüklenmesi işi te “wooden traya” denilen tahta eşiklerle yapılyordu. Daha korunaklı olan ikinci yöntemde, dağılma özelliği bulunan yükleri derli toplu biçimde gemiye yüklemek ve istiflemek mümkünken; aynı yük için çoğu zaman birinci yöntemi uygulama olanığı yoktu. Her yükün yüklenmesinde, yükün kendi özelliğinden kaynaklanan değişik uygulamalar söz konusu olabiliyordu. Ancak limanda var olan donanım, bu isteği karşılamak için yeterli değildi. Limanda toplam kapasitesi 16.400 ton olan dibi düz yüzeyli dört adet boşaltma gemisi vardı. Açıkta boşaltma yapıldığında bu araçlardan yararlanılıyordu¹⁷⁵.

Bu nedenle; bir yandan limanın sıkışıklığı ve fiziki yetersizliği; öte yandan gittikçe artan yük oranı ve bunun için sunulan hizmetin ve donanımın yetersizliği önemli bir sorundu. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti bu amaçla sık sık Liman Müdürlüğü’yle iletişime geçmek durumunda kalıyordu. Örneğin, 2 Kasım 1957 tarihli bir yazıyı Liman Müdürlüğüne göndererek kimi önerilerde de bulunmuştu. Bu öneriler arasında, limana yeni yük boşaltacak küçük ölçekli mavna tipi deniz araçlarının sağlanması da vardı. Bu yazıya Liman İşletme Müdürlüğü 6 Kasım günü yanıt verdi. Bu yanıtı göre halen limanda bulunan dört adet boşaltma gemisinin yeterli olduğu belirtildikten sonra; Alsancak Limanı’nın hizmete girme durumunda, bu eksikliklerin kendiliğinden ortadan kalkacağı belirtilmekteydi. Mavnalara ve mavnalarda çalışan işçilerle ilgili durum da şuydu: Gümrük depolarının önünde, ithal edilerek gemilerle gelen yükler mavnalarla kıyıya getiriliyor ve bu boşaltma ve aktarma işi mavnalarda görev yapan ameleler tarafından gerçekleştiriliyordu. Bu işi yapmak için Liman İşletmesi 50 amele çalıştırmaktaydı. İzmir Deniz Nakliyeciler Derneği, mavnaların ve mavnalarda bo-

¹⁷⁵ Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Ocak 1957.



şaltma yapan amelelerin yetersizliğini sık sık vurgulamasına karşın, Liman İşletme Müdürlüğü hiç de bu düşüncede değildi. İşletme limanın fiziki kapasitesi üzerinde durarak, mavna ve amele sayısını yeterli buluyordu. Gemiler yükleme ve boşaltma sırasında, taşıdıkları yükün özelliğine göre liman işlemleri için öncelik özelliklerine göre sıraya konuluyorlardı. Kimi gemiler, uzun süre dayanabilecek mallar taşıdıkları için günlerce limanda, liman dışında körfezin belli yerlerinde ve bazen liman dışında günler boyu beklerken, özellikli yük taşıyan gemiler bu sıraya girmiyor ve derhal yüklerini boşaltabiliyorlardı.

**İzmir Limanı,
Rubellin 1875 civarı**

O yıllarda Türkiye artık bir Kuzel Atlantik Paktı (NATO) üyesi bir ülkeydi. Nato'nun önemli karargâhlarından biri de İzmir'de kurulmuştu. Dolayısıyla Nato adına pek çok gemi yoğun oranda yük getiriyorlardı. Bunun yanı sıra patlayıcı ya da yanıcı özelliği olan maddeler taşıyan gemiler de geldiğinde, tıpkı Nato gemileri gibi sıralamaya alınmıyor; ilk fırsatta öncelikli olarak boşaltımları yapılıyordu. Bir ara, özellikle patlayıcı madde taşıyan gemilerin, kent için tehlike yaratmaması için açık denizde boşaltma yapması için çabalar ortaya çıkmış, ancak bu karara pek uyulamamıştı. Bu durumda, askeri malzeme taşıyan, patlayıcı yük yüklenmiş olan ya da kısa sürede bozulma özelliği olan yükle limana yanaşmış gemiler, sıra beklemeksizin liman işlemlerinden geçiriliyor ve yükleri boşaltılıyordu. Liman İşletme Müdürlüğü bu önceliklilik konusu ile ilgili bir çalışma yapmış ve yük boşaltma sırasında önceliği olan gemileri şu biçimde sıralamıştı:

- 1- Nato'ya ait askeri eşya taşıyan gemiler...
- 2- Muntazam sefer yapan gemiler...
- 3- Azami 100 ton yük alacak ya da yük boşaltabilecek gemiler
- 4- Diğer gemiler...
- 5- Tahta, çimento ve FIO (Free in and out) malı taşıyan gemiler: Yani taşıyıcının gemiye yükleme giderleri ile ilgisi olmayacağını belirten koşullarda taşıma yapan gemiler...





Bu mantık da şu biçimde oluşturulmuştu:

Nato için gelen malzemelerin güvenlik açısından önemi vardı ve uzun süre bekletilmesi kimi sıkıntılar doğurabilirdi. Düzenli sefer yapan gemiler ise; bir seferin ardından yeni bir sefere hazırlanmak durumundaydılar. Bunların yüklerini boşaltmak gerektiğinde, bir noktadan başka bir noktaya varış tarifesine uyamamış olur, bu da birbirini izleyen halkalar gibi, başka limanlarda da sıkıntı ve sıkışıklıklara neden olabilirdi. Bu nedenle rutin sefer yapan gemiler için bir kolaylık getirilmesi öngörülmüştü. En çok 100 ton yük taşıyabilen gemiler de öncelikliydi. Çünkü bunların boyutları küçük ve işlem yapılacak yük oranı az olduğu için, pekâlâ büyük bir geminin boşaltımı ya da yükleme yapılırken, dar bir alanda bu tür gemilerin de yükleme ya da boşaltma işi yapılabilir ve limanda bekleyip durmasında işi bitirilip, yola çıkabilirdi. Zaten bunların yükleme ve boşaltma işleri çok zaman almıyor; büyük ölçekli yükler boşaltılırken, başka bir yerde bunlar da bekletilmeden yükleri boşaltılıyordu. Son sırada bulunan gemiler ise; uzun süreli dayanıklı mal taşıyan gemilerdi. Bunların taşıdıkları yüklerin ne güvenlik açısından ne de bu yüklerin bozulma özelliği bulunmayışlarından dolayı, uzun süreli beklemelelerinde bir sakınca yoktu. Kuşkusuz bu bekleyişten gemi sahipleri ve acentelerin rahatsızlık duymaktaydılar. Ancak Liman İşletme Müdürlüğü, kendi bakış açısına göre böyle bir sıralama belirlemiş ve buna göre gemilerin yük işlemleri için öncelik sıralamasına almıştı.

Bu kurallar; kuşkusuz Deniz Nakliye işiyle uğraşan acenteler, gemi işletmeleri ve hatta bu süreçte kendi malını gönderen ya da getiren tüccar için son derece önemliydi.

Gelişen teknolojiye koşut olarak bu tarihlerde limanlarda daha modern özellikleri olan vinçler kullanılmaya başlamıştı. Artık bu modern vinçleri kullanacak ustalara da gereksinim vardı. Liman İşletmesi bu vinçleri kullanabilecek teknik elemanlardan yoksundu. Deniz Nakliyecileri Derneği, gelecekte bu tür işleri yapacak kişilere daha çok gereksinim duyulacağını bilincindeydi. Bu nedenle teknik kimi eğitimler verilerek, bu tür nitelikli elemanların yetiştirilmesi, gelecek açısından son derece önemliydi. Liman İşletme Müdürlüğü, vinç ustası yetiştirmek istemesi durumunda, dernek üyelerine bağlı olarak çalışan gemilerde, bu tür kişilere pekala staj görmesine olanak sağlanabilirdi. Bu konuda derneğe bağlı acenteler bilgilendirildi. Ayrıca Liman İşletmesine de bu konu anımsatıldı¹⁷⁷. Pasaportta'ki eski limandan ayrı olarak Alsancak'ta yeni ve daha modern bir liman yapıldığına göre, gelecekte bu nitelikteki kişilere gereksinim daha da artacaktı. Bugünden yarını planlamak ve doğabilecek açığı kapatmak için önceden hazırlıklı olmak gerekiyordu. Bu nedenle de İzmirli gemi acenteleri kendilerine bağlı gemiler için bu tür kişilerin eğitim yapmalarına olanak tanıyacaklarını belirtmek istiyorlardı. Konu Liman İşletme Müdürlüğü'ne ulaştıktan sonra buna yanıt verilmesi gecikmedi. 13 Mart 1957 tarihli yanıtta; vinç ustası yetiştirmek üzere Bu önerilere Liman İşletme Müdürlüğü'nün verdiği yanıt gecikmedi. 13 Mart 1957 tarihinde gelen yanıtta; vinç ustası yetirmek üzere İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'nin yaptığı öneriden dolayı duyulan "memnuniyet" dile getiriliyor ve bu önerinin kabul edildiği belirtiliyordu¹⁷⁸. İş bununla sınırlı kalmadı. O sıralar çok gerekli görülen "yüzen vinç"lerin kullanılmasıyla ilgili anlaşmazlıklar da vardı. Bu vinçlerin limanlarda kullanılması, kolay ve hızlı biçimde yükleme ya da boşaltma yapmak için önemliydi. Denizcilik Bankası sonuçta bir devlet kurumu olarak ilgili yönetmelikler uyarınca çalışmak durumundaydı. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti Yönetimi de kendine bağlı üye-

177 Yönetim Kurulu Tutanağı, 20 Kasım 1957.

178 Yönetim Kurulu Tutanağı, 15 Mart 1957.





lerin liman hizmetlerinden daha etkin biçimde yararlanabilmeleri için; kimi uygulama, araç-gereç ve donanım yönünden limanlarda modern atılımlar yapılmasını istiyordu. Yüzen vinçlerin hangi amaçla kullanılacağı konusunda dernek yönetimi ile Liman İşletmesi arasında kimi anlaşmazlıklar ortaya çıktı. Denizcilik Bankası, yüzen vinç olarak adlandırılan vinçlerin kullanımının; “ihtiyari hizmetler” için olduğunu söylemekteydi. Bu “ihtiyari” deyimini; Denizcilik Bankası’nın gerekli gördüğü durumlarda bu vinçlerin kullanılabileceğine vurgu yapmaktaydı. Bu sözcüğü kullanarak Deniz Nakliyecileri lehine bunların kullanımında bir kural olmadığını anlatmaya, kullanımın ancak istek olması ve işletmenin de gerekli görmesi durumunda yapılabileceğini anlatmaya çalışıyordu. Deniz Nakliyecileri Derneği Yönetimi ise bu “ihtiyari” deyimini ya da bu yönde bir açıklamayı, limanda çok yoğunluk yaşandığı dönemlerde kendisi için geçerli olacak bir açıklama olarak görmüyordu. Dernek yönetimi bu yaklaşımın, büyük zararlara neden olacağını düşünerek, Denizcilik Bankası’na bir mektup yazdı. Bu “ihtiyari hizmetlerden” neyin anlaşılması gerektiğini sordu. Böylece bankanın yüzer vinçle ilgili sorumluluklarının sınırı da belli olacaktı.

Bu yönde rahatsızlıklar dile getirildiğinde; Denizcilik Bankası Müdürlerinden Behiç Erkızan dernek yönetimini ziyaret etti. Kabul edilen misafir, gerekli nezaket ölçüleri içinde karşılandıktan sonra, limanda karşılaşılan zorluklar dile getirildi. Dile getirilen sorunlar arasında, vinçleri kullanacak ehliyetle vinç ustaları eksikliği ile yüzen vinçlerin kullanımındaki belirsizlikti. Erkızan; Denizcilik Bankasının yeni vinç ustaları yetiştirmek isteğinde olduğunu söylemekle birlikte; bunlar arasında vinç ustası olmak isteyen gençlerin, “yedek” olarak gemilerde kullanılmasını öneriyordu. Bu yedek işçilerin ücreti gemiye, öteki sorumlulukları Denizcilik Bankası’na ait olacaktı. Bu öneri derin tartışmalara neden oldu. Sonuçta, üç aylık bir deneme süresinin yararlı olacağına karar verildi¹⁷⁹. Bu konuda gerekli adım, 1 Mart 1957 tarihinde atıldı. Vinç ustası yetiştirmek konusunda yapılan öneri kabul edilerek, gerekli uygulamaya geçildi.

179 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Ocak 1957.

Deniz Nakliyecileri Derneğinin uğraştığı konulardan biri de gümrük mevzuatı ile ilgili konulardı. “Gümrükler Yasası” Türkiye’ye giren ve çıkan mallarla ve gemilerle ilgili düzenlemeler getirmekteydi. Liman İşletmesine bağlı ihracat ya da ithalat gümrük müdüriyetleri gibi birimler, deniz nakliyatı yapan işletmelere duyurulmak üzere yeni düzenlenemeler, kurallar ya da sorunlarla ilgili bilgi notu niteliğinde sirküler gönderiyordu. Nitekim 18.10.1957 tarihinde derneğe, üye işletmecilere iletmek üzere gönderdiği sirkülerde; gümrük tarafından yapılacak kimi uygulamalarla ilgili bilgiler verilmekteydi. Bu nedenle güvertede çalışan her postada bir gümrük temsilcisi bulunacak ve taşınan yük acentaların puantörü ile birlikte gözden geçireceklerdi. O zamana dek, oluşturulmuş manifestolara ihracatçıların yükleme beyannemelerinde belirtilen bilgiler kayıt edilirdi. Bu yazıyla birlikte artık, gümrük temsilcisinin belirlediği yük türü ve oranına ilişkin bilgiler dikkate alınarak yazılacaktı. Gemilerde fazla mesai yapıldığı koşullarda, acente puantörleri gümrük temsilcisinin fazla mesai yaptığına ilişkin bir belge vereceklerdi. Ayrıca her acenta gümrük temsilcilerinin emrine günün 24 saatinde hazır olmak üzere bir kayık tahsis edecekti. Gümrük temsilcisi bu kayık aracılığıyla gemiye gidecek ve gümrük mevzuatının gerektirdiği işlemi yapabilecekti.

Bu yeni kural, gümrük işlerinin daha sıkı, gemi nakliyatçılığı ile ilgili işletme, gemi sahibi ve çalışanlarını zorlayacak kuralları içinde barındırıyordu. Başkan H. Zacharie; M.Dutilh; F.Romano; E. Joly, M.Sidi Sarfati ve Bay Gercken yerine katılmış olan P. Corsini’nin hazır bulunduğu yönetim kurulu tarafından konu, 24 Ekim 1957 tarihli toplantıda yoğun biçimde tartışıldı. Özellikle gemi yükleme işi, zaten birçok zorluk altında yapılıyor, bu zorluklar özellikle gemilerin limandaki yükleme sırasında kalış sürecini uzatıyordu. Şimdi bunda zaten büyük sıkıntılar yaşanmaktayken; bir de bu yeni önlemlerin uygulamaya geçmesiyle birlikte durum daha da zorlaşmıştı. Sorunların azalacağı umulurken, yeni güçlükler gemi nakliye ve acentelerinin karşısına çıkmıştı. Bu yöntemle, gemilerin limanda bekleme sürelerinin daha da uzayacağı anlaşılmıyordu. Yapılacak tek şey, duyulan kaygıları ve karşılaşılabilecek zorlukları Liman İşletme Müdürlüğü’ne bir yazı ile bildirmektir. Bu da yapıldı. Liman İşletme Müdürlüğüne yazılan bir yazıda duyulan kaygılar dile getirildi. Buna göre; İthal malı yüklü olarak gümrük depoları önünde bekleyen mavnaların gerekirse daha fazla mesai yapılması sağlanarak gemi boşaltma işinin hızlandırılması gerekiyordu. Yoğun yükleme ve boşaltma mevsimlerinde, fazla işçi alınmasının sağlanması; gece ve gündüz posta ihtiyacına cevap verilmesi gerekiyordu. Gemilerin limana geliş sırasına göre düzenlenen yükleme sırasına önemle uyulmalıydı. Ayrıca istenildiği zaman mavnalardan daha verimli yararlanabilmek için onları gemilerin bordalarına çekecek, ihtiyaca yeterli romörkörler sağlanmalıydı¹⁸⁰.

KAYIKÇILAR; MAVNACILAR, PUANTÖRLER VE BEKÇİLER

Artık bu kararlar sonrasında limanda yük boşaltmayı ya da yük almayı bekleyen gemilerin, sıralarını beklemek gibi bir zorunlulukları vardı. Liman, yükleme ya da boşaltma yapmak için uygunsa; her hangi beklenmedik bir engel ortaya çıkmadığında bir süre sonra bu sıraya göre yükleme ya da boşaltma işlemi başlayabilirdi. Ancak limanın çok yoğun olduğu mevsimlerde; en önemli sorun, gemilerin liman girişinde açıklarda ya da limanın içinde gerektiğinden fazla beklemesiydi. Bir yükleme ve boşaltma işinin hızla ve nitelikli biçimde yapılabilmesi için, limanın yoğunluk durumu yanında limanda yer alan donanımın ve personelin niteliği de son derece önemliydi. Gemilerden boşaltma ya da gemilere yükleme şatlar, mavnacılar ya da kayıkçılar aracılığıyla yapılıyordu. Mavnaların sayısı zaten sınırlı

¹⁸⁰ Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Ekim 1957.



Erdoğan Yılmaz

Ben en çok denizcilik mevzuatını kolaylaştırmak için çabaladım. Gümrük işleri, öylesine karmaşıktı ki; düşünün, gemi gelir; bir sahipsiz mal çıkar; acente sahibini hapse atarlar... Gemi yüklenirken, kimbilir hangi ülkede yanlışlıkla yüklenmiş; ne ilgisi var? Kendim de yaşadım bunu çok kere. Bir bayramdı, yanlış hatırlamıyorsam. Böyle bir olay olmuş. Bir hafta boyunca uğraştım; savcı beni atıyordu içeri az daha. Kendimi zorla kurtardım. Size bir şey anlatayım. Deniz Ticaret Odası’na seçildiğimizde çeşitli şartları vardı; iyi insan olmak yani mahkûmiyeti olmamak gibi... Ben savcılık kaydımı çıkarttım; tam iki sayfaydı... Düşünebiliyor musunuz? NATO mallarını taşıyacağız, acente sahibi kimse, temiz olacak... Böyle bir durumdu o zamanlar yaşadığımız. İskenderun’da; konteyner içinde bir tabanca bulundu, acente müdürünü yakaladılar, hapse attılar Adam çıkamadı bir türlü.

Erdoğan Yılmaz



Suphi Kervanoğlu

12.12.1941 tarihinde İzmir'de doğmuştum. Bu sene tam 71. Yıldönümümü kutlayacağım yaş olarak... 1957 yılında yaz tatilinde çalışma ihtiyacım doğdu. Ve ben Coruerler'in; Gözetme Limited Şirketi vardı; orada puantör olarak işe başladım. Eski limanda da puantörlük yaptım. O senem öyle geçti. 1958'de de aynı işi yaptım. Çalıştığım bu zamanlarda, bir yandan da Karşıyaka Lisesi'nde okuyorum. Yani yaşam koşulları gereği olarak, daha on altı yaşında, hem çalışıyor hem de okuyordum. Bu arada, bir macera gibi sanki, Olivier Acentası'na çalışmak üzere girdim. Az önce dedim; limanda puantörlük yapıyordum. O zaman gemiler eski limana gelir, oradan yük alır ve oradan yüklerini yüklerlerdi. İzmir'de komisyonculukla uğraşan Alman asıllı biri vardı: Henrich Lohner... Çok aksi, ters bir adamdı Lohner. Beni gemiye gönderirken; "Sigara içmek yok bak" dedi. "Yok" dedim, "Ben zaten sigara içmiyorum". "İngilizce?" diye sordu. Yani İngilizce konuşabiliyor muyum, konuşamıyor muyum; bunu soruyordu. "Ben İngilizce bilirim!.." dedim. Bir yıl askeri lisede okumuştum. Orada bir Kıbrıslı Yüzbaşım vardı. Ondan İngilizceyi iyice kapmışım. Grameri, başlangıç düzeyinde falan iyi biliyordum. Neyse, adam beni kabul etti; puantör olarak limanda, gemide yükleme işine nezaret etmeye başladım. Bu puantörlük görevim üç gün sürdü. Gemiye üzüm kasaları yükleniyor, ben de sayıyordum. Sayıyorum tabii ki; baktım, işin sonunda 125 kutu eksik çıktı. O zamanlar atlı arabalarla üzümler önce limana geliyor; şatlara yükleniyor; geminin bordosuna çekiliyor ve şatlardan yüklenirken acente puantörü olarak biz yüklemeye refakat ediyorduk. Yüklemelerde puantör olarak tek bir kişi bulunmuyordu. Bir gemi adına puantör, bir de tüccar puantörleri vardı. Onlar da atlı arabalardan ya da kamyonlardan şatlara yüklenirken refakat ediyorlardı. Mal noksan çıkınca, gittim, malın 125 kutu noksan çıktığını söyledim. "Olamaz" dedi bunlar. "Sen daha dünkü çocuksun!"... Ben, tek tek saymışım. 125 kutu noksandı, bundan emindim. Tabiki görüşümde ısrar ettim. Ben ısrar ettikçe onlar; "Olamaz" dediler. "Dedim bakın sapan kaçırırsam, iki sapan eksik olur ve bu da 120 kutu yapar. Çünkü her sapan atmış kutudur. Bu da tam bir atlı araba yapıyor... Kimseyi suçlamak istemiyorum, tamam da; hesap da bu. Sonuçta yüklenen mal, 125 kutu eksik. Hesabım ortada. Olurdu olmazdı derken, Azmi Manaz bey vardı. O; "Oğlum bak!" dedi, "Şimdi beni Lohner'e karşı mahcup edeceksin!"... Benim yanlışmış olabileceğimi düşünüyordu herhalde. Dedim ki "Azmi ağabey, bak ben 125 kutuyu eksik saydım, ve eminim. Tabii ki ben ısrar edince; eski puantörler çağırıldı, mal yeniden aktarılarak sayıldı; yani shitting yapıldı. Gece boyu sayılmış. Ertesi gün oldu; sabah 08:00 vapuruyla pasaport kahvesine geldim. Baktım beni Azmi ağabey çağırıyor: "Bak ulan buraya!" dedi, "Koş Lohner seni çağırıyor!"... Ben durum ne tam kavramamışım hala ve hala diyorum ki; "aktarma yapsınlar, yanılıyorsam ben aktarma parasını kendi cebimden ödemeye hazırım!"... "Yok" dedi Azmi Bey; "Mal hakikatten 125 kutu eksik!"... Tabi o eski puantörler falan saymış... Çıktım Lohner'in yanına. Baktı yüzüme; "Bak oğlum" dedi. "Sen dürüst bir çocuksun". Yanlış ortaya çıkmıştı. Adamın da hoşuna gitmişti. Bu olaydan sonra beni Lohner; acenteye aldı. Bu 1958 senesinde Eylül ayında oldu. Böylece Olivie'ye girmiş oldum... Bu baba Lohner.. Bir de oğlu vardı bunun: Eric Lohner... O bir ara Arkasla birlikte de çalıştı..

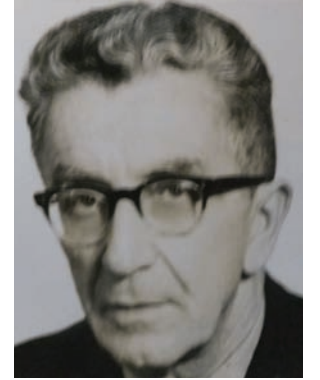
Suphi Kervanoğlu

olduğundan; çoğu kereler kayıkçılar devreye giriyor ve yükleme ve boşaltma işi kıyıya bütünüyle yanaşamayan gemiler için bunlar aracılığıyla yapılıyordu. Bir ithalat ve ihracat yapan firma için; limana yığılan ya da istiflenen yükünü alıp ticarethanesine götürmek ya da oradan aldığı yükü limana getirmek ne denli önemli bir şeyse, bir yük gemisi için de kısa sürede ve sorunsuz bir yükleme ya da boşaltma yapmak o denli önemliydi. Bu nedenle; şatçılar, mavnacılar, kayıkçılar ve bu tür donanımlarda çalışanlarla da ister istemez özellikle ücretler ve çalışma süreleri ile ilgili sorunlar yaşanıyordu. Liman'ın içinde işleyiş ve kurallar bütünüyle Liman İşletmesi'nin denetim ve uygulama sorumluluğunda olduğu için Deniz Nakliyecileri Derneği ve bu derneğe üye acente ve deniz nakliyatçıları bu kurallara uymak zorundaydılar.

Ancak Liman İşletmesinin her türlü hizmeti sunması olanaklı değildi. Liman içinde ve dışında birbiriyle ilintili karmaşık süreçler içindeki bir uğraşı ağının sardığı nakliye işinde, kendi adına iş gören çalışanlar da vardı. Örneğin kayıkçılar, mavnacılar; hatta yükün sayımını yapan ve bunun kayıtlarını gerçekleştiren puantörlerle; gemide indirilmeyi ya da yüklenmiş olup hareket etmeyi bekleyen gemilerdeki bekçi ücretleri doğrudan gemi sahiplerini ve ilgili acenteleri ilgilendiriyordu. Mavnacılar, kayıkçılar, acenteler adına sayım yapan puantörler yine gemilerde bekçilik yaparak yükünü boşaltmayı bekleyen geminin güvenliğini sağlayan kişiler resmi kimliği olan kesimler değildi. Kendi adlarına, çoğu zaman acente sahipleriyle yaptıkları pazarlıklarla iş alan bu gurupların, kendi aralarında oluşturdukları mesleki birlikler de bulunuyordu. Dolayısıyla, bu iş ve emek piyasasında dengeli bir ücret sağlanabilmesi için, gemi nakliyecileri ve acentelerinin üye olduğu derneğe önemli bir sorumluluk düşüyordu. İlgili yasalar uyarınca gemi yükleme ve boşaltma işinde görev yapacak bu kişilerin gündelik ücretlerini belirlemek sorumluluğu derneğindi. Her bir acente, kendi başına pazarlığa yeltense ve tek tek bu kesimlerle muhatap olsa, ortak hareket edilemediğinden bu emek piyasasında bir kargaşa yaşayacağı kesindi. O nedenle bir ücret politikası belirlemek ve



bu kurallara uygun olarak bu kesimi temsil eden kişilere emeklerinin karşılığını vermek en doğru yoldu. Ancak, Türkiye’de başta Çalışma Yasası olmak üzere; kimi yasalar, çalışanın çalışma süresini ve diğer kimi haklarını düzenleyen ilkeler içerdiğinden; İzmir Limanı’nda çalışan kayıkçılar, şatçılar, puantörler, bekçiler ve benzeri diğer çalışanlar için haksız rekabetin önüne geçmek ve yasalarla çelişik bir duruma düşmemek için son derece dikkatli hareket etmek gerekliydi. Ücretler konusu son derece hassastı. Bir yandan sosyal duyarlılıklar, öte yandan söz konusu kesimin, özellikle kendi adlarına bu mavnalı ve kayıklıkarda çalışan işçilerin durumuna bakıldığında, görüntü gerçekten içler acısıydı. Bu konuda mavnacı ve kayıkçılar gibi meslek gruplarının da hassas olduğu noktalar vardı. Ber kere kendilerini temsil edecek mesleki birlikler oluşturmuşlardı. Dolayısıyla kendi temsilcileri aracılığıyla, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti’ne ulaşmış, ücret artımı isteklerinde bulunuyorlardı. O zamanki koşullarda, gelen gemi başına alınan “ayakbastı” gibi, ücretler de yıllık olarak ayarlanmaktaydı. Kısacası dernek, gemilerden aldığı ayakbastı parasını ve kendi üyesi acenteler adına çalışan bu meslek gruplarının ücretlerini yıllık olarak belirlerdi. Ancak iş yoğunluğuna göre; bu çalışma gruplarının normal çalışma sürelerinin dışında çalışmaları da gerekebiliyordu. Özellikle gemi yükleme ve boşaltma işlerinin çok yoğun ve uzun süreli olduğu zamanlarda, mesai saatleri dışına taşınan çalışma süreleri için, normal ücretlerin dışında ek ödemeler yapmak da gerekiyordu. Böyle durumlarda devreye fazla mesai ücreti istekleri giriyordu. Üstelik bu isteklerde, ülkenin içinde bulunduğu ekonomik koşullar ve geçim endeksleri ya da yaşanan ekonomik darlık ve yaşam pahalılığı da belirleyici etkenler olarak ortaya çıkmaktaydı. Ekonomik zorlukların yaşandığı dönemde, mavnacı, kayıkçı ya da şatçılar kural dışına çıkıyor ve yılda bir kez yapılan ücret artışlarının dışında yılın ortasında bile ücretlerinin artırılması isteklerinde bulunabiliyorlardı. Bu istekleri dernek olabildiği ölçüde olumlu biçimde karşılamaya çalışmakla birlikte, piyasa koşullarını zorlayacak ve gemi nakliye ve acentelerini zora sokacak düzeylerde artışa yönelmemek için bir denge üzerinde gitmek zorundaydı. Bu çalışan gurupların yevmiye ve diğer hakları olan ücretler yılbaşla-



M. Sidi Sarfati



rından hemen sonra yapıldığı için, dönem ortalarında yapılan istekler olduğunda, durum mevcut koşullara göre değerlendiriliyordu¹⁸¹. Ancak, Türkiye’de değişen ekonomik koşullara koşut olarak, yaşam pahalılığı da gözden ırak tutulacak bir konu değildi. Fiyat endekslerine bakıldığı zaman, Demokrat Parti’nin ikinci iktidar döneminde fiyat artışlarının yoğun biçimde yaşandığı, ekonominin bütünü içinde sıkıntıların görüldüğü, geçim endekslerinin daraldığı anlaşılmaktaydı. Bu nedenle, 13 Mart 1957 tarihinde kayıkçılar tarafından dernek başkanlığına yazılan yeni bir mektup değerlendirilmeye alındı. Bu yeni değerlendirmeye göre; kayıkçılar için belirlenen yeni ücret şöyleydi:

1957 Yılı Kayıkçı Ücretleri	
Gündüz	12 TL
Gece, Pazar ve Tatil Günleri	18 TL

(Kaynak: İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, 15 Mart 1957 tarihli Yönetim Kuruluna Ait Tutanağı)

Mavnalar yönünden bakıldığında en önemli sorun o günlerde “sürastarya” konusu olarak görülmekteydi. Sürastarya, yükleme sırasında yük yüklenmeyi ya da yük boşaltmayı bekleyen gemiye, yükleme ya da boşaltma sırasında önceden belirlenen sürenin aşılması durumunda ödenecek olan gecikme ücreti anlamına gelen bir deyimdi. Bir gemi için önceden belirlenen yükleme süresinin aşılması durumunda yükleme süresini aşmış mavnaya için; gemi sahipleri, ihracatçı ya da ithalatçı firma tarafından bu gecikme bedelinin ödenmesi gerekiyordu.

29 Haziran 1956 tarihinde kabul edilen Ticaret Kanunu; Sürastarya süresi ve koşullarını belirlemişti. Buna göre yükü taşıyan, yükü taşıtandan önceden belirlenmiş süre içinde, yükün yükletilmesini isterdi. Bu sürenin aşılması durumunda, yükün sahibi olan taşıtan, “Sürastarya” denilen geçen zaman için yükü taşıyandan sürastarya ücreti alabilirdi. Yükleme süresi, yükü taşıyan ile taşıtan arasında önceden belirlenmiş sözleşmelere dayanırdı. Belirlenmiş bir süre yoksa bu ücret “hakaniyet” ölçüleri içinde belirlenirdi. Bu yapılırken de işin özelliği, gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ve taşıyanın mahrum kalacağı navlunlar dikkate alınarak yapılırdı. Gemi, kendisine söz verilen sürede boşaltılamadığı için, doğal olarak limanda kaldığı süre liman işletmesine ve örneğin puantörlere ve bekçilere daha fazla ücret ödemek durumunda kalıyordu. Mavna sahipleri önceden verilen söz gereğince yükü taşıyamadıklarına göre, geminin karşılaştığı ek zararın karşılığı olarak bu yönetime başvurulurdu. Gerçekte bu kalemde, mavnacıdan alınacak para gerçek zararı karşılamaktan her zaman uzaktı. Amaç, bu yöntemle mavna sahibi kişiyi, yükü zamanında boşaltmaya teşvik edecek bir yöntem geliştirmek ve bunu uygulamaktı. Böylece mavna ve kayıkçıların gemilerden yükü verilen süre içinde boşaltmalarını sağlamak için bu yola başvurulmaktaydı. Bu yapılırken, mavnacılar arasında gelen yükü boşaltma konusunda bir rekabet yaşanacağını anlamak hiç de zor değildir. Ücretlerin önceden belirlenmiş olması, bir anlamda bu rekabetin önünü de alacak ve piyasada kargaşa yaratacak bir durumu önleyecek argümanları da içinde taşıyordu. Bu tarihe dek, mavnalarla gemilere yanaştırılan yükün boşaltılması için Liman İşletme Müdürlüğü tarafından belirlenen süre iki buçuk gündü. Bu süre, bu tarihten sonra artık bir buçuk güne indirilmişti. Bu karar uyarınca ister öyleden önce, ister öyleden sonra olsun, belirli bir gün içinde temin edilen mavnaların kesin olarak ertesi günü öyleye kadar yükünü boşaltılmış olması gerekiyordu. Bu nedenle, gemicinin hakkını korumak amacıyla; gemilerin tonajına göre sürastarya ücretleri belirleniyordu.

¹⁸¹ Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Ocak 1957.

1957 yılı için, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyetinin belirlediği sürastarya ücretleri şöyleydi:

1957 Yılı Sürastarya Ücretleri	
Tonaj	TL
60	62
61-100	75.04
101-150	88
151-200	112
201-300	140

Gemilerin limanda boşaltılma sürelerinin kısaltılması, hem gemi sahipleri ve acentelerinin hem de bu boşaltma işini yapacak mavnacıların ve kayıkçıların işini zorlaştırmıştı. Bir anlamda iki ayak bir papuca girmişti. İki buçuk günde bile bir geminin yükünü boşaltmak sancılı ve zorluklarla dolu bir süreci kapsarken; şimdi bunun bir buçuk güne indirilmesi içinden daha çıkılmaz bir duruma getirmişti. Bu nedenle, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyetinin, mavnaları kullanan acenta ve ihracatçılarla ortak girişimi sonucunda, 1 Eylül 1957 tarihinden sonra eski sisteme dönülmesi konusunda ortak bir uzlaşa sağlandı. Eski sistem hem dernek hem de yük boşaltma işini yapan mavnacılar için daha işlevseldi. Konu Liman İşletmesine aktarıldı. Liman işletmesi de isteği yerinde görerek durumu gevşetecek adımlar attı. Buna göre, 2 Eylül 1957 tarihinde kiralanan bir mavna, 3 Eylül yerine 4 Eylül günü öyle vaktinden sonra sürastaryaya girmiş olacaktı. Bu bile deniz nakliyecileri için önemli bir kazanım sayılabilirdi¹⁸². Ancak Bu sürenin geçilmesi ve üç günü aşması durumunda; sürastarya ücretine yüzde elli zam uygulanacaktı. Bu sürenin dışında ilk üç günden sonra yüzde elli zam da verilecekti¹⁸³.

182 Yönetim Kurulu Tutanağı, 22 Ağustos 1957.

183 Yönetim Kurulu Tutanağı, 31 Mayıs 1957.

Karşıyaka İskele





Bu durum; deniz nakliyecileri sektörü ve bu sektörden hizmet alan ihracat ve ithalatçı kesim için son derece sıkıntılı bir durumdu. Önemli olan bu ücretin alınması değil; zaman yitirmeden işin gerektiği anda tamamlanması ve geminin yoluna gitmesiydi. Ancak Limanın mevcut durumu, mavnaları boşaltma süresinin kısalığı dikkate alındığında, hiçbir mavnanın, limandan az bir süreyle kalarak yola çıkması için kiralanmış gemilere bile sürastarya tazminatı ödemekten kurtulamayacakları görülmüyordu. Çünkü o günkü fiziki koşullarda, normal bir yüklemenin, öngörülen süre içinde tamamlanma olasılığı olmadığından, sürastarya zorunlu olarak devreye giriyordu. Giderek sorunlar, tazminat ödeme aşamasına kadar geliyordu. Bu durumun son derece isabetsiz bir karar olduğu kanısına varmış olan İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti; İzmir Liman İdaresi'ne bir mektup yazdı. Bu mektupta alınan kararın son derece isabetsiz olduğu açıklandı. Ardından da yük yükletenlere bir sürküler gönderilerek; sürastarya masraflarının vapur acentaları tarafından değil; yükün sahibi olan yükletenlere ait olduğu bildirildi¹⁸⁴.

Benzer biçimde puantör sendikalarından gelen talepler uyarınca, günün ekonomik koşullarına uygun ücret düzenlemeleri de yapıldı. Örneğin 1 Eylül 1957 tarihinden geçerli olmak üzere puantörlerin 14 lira olan gündüz ücretleri, gece, Pazar ve tatil günleri için 21 liraya; baş puantörlerin 16 lira olan ücretleri, gece, Pazar ve tatil günleri için 24 liraya; kontrmetrlerin 15 lira olan ücretleri de 22.50 liraya çıkarıldı. Bu işleri yapan kişilerin, fazla mesai saati başına 2.00 lira olarak fazla mesai ücreti alması kararlaştırıldı. Bu karara göre, fazla mesai zaman dilimi olarak; gündüzler için akşam 17.00 - 19.00; sabaha karşı da 03.00 - 06.00 arası belirlenmişti¹⁸⁵.

Bir önemli konu da bekçi ücretleriydi. Limanda bekleyen gemilerde, yükün başında bekleyen bekçilerin ücretleri, yük sahipleri tarafından ödeniyordu. Ancak

184 Yönetim Kurulu Tutanağı, 31 Mayıs 1957.

185 Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Ağustos 1957



bu ücretin miktarı; dernek tarafından saptanıyor ve ona göre malın sahiplerinden talep ediliyordu. Gemilerde bekçilik yapan kişilerden, yaşam güçlüklerinin artması nedeniyle, ücretlerin artırılması için istek mektupları geliyordu. Yönetim kurulu kendi arasında yaptığı değerlendirme sonucunda; 1 Şubat 1957 yılından sonra geçerli olmak üzere yeni bekçi ücretlerini belirledi. Buna göre, bir bekçinin gemide 12 saat görev yaptığı göz önüne alınarak, ücretlerinin gündüz mesaisi için 7.50 liradan 9.00 liraya, Pazar tatil günleri ve gece mesaisi için de 10 liradan 13.50'ye çıkarılmasına karar verildi¹⁸⁶.

Bu belirsizlik, Ağustos ayına kadar sürdü. Ağustos ayı geldiğinde, Denizcilik Bankası ücretlerine yüzde 30 zam yaptı. Üstelik dolar kuru yeniden belirlenmişti. Bu gelişme üzerine puantör, gözcü ve mavnacıların ücretlerine zam yaptıkları görülmekteydi. Bu zorunluluktan dolayı durumun yeniden gözden geçirilmesi gibi bir durum kendini gösterdi. Ancak yine de kesin bir karar verebilmek için bu gelişmelerin sonuçlanmasını beklemek gerekmekteydi. Kambiyo Müdürlüğü nezdinde derneği temsil eden avukatın yapmış olduğu başvuru sonucunda, gemilerin bu makama sundukları hesaplarda 1 Doların 9 Türk Lirası ve 1 İngiliz Lirası'nın da 25.20 Türk Lirası olarak tespit etmeleri gerektiği anlaşılmıyordu¹⁸⁷. Paranın değerindeki bu değişiklik, haklı olarak Baş Puantör, puantör, gözcü ve manacıların zam isteklerinin artırılması isteklerini de gündeme getirmekteydi. Bu çalışan kesim, derneğe ya da çalıştıkları acentelere yazdıkları dilekçelerde hayat pahalılığından söz ederek, ücretlerinin artırılmasını istiyorlardı. Dernek yönetimi, bu isteklerin haklı olduğunu kabul ettiği gibi; bunu yönetim kurulu karar defterine kaydettirmekten de geri durmadı. Nitekim bu nedenle, konunun görüşülmesi ivedi görülmekteydi. Ancak, liman dışında ya da Alsancak İskelesinde boşaltılan gemiler için ayrı bir tarife yapılması da kararlaştırıldı¹⁸⁸. Bu arada, 26 Eylül 1958 günü, C. Milovich'in "Central Gulf Steamship Corporation-New Orleans" Şirketi de derne-

186 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Ocak 1957.

187 Yönetim Kurulu Tutanağı, 26 Ağustos 1956.

188 26 Ağustos 1958 tarihli dilekçe.



ğe üye olmuştu¹⁸⁹. Yine bu yıl için; W. F. Henry van der Zee and Co. (N.V.) acentası için derneğe “Lykes Bros. Steamship Co. Inc. New Orleans” ve Navigation Maritime Bulgare -Varna’nın da kayıtları yapıldı¹⁹⁰. Mevcut sorunların en başında olan ücret sorununun bir an önce tamamlanması gerekiyordu. Tarifelerinin yüklenmesini isteyen puantör, formen, gözcü ve mavnacılar dilekçeler yeniden değerlendirildi. Değişik görüşlerin belirtilmesinden sonra, 1 Ekim 1958 tarihinden sonra uygulanmak üzere ücretler şöyle belirlendi:

	Gündelik (TL)	Fazla Mesai (TL)	Fazla Çalışma Saati (TL)
Baş Puantör	25	37.50	2.50
Puantör	18	27	2.50
Formen	20	30	2.50
Formen Yardımcısı	18	27	-
Gözcü	12	18	-

Mavnacılar		
Liman İçinde	14	21
Liman Dışında	20	30
Liman İçi İş İçin	5	7.50
Liman Dışı İş İçin	10	15

Buna ek olarak, mavnacıların iş saati gündüz işi için saat 7’den saat 19’a kadar; gece işi için de saat 19’dan saat 7’ye kadar kabul edildi. Yine yardımcı işçiler için de 11.70 lira gündelik; 17.55 lira fazla mesai, 1.95 lira da fazla çalışma ücreti belirlenmiş oldu¹⁹¹. Gemilerin boş beklediği günler içinde de önemli sorunlar vardı. Birçok acenta boş bekleme saatleri için işçilerin çok kereler, haksız olarak yaptıkları isteklerden yoğun biçimde yakınmaktaydılar. Bu konuda acentaların Liman İdaresi Deniz İşçileri Talipnamesi uygulamalarının üyelere önerilmesi kararlaştırılmıştı.

Gelir, Vergi ve Komisyon Ücretleri

1958 yılında hükümet damga vergisi yasasında değişiklikler yapmak istiyordu. Konişmentoların gümrük idaresine verilmesi sırasında 20 kuruşluk damga pulu veriliyordu. Yeni düzenleme ile birlikte bunun 30 kuruşa çıkarılması istenmekteydi. Aynı zamanda, ihracatçıların verecekeri taahhüt mektupları ve şerhleri konusunda da yeni düzenlemeler gündemdeydi. Dernek yönetim kurulu, bu iki konuda iyi düşünülmüş karar verilmesini uygun buluyordu. Bu nedenle, İzmir Ticaret Odası Başkanlığı ile bir görüşme yapıldı. Ticaret Odası da İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti ile aynı kanıdaydı. Derneğin öngörülerine uygun olarak Ticaret Odası konuyu hukuki yönden incelemeye karar verdi. Bütün üyelerin oluru ile dolambaçlı yollara yönelmeyi uygun bulmayan dernek, yükleme taahhütlerindeki şerhlerin açıkça konişmentolara konulması gerektiğini düşünmekteydi. Bu amaçla bir karar alındı. 10 Aralık 1956 tarihli sürkülerlerin yerine yeni bir sürküler hazırlanarak banka ve ihracatçılara gönderildi. Bununla yetinilmedi; alınan karara uyulması için, üyeler arasında bir de protokol imzalandı¹⁹².

Demokrat Parti’nin son yıllarında ekonomik durum, iktidarın ilk yıllarındaki gibi parlak değildi. Gemi acente ve nakliyatçıların işlerinde de eski canlılık kalmamıştı. Bu durum doğal olarak dernek gelirlerine de yansdı. Denizcilik sektörü,

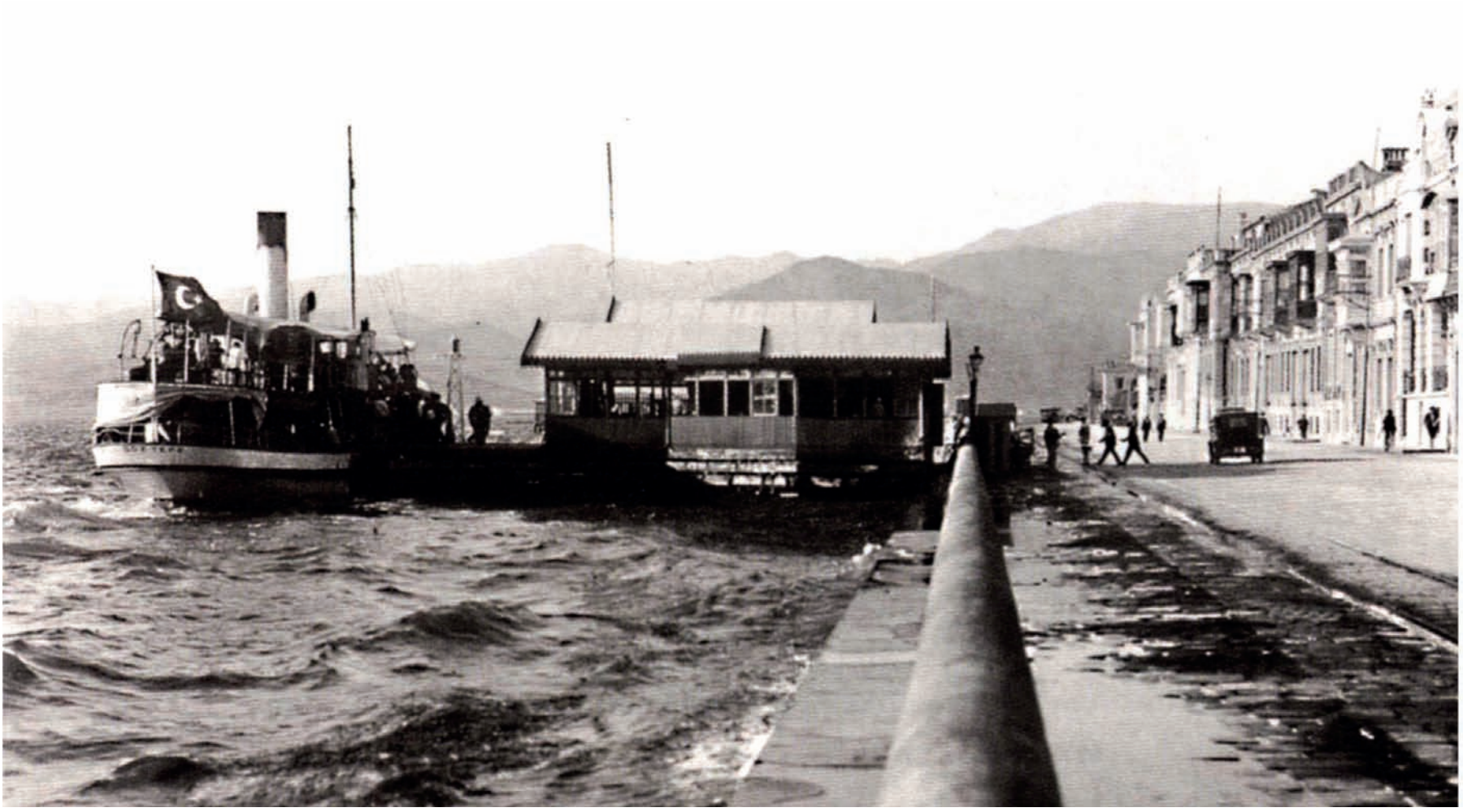
¹⁸⁹ Yönetim Kurulu Tutanağı, 26 Eylül 1958.

¹⁹⁰ Yönetim Kurulu Tutanağı, 18 Aralık 1958.

¹⁹¹ Yönetim Kurulu Tutanağı, 26 Eylül 1958.

¹⁹² Yönetim Kurulu Tutanağı, 15 Mart 1957.





bütününü bir sıkıntılı döneme girmişti. Dernek gelir azlığı yüzünden, kendi çalışanlarının maaş artış isteklerine olumlu yanıt verilemiyordu. Yönetim kurulundan kimi üyeler, gelir artışı için kimi önlemler öneriyorlardı. Bu önerilerin başında da aidat ücretlerinin artırılması gelmekteydi. Bunun yanı sıra gelir getirici başka öneriler de yapıldı. Ancak yönetim zaten mali sıkıntıların yoğun olduğu bu dönemde, önerilen çözüm yollarını uygulamanın zorluğunu görüyordu. Kendi üyelerinin bir yere kadar özveride bulunarak, üye aidatları konusunda anlayışlı olabileceklerini biliyordu. Yine derneğin giderlerini azaltacak kimi tasarruf önlemleri alınabilirdi. Ancak bunun ötesinde bir gelir artışına yönelmek, dernek yönetimi için bir seçenek olarak kabul edilmedi. Sonuçta üye aidatları şehirdeki üyeler için 36 liradan 50 liraya, İstanbul'da bulunan üyeler için de 50 liradan 65 liraya çıkarıldı. Acentelerin senelik harcama oranları da 60 lira yerine 75 lira yapıldı¹⁹³. Bu kararlar, derneğin kendi çalışma koşullarını yaratırken, mali yönden ne denli mütevazı bir yapı içinde çalıştığını gösteren ilginç bir örnektir. Derneğin kendi konumundan hareket ederek, sorumluluk duygusunu aşıp, acenteler ekonomik güçlükler içinde bulunurlarken, öncelikli olarak kendini düşünmek duygularından uzak olması, kendi itibarlı konumu açısından da son derece anlamlıdır. Derneğin kendi mali konularını düzenlerken, bu sorumlu yaklaşımıyla kendi üyeleri arasında saygın bir konumda bulunması kuşkusuz onun temel ilkeleriyle de tutarlı bir yaklaşımın göstergesi olarak bu örnek tarihsel bir anlam taşır.

Komisyon Ücretleri; Kambiyo ve Döviz Sorunu

Bu günlerin en önemli konularından biri de komisyonculara ödenen ücretlerle ilgili yaşanan zorluklardı. Uluslararası taşımacılık yapan firmaların, başka ülkelerde ya da Türkiye'de komisyonculuk yapan kimi kişi ve kurumlarla çalışmaya yönelmesi, taşımacılık sektörü açısından gerekli bir durumdu. Sonuçta ticaret döngüsü içinde, hangi yükün nereye taşınacağını, bir ara hizmet sektörü olarak piyasada yerini alan komisyoncular çok daha iyi biliyorlardı. Onların da kendi işlerini yürü-

¹⁹³ Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Ocak 1957,



tebilmeleri için gemi acenteleriyle ortak çalışması gerekiyordu. Bir gemi nakliye işinde, yola çıkacak bir geminin, ambarlarını dolduracak yük bulması, gidip bu yükü boşalttığı öteki limanlardan başka limanlarla hareket ettiği ya da ilk limana geri dönmek için harekete geçtiğinde yükü boşalttığı limandan yeniden yük alabilmesi kuşkusuz son derece önemliydi. Bir miktar yük taşıyıp, öteki limanlar arasında boş biçimde dönüp durmak, bir gemi nakliye firmasının hiç arzu etmeyeceği bir durumdu. Onca masraflar yapılarak yola çıkan bir geminin, limandan dolu olarak kalkabilmesi için, acentelerle piyasada iş kollayan komisyoncuların ortak çalışması ta eskiden beri alışıldık bir durumdu. Aynı durum, yurt dışındaki limanlar için de geçerliydi. Yük taşımacılığı için piyasa araştırması, gerekli bilgiye ulaşılması ve bu bilgiden hareketle bir taşıma işine talip olunması son derece doğaldı. Ancak her işin, bir de ekonomik yönü bulunuyordu. Komisyoncular gemi nakliye firmaları ve acenteleri adına piyasada iş kollar ve belli yükleri kendilerinin bağlı oldukları gemilere yönlendirirlerken, onlara bu hizmetleri karşılığında hakları olan ücreti ödemek de son derece doğaldı. Ancak, özellikle yurt dışı komisyonculuk hizmetleri için döviz transferi yapmak, o yıllarda dövizle işlem yapmanın mevzuat yönünden güçlükleri nedeniyle son derece sancılı oluyordu. Dövizle ulaşmak, bir anlamda devletin kambiyo hizmeti veren müdürlükleri aracılığıyla ve onların oluru ile gerçekleşebilen bir konuydu. Sıkı denetim ve uygulamaların olduğu o yıllarda, dövizle kolayca ulaşmak ve onu istenildiği gibi kullanmak gibi bir rahatlık söz konusu değildi. Örneğin, yabancı gemi kaptanı ve çalışanlarına, gemilerinin limanda bulunduğu süre içinde yapacakları harcamalar için Türk parasının hangi oranda ve ne biçimde verileceği bile İzmir Kambiyo Müdürlüğü'nün iznine bağlıydı. Gemi kaptanına verilecek nakit para için "Cash to Captain" denilmekteydi. Bu paranın turist kuru üzerinden belirlenmesi, mali yönden deniz nakliyecileri için o dönemdeki kurlar açısından bakıldığında daha uygun bir seçenektir. Ancak Türk Parasını Koruma Kanunu'nun sıkı kuralları, her hangi bir biçimde suçlu duruma düşmemek için çok duyarlı olmayı gerektiren bir konuydu. İthalat söz konusu olduğunda, manifestolar "isme" düzenlenir ve bir de bir de alıcı bankanın





Punta Burnu, Lunapark ve Atlı Tramvay

adının yazılması gerekirdi. Kambiyo Müdürlüğü sıkı mevzuat ve denetimler söz konusu olduğu için, Ankara'dan açık bir talimat gelmedikçe, bu isteği karşılama yetkisini kendinde görmüyordu. Bunun yanı sıra, döviz üzerinden ödeme yapılacak komisyoncular için gerekli paralar, başka limanlara giden gemi kaptanları ve diğer sorumlu gemi personeli tarafından ulaştırılırdı. Bunlara ilişkin bilgiler de ilgili belgeler üzerine yazılırdı. Ancak; eldeki Türk Lirasını dövize çevirmede uygulanacak tarifeler konusunda, İstanbul ve İzmir deniz nakliyatçıları arasında farklı uygulamalar vardı. İstanbul Limanı'nda kaptan ve gemi personeli gerek duydukları parayı turistik kur üzerinden bozduruyorlardı. İzmir Kambiyo Müdürlüğü ise Maliye Vekâletinden bu yolda bir yazı alınmadığını ileri sürerek, paraların turistik döviz üzerinden dönüştürülmesine izin vermiyordu. Bu durumda dernek doğal olarak, İstanbul'da yapıldığı gibi, kendi acentelerinin de döviz işlerini, turistik kur üzerinden yaptırılmasını sağlamak ve böylece İstanbul'da aynı işi yapan kesimle ortak bir düzeyde değerlendirilmek istiyordu. Bütün sorunu anlatma çabalarına karşın, İzmir Kambiyo Müdürlüğü bu isteğe olumlu yanıt veremedi. Durumun tam olarak anlaşılabilmesi için, Maliye Bakanlığı'na bir yazı yazılmasına karar verildi. Yazılan yazıda, İzmir deniz nakliyatçılarının, komisyon ücreti karşılığı olarak döviz

bozdurmada turistik kur uygulaması isteği belirtildi. İstanbul'daki uygulamadan da söz edilerek, bu konuda bakanlığın bir yazı ile durumun ve karar olumlu ise bu konuda verilen iznin bir yazı ile İzmir Kambiyo Müdürlüğü'ne iletilmesi istendi. Bundan ayrı olarak İstanbul'daki Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'ne de 13 Mayıs 1957 tarihinde bir mektup yazıldı. Bu mektupta, turistik kur uygulaması ile ilgili dayandıkları gerekçeler ve bu uygulamaya verilen iznin içeriği soruluyordu. İstanbul'daki cemiyet, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'nden gelen yazıya derhal yanıt verdi. İstanbul'daki cemiyet; İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'nin bakış açısını hakların savunulması anlamında doğru buluyor ve bu yönde Ankara'ya bir heyet gönderilmesini salık veriyordu¹⁹⁴.

Konu bütün bir yıl boyunca açıklığa kavuşturulamadı ve bir yıl sonrasına sarktı. Bu yıl içinde her ne olursa olsun, İstanbul Deniz Nakliyecileri Derneği'yle ortak hareket edilmesinin önemli olduğu kararına varıldı. İstanbul Türk deniz nakliyeciliği için önemli bir mekândı. Kimi konuların Ankara'da, ilgili birimlerle görüşülerek karara bağlanması için, İstanbul'la ortak hareket etmenin önemli olduğu düşünülüyordu. İstanbul Deniz Nakliyecileri Derneği, İzmir'den Ankara'ya gönderilecek kurulun, Ankara'daki görüşmeler sırasında komisyon miktarları üzerine bir rakam dillendirmesinin doğru olmayacağını da belirtmekteydi. Bu görüş, son derece olumlu bulundu. Ardından da Ankara'ya hareket edecek kurul yola çıktı¹⁹⁵.

Sorun tam çözümlenmemişken, aynı sorunu daha da budaklandıran başka bir gelişme söz konusu oldu. Türk Parasını Koruma Yasası'na uygun olarak bir kararname çıkarılmış; bu kararnameye dayanarak da Resmi Gazete'de 29 Nisan 1958 tarihli 9894 sayılı tebliğ yayınlanmıştı. Önce bu tebliğde kendilerini ilgilendiren bir konu olup olmadığı yönünden, çekinceler yaşandı. Ancak Derneğin Müşavir Avukatı, bu tebliğde acente ve deniz nakliyatçıların da uyması gereken konular olduğunu belirtiyordu. Bu nedenle konu ayrıntılı biçimde masaya yatırılarak irdelendi. Derneğin ikinci başkanı Bay Dutilh, dernek Başkanı Zacharie mazeret bildirmesinden dolayı yönetim kuruluna başkanlık yapamadığından, bu konunun konuşulduğu toplantılara başkanlık etti. Dutilh, İstanbul'dan Deniz Nakliyecileri Acenteleri'nden gelen bir mektubu okudu. Bu mektup "Argus" işletmesi tarafından Fransızca ve İngilizce'ye de çevrilmekteydi. Anlaşılan, konu ile ilgili olarak İstanbul Deniz Nakliyecileri Derneği, yabancı üyelerini de bilgilendirmek istiyordu. Argus'un yaptığı çeviriler de İstanbul Deniz Nakliyecileri Derneği tarafından İzmir'e gönderilmişti. Bu çeviri metinlerin kopyaları çoğaltılarak, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti üyelerine bilgilenmeleri amacıyla iletilti. Böylece İstanbul Deniz Nakliyecileri ve Acentaları'nın, bu gelişme karşısında nasıl hareket ettiğini öğrenmek olanaklı olabilecekti. Ayrıca İstanbul'daki derneğe ayrı bir mektup yazılarak, bu konudaki görüşleri soruldu. Bununla yetinilmedi. Sami Gürkan, Maliye Bakanlığı yetkilileriyle temasta bulunmak üzere Ankara'ya gönderildi. O, doğrudan Maliye Vekili ile bir görüşme yapmış, bakan ilgili konularda Deniz nakliyecilerinin dövizde turistik kur üzerinden işlem yapmasına olumlu baktığını belirtmişti¹⁹⁶. Ancak, bakanın soruna olumlu bakması önemli olmakla birlikte; konunun uygulamaya dönüştürülmesi ile ancak konuya açıklık getirilebileceği de anlaşılmaz bir şey değildi.

Bu süreç bir yönüyle bu biçimde işlerken, öte yandan İstanbul'a yazılan mektubun da yanıtı geldi. İstanbul Deniz Nakliyecileri Derneği, ilgili yasaya uygun

194 Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Ekim 1957.

195 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Mart 1958.

196 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Mayıs 1956.



olarak yayınlanan bildirinin kimi belirsizlikler taşıdığını, birbiriyle çelişik kurallar içerdiğinin saptandığını belirtmekteydi. Bundan da öte, belirlenen bu çelişkili durumları Maliye Vekâleti nezdinde görüşmek, çelişik durumları anlatmak üzere bir de komisyon oluşturulmuştu. Bu tarihlerde gemi acentelerinin bağlı bulundukları kumpanyalar için Ankara'dan onay almaları gerekiyordu. Düzenli sefer yapan gemiler için Ankara'dan alınacak onay konusunda pek bir güçlük çıkmasa da, düzenli sefer yapmayan ve önceden ne zaman geleceği pek kestirilemeyen gemilerin acente temsilciliklerinin onayı konusunda sıkıntılar çıkabiliyordu. İstanbul bu görüşmeler sırasında, 12 Haziran günü bazı acentelerin temsilcilik yetki sürelerinin dolacağını belirterek; bu nedenle kumpanya temsilciliği yetkilerinin onaylatılması için gerekli olan 45 günlük sürenin uzatılması için çalışılacağını da belirtmekteydi. Sonuçta İzmir ve İstanbul'da etkinlik gösteren gemi acente ve nakliyecilerinin sorunları aynıydı ve birbiriyle örtüşüyordu. İzmir'den Ankara'ya gitmiş olan üyeler de, aynı konular için başvuruda bulunmak için yetkilendirildiler. Bu Ankara'daki temaslar sırasında, İstanbul'la ortak hareket etmek anlamına geliyordu. Bu yönde ortak hareket çabaları sürmekteyken, İstanbul'daki derneğe yeni bir mektup daha yazıldı. Bu mektupta düzenli sefer yapmayan ve bu nedenle Ankara tarafından acentelik temsil yetkileri onaylanmayan gemiler hakkında ne düşünüldüğü de soruldu¹⁹⁷.

Yeni düzenlemenin nasıl sonuçlanacağı aşağı yukarı belli olmuştu. Anlaşıldığı kadarıyla "Cash to Captain" olarak adlandırılan gemi kaptanlarına komisyoncular için teslim edilecek dövizin turistik kur üzerinden hesaplanacağı hemen hemen belli olmuştu. Ancak bu arada, seyahat dövizleri konusunda yaşanan sıkıntılar hala devam ediyordu. Bu amaçla İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, yabancı ülkelere seyahat yapıldığında doğal olarak gidilen yerlerde döviz üzerinden harcama yapılması gerekiyordu. Uğranılan limanlarda yapılan resmi masraflar, yine yiyecek, onarım ve komisyon masrafları ile; navlunlardan kesilen primaj ve vergiler için oralarda döviz kullanmak gerekmekteydi. Sürekli olarak ülkeye döviz getiren deniz taşımacılığı gibi önemli bir alanda, bu işlemler için döviz harcama konusunda yaşanan belirsizlik, gerçekten anlaşılması güç bir konuydu. Kuşkusuz bu konuya Maliye Vekâleti'nin bir açıklık getirmesi gerekmekteydi. Bu amaçla 7 Kasım 1957 tarihinde bakanlığa yazılan mektupta, bu tür harcamalar için döviz verilmesine müsaade edilmesi istenmişti. Bu mektuba karşılık ancak 14.01.1958 tarihinde gelebildi. Bakanlık gelen yazıda, derneğin bu son derece gerekli ve anlaşılabilir isteğine yanıt veriyor ve derneğin gerekli harcamalar için döviz için müsaade isteği geri çevriliyordu. Türk Parası'nı Koruma Yasası'nın bu kadar katı kuralları ve bu kurallara dayalı olarak oluşturulan uygulamalar, bir anlamda ülke ekonomisinde mevzuatın, kendi ayağını kendi silahıyla vurması gibi bir şeydi. Sırf bu konu, Türk girişimcilerin yapacakları girişimler için elini kolunu bağlayan sıkıntılar yaratıyordu. Bakanlık kararını isteğin kabul edilmemesi yönünde verince, müşavir avukatlar aracılığıyla, rakamlara dayanarak yeni bir dilekçe hazırlanması ve vekâlete yeniden başvurulmasına karar verildi¹⁹⁸. Hazırlanan bu dilekçe, 6 Mart 1958 tarihinde Maliye Vekâleti'ne gönderildi¹⁹⁹. Ancak, Türk Parasını Koruma Yasası'nın Türk girişimcilerin elini kolunu bağlayan katı uygulamalarını bir anda aşma olanağı bulunmuyordu. Bu ve bunun gibi öteki sorunların çözümü, uzun yıllar sürecek bir zihniyet değişimiyle çok sonraları aşılabilecekti. Deniz nakliyat hizmetlerinde en önemli konulardan biri de yükleme teminat mektubuydu. Kimi üyeler, ler türlü koşulun konişmentolara konulmasında ısrarcıydı-

197 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Mayıs 1956.

198 Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Ocak 1958.

199 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Mart 1958.



lar. Kimileri de “Frail boxes”, “Packing torn and repaired” gibi müsamahaya yol açan koşulların konişmentolara konmasını istiyorlardı. Bu şekilde alıcıların satıcılarından anlamlı anlamsız yakınmalarına yol açılmış olacaktı. Düşünceler çeşitli olduğundan, sonuçta konu üzerine Ticaret Odasının görüşünün alınmasına karar verildi ve bu işe Dernek Başkanı E. Zacharie ile Bay F. Romano’nun görevlendirilmesine karar verildi. Bu kişiler Ticaret Odası’nın konu üzerinde düşüncelerini öğrenecekler ve derneği bilgilendirerek, sağlıklı kararlar alınmasına yardımcı olacaklardı²⁰⁰.

Bir diğer görüş de, “Charter-Party” ilkesi üzerinde üzerinden iş yapan gemiler için liman yönetimine verilen posta isteme talepnameşiyle ilgiliydi. Bu taleptenimin bir suretinin liman yönetimi tarafından onaylanması ve imzalanması gereği vardı. Bu talepname imzalandığında bu bir belge olarak, Surastarya ücretinin transferi sırasında Kambiyo Müdürlüğü’ne sunulabilirdi²⁰¹. 8 Aralık tarihinde Denizcilik Bankasından alınan bir mektupta, işletmenin işçi yevmiyelerini gündüz için 15 TL, gece için de 20 TL ye yükselttiğine ilişkin bir mektup alındı. Bu artık; Denizcilik Bankası’ndan, liman işleri için talep edilecek işçilere ödenecek oranı belirmesi açısından önemliydi ve bu mektubun birer kopyası üyelere gönderildi²⁰².

SWITCH SORUNU

Switch muamelesi, ihracat yapan firmalar için önemli zorluklar meydana getiren bir uygulamaydı. Bu yöntemle göre, ihraç yapılan bir ülke, bunun karşılığını para ya da mal olarak ödemeyip; alacaklı olan ihracatçıyı, kendisinin alacağı olan bir ülkeye yönlendirmesi anlamına geliyordu. Yani alacaklı olan ülke, alacağını ihracat yaptığı ülkeden değil de; ihracat yaptığı ülkenin alacaklı olduğu üçüncü bir ülkeden karşılığını para ya da ürün olarak almasıydı. Bu uluslararası ticarete ortaya

200 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Ocak 1957.

201 Yönetim Kurulu Tutanağı, 20 Şubat 1958.

202 Yönetim Kurulu Tutanağı, 18 Aralık 1958.





çıkmiş ve uygulanmakta olan yeni bir kavramdı. Ancak böyle de olsa, ihracat yapan ihracatçı işletmeler ve yine kendi alacağını bu ihracattan alınacak paraya bağlamış deniz nakliyatçıları açısından son derece riskli sonuçları olabilecek bir uygulamaydı.

Bu uygulama, özellikle ihracat yapan işletmeler ve bu işletmeler adına yük taşıyan firmalar için önemli sorunlar yarattığı görülüyordu. Yeni bir ülkeyle sırf alacak için başka bir ülke hesabına ilişkiye geçmek başlı başına zorlukları olan bir konuydu. Bunun için hem uluslararası mevzuatı ve kuralları çok iyi bilmek hem de bu tür bir ilişkiye geçebilmek için, önceden çok iyi hazırlıklar yapmak gerekliydi. Üstelik her ne kadar uluslararası sözleşmelere imza koymuş da olsa, üçüncü bir ülkeden başka bir ülkenin alacağını tahsil etmek için bir işletme harekete geçtiğinde, pekâlâ bu üçüncü ülkenin olumsuz bir tavrıyla ve uygulayacağı kimi engellerle karşılaşma riski hep vardı. Zaten bu uygulama bütün devletleri kapsayan yaygın bir uygulama değildi. EPU ülkeleri olarak tanımlanan ülkelerin kendi aralarında imzaladıkları antlaşmalar gereğince, bu uygulamaya temel oluşturacak ilkeler belirlenmişti. EPU, 1950 yılında, Avrupa İktisadi İşbirliği Örgütü'ne üye ülkeler arasında kurulan bir topluluktur. Temel amacı, ülkeler arasında borç ve alacakların iki taraflı denkleştirilmesi yerine, çok taraflı bir denkleştirme sistemi uygulamaktır. Böylece, Avrupa İktisadi İşbirliği Teşkilatına üye olan ülkeler arasında mal ve para mübadelesini kolaylaştırmayı amaçlıyordu. Böylece kendi aralarında görülen döviz kıtlığını aşmayı amaçlamaktaydılar. 1958 yılında, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun kurulmasından sonra, bu örgütün varlığına son verildi. İşte bu sekiz yıllık süreçte, bu örgüte üye ülkelere ihracat yapılırken, doğrudan doğruya uygulama ve mevzuattan kaynaklanan sorunların aşılması gerekliydi.

Bu ülkelerin yasa ve mevzuatlarının izin verdiği ölçüde bu sistem uygulanabiliyordu. Bu oluşum, adı geçen grupta toplanan ülkelerin kendi aralarında ticareti kolaylaştırmak ve özellikle likid sorununu aşmak için uygulamaya konulmuştu.



Öyle de olsa, EPU ülkelerine bir ihracat yapıldığında, ihracatı yapan işletme ve gönderilen yükü taşıyıcı firma, kimi gecikmelerden dolayı büyük sıkıntılar yaşayabiliyordu. Bu durumda, Türkiye’den Avrupa’ya, bu ülkelere mal satan ve mal taşıyan dernek üyesi işletmelerin, bu sorunlar karşısında başarılı olabilmesi için İzmir Nakliyeciler Derneği kimi kararlar alıyor ya da ilgili makamlarla iletişime geçerek karşılaşılan sorunun aşılması için üyelerine destek vermeye çalışıyordu. Özellikle sisteme ilişkin ilgili mevzuatın yeterince bilinmeyişi ya da gelişmelerin tam olarak izlenemeyişi, ihracatçı firmaları zora sokacak sorunlar yaratıyordu. Bir ürün yurt dışına ihracat edildiyse ve bunun karşılığını alma konusunda sıkıntı yaşıyorsa, bu aynı zamanda ülke ekonomisi açısından bakıldığında da önemli bir kayıptı. Ticaret Vekâletinin kararlarına uymak durumunda olan İhracatçılar Birliği, kendisine bağlı üyelere sık sık yazılar yazarak bu uygulamalar hakkında üyelerini bilgilendiriyordu. Böyle de olsa, olmadık yerde çıkan bir eksiklik, ihracatçı işletmeyi önlenmesi güç zorluklarla karşı karşıya bırakıyordu. Sorun ihracatçı firmalar kadar, deniz nakliyecileri derneğinin üyesi olan acente ve deniz nakliyatçıları da ilgilendirmekteydi. İhracat yapılacak ülkeye yük götürüldüğünde, o ülkenin limanında eylemli/ fiili olarak ilk ilişki, gemi kaptanı ile karşı tarafın liman işletmesi tarafından yaşıyordu. Başka bir ülkeden indirilen yükün karşılığı alınacaksa, o zaman boşaltılan yükün ederi ve diğer nitelikleri ilişkin belgelerin düzenlenmesi ve ilgili ülkelerin kurumlarıyla gerek deniz nakliyecilerinin ve gerekse ihracatçı firmaların özel ya da varsa ortak çalıştığı komisyoncuların devreye girmesi gerekebiliyordu. Kısacası böylesine karmaşık bir sorunun aşılabilmesi için, uygulama ilke ve kuralları yanında, sistemin işleyişini de iyi bilme zorunluluğu vardı. İzmir’de etkinlik gösteren ihracatçı firmalar sorunlarını İzmir Ticaret Odası’na aktarırlarken; deniz acenteleri ve nakliyatçıları da ilgili öteki kurumların yanı sıra, aynı çatı altında ortak sorunlarını çözmeye çalıştıkları derneğe de bu konuda bilgi veriyor ve yardım istiyorlardı. Zaten İhracatçılar Birliği bu sistemin uygulamasına ilişkin ortak bir görüş ve bu görüşlere dayalı olarak da bir işleyiş biçimi oluşturmaktan yanaydı. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, yaptığı toplantılarda bu gelişmeleri









Gazi Bulvarı

hem deniz nakliye firmalarına hem de acentelere aktarma kararı aldı. Ayrıca ihracat süresince, konşimentolara şöyle bir koşulun (clause=şart) konulmasına karar verildi: "The goods covered by this B/L are licensed by Turkish Authorities for final destination... Diversion prohibited by Turkish regulations/ Carriers undertake to discharge these goods accordingly except in cases of force majeure". Bu ifade, "B/L" ile onaylanmış yükün Türk yetkililer tarafından en son varış noktası için lisanslandığı; bu nedenle normal güzergahın dışına çıkılamayacağı; bunun Türkiye yönetmeliklerine göre yasaklandığı; güzergah dışına çıkıldığında ise bunun sorumluluğunun taşıyıcı firmaya ait olduğu anlamına geliyordu. Bu Dernek, bu kararını Türkiye İhracatçılar Birliği'ne bildirdiği gibi, gelişmelerle ilgili tüm taşıyıcı firmaları da bilgilendirdi.

ALSANCAK LİMANI

1958 Yılı'nın en önemli olayı, hiç kuşkusuz yeni Alsancak Limanı'nın bir kısmının işletmeye açılmış olmasıydı. 1954 yılında yapımına başlanan liman inşaatı büyük ölçüde tamamlanmış ve 1958 yılında, yapılan mendireğin bir kısmında gemi işletme çalışmalarının yapılabileceği görüşü ağırlık kazanmıştı. Pasaport Limanı'nın sıkışıklığından iyice bunalmış olan deniz nakliyecileri ve acenteleri yeni limanın açılışını dört gözle bekliyorlardı. O zamana değin deniz ulaştırma hizmetleri Pasaport Limanı'ndan yürütülüyordu. Günden güne büyüyen ticaret hacmi ve gittikçe kalabalıklaşan kent dokusu ve trafiği içinde artık limanın neredeyse boğulup kaldığı görülüyordu. Liman ile kent arasında ince bir rıhtımdan başka bir alan mevcut değildi. Kentin kentine özgü döngüsü içinde, kalabalık yük ve insan yığınları arasında gemi yüklemek ve boşaltmak kendi başına bir sorundu. Pasaporttan denize doğru uzayan mendirek, liman hizmetlerini karşılamakta yetersiz kalıyor; depoların yetersiz ve dağınık oluşu, teknik alt yapının hemen hiç olmayışı, rıhtım boyunca da kent trafiğinin ve insan hareketliliğinin yoğunluğu nedeniyle özellikle yaz aylarında liman hizmetleri büyük bir sıkışıklık içinde yürütülüyordu. Bu haliyle



liman, o dönemin modern limancılık anlayışıyla hiç uyuşmuyordu. Deniz Nakliyecileri, acenteler, ihracatçı ve ithalatçı işletmeler; yerli ve yabancı deniz adamları bu sıkışıklıktan büyük ölçüde ızdırap çekiyorlardı. O zamana değin, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti ve ilgili diğer işletmelerinde bu sıkışıklık sayısız kez dile getirilmiş olmasına karşın, soruna çare olacak bir gelişme yaşanmamıştı. Tek çözüm, daha geniş gemi yanaşma kapasitesi olan yeni bir limanın yapılmasıydı. Gittikçe yoğunluk kazanan ticaret hacmi karşılığında liman hizmetleri yürütülemediğinde bütün uğraşlar boşa gidiyordu. Bu nedenle Alsancak Limanı'nın yapılışı deniz nakliyeciliği açısından önemli bir nefes olarak görülmekteydi. Yeni liman demek, kuşkusuz öte yandan da yeni sorunlar demektir. Her ne kadar sıkışık denizcilik hizmetlerine bir nefes aldırılacaksa da; yeni yapılmış bir limanda sayısız sorunun yaşanacağı aklın almayacağı bir durum değildi. Böyle de olsa; gerek liman işletme işiyle ilgili sorumlu olacak birimlerin ve gerekse limandan hizmet alan sektörlerin ortak çabasıyla bu sorunlarla uğraşılacaktı. Zaten yapılan genel kurul toplantılarında bu konular sık sık gündeme getiriliyor; başta Liman İşletmeleri Müdürlüğü olmak üzere, kimi sorunlar ilgili makamlarla görüşülüyor; sorun ve öneriler iletiliyordu. Böylece yeni limanın daha verimli çalışabilmesi için gerekli düşünsel ve işlevsel altyapının oluşturulmasına çalışılıyordu.

Alsancak Gari

Bu gelişmeler yaşanırken, Alsancak Limanı'nın Denizcilik Bankası'na bağlı olmayacağı kesin olarak belli oldu. Alsancak beton iskelesinin 13.03.1957 tarih ve 4/8783 sayılı bakanlar Kurulu kararı ile TCDD'ye devri sağlanmış ve Hükümet Alsancak Limanı'nın Denizcilik Bankası tarafından değil, Devlet Demiryolları tarafından işletilmesine karar verdi. Denizcilik Bankası'nın bu gelişmeyle ilgili olarak bir itirazı görüldü. İlgili bakanlık nezdinde girişime geçildi ve yeni limanın yönetiminin de kendi yetkisinde bırakılmasının daha doğru bir karar olacağını anlatmaya çalıştı. Kararın bu biçimde değiştirilmesi durumunda, olası pek çok güçlük ortadan kaldırılabilecekti. Denizcilik Bankası, Müdür Muavini Erkızan İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti ve İzmir Ticaret Odası'nı ziyaret ederek, kendilerinin bu



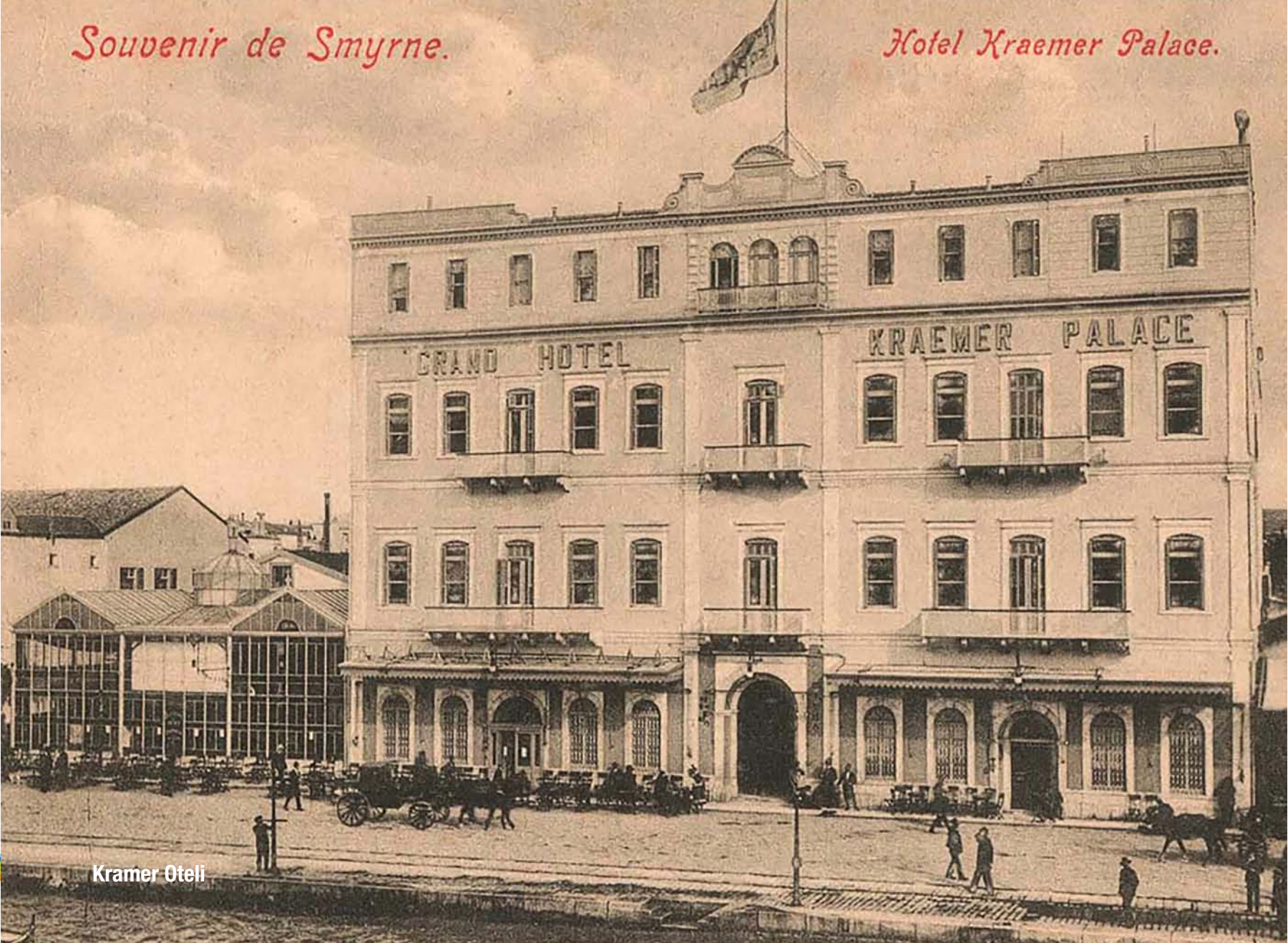
Smyrne. Les Quais.
Σμύρνη. Ἡ Προκυμαία.



1900'lü yıllar Kordon'da oteller

Souvenir de Smyrne.

Hotel Kraemer Palace.



Kramer Oteli

konuda desteklenmesini istedi. Başka kurumlar nezdinde de destek talebinde bulunulduğunu ve gerekli desteğin alındığını söylüyordu. Bu önemli bir konuydu. Sonuçta doğrudan ilgili bakanlığın ve dolayısıyla da hükümeti ilgilendiren boyutları vardı. Hükümet bu konuda bir adım attığına göre, bu adımın tersine bir girişimin içinde yer almanın ileriye dönük ne gibi yararları olabileceği üzerinde düşünölmeye değer bir konuydu. Konu, derneğin yaptığı yönetim kurulu toplantılarında enine boyuna tartışıldı. Sonuçta; kurumlar arasında Alsancak Limanı'nın kimin tarafından işletileceğı konusunda aralarında bir görüş ayrılığı vardı. Ancak bu görüş ayrılığı konu, deniz nakliye ve acentelerinin gelecekte kendi yazgıları üzerinde doğrudan etkisi olacağı da açıktı. Bu nedenle, konu bu yönleriyle tartışılırken, olan bitene seyirci kalmanın da anlamı yoktu. Bu nedenle, dernek de kendi görüşünü belirtebilir ve hangi kurum tarafından liman işletilirse ne gibi yararları olur, bu pekâlâ olabildiğince anlatılmaya çalışılırdı²⁰³. Bu tür girişimlere karşın, Vekâlet 1957 yılında almış olduğu bu karardan geri caymadı. İzmir Liman İşletme Müdürlüğü Devlet Demiryolları'na bağlanarak, yönetimi bu kuruluşa devredilmiş oldu.

Bu tür konular dernek içinde yoğun biçimde tartışılırken, zorunlu olarak yapılması gereken genel kurul toplantıları da dönemi geldiğinde yapılmaktaydı. 1958 yılı genel kurulu, bu yılın Ocak ayı içinde yapılmıştı. Deniz Nakliyecileri Derneğı'nin eski ve tanınmış üyelerinden Sidi Sarfati de yönetim kurulunda bulunuyordu. Yönetim Kurulu seçileli daha birkaç ay olmuştu ki; O, artık deniz nakliyeciliğı işiyle uğraşmadığını ileri sürerek dernek yönetiminden istifa etti. Başkan H. Zacharie; "Mevcut İdare Heyeti azaları, böyle faal bir arkadaşın teşriki mesaisinden mahrum olduklarından üzüntü" duyduklarını söylüyor; kendisine o zamana dek dernek yönetimindeki başarılı çalışmaları için dernek adına teşekkürlerini iletiyordu. Yönetmelik kuralları gereğince, Bay Sidi Sarfati'nin yerine genel kurul toplantısına kadar bir başka üyeyi yönetim kuruluna seçmek gerekmektedir. Bu doğrultuda 18 Nisan 1958 günü boşalan üyelik için seçim yapıldı. Mevcut yönetim kurulu üyelerinden birinin istifa nedeniyle yerinin boşalması üzerine yapılan seçimde oy birliğı ile sonradan uzun süre dernek yönetiminde yer alacak olan Bay Akavi yönetim kurulu üyeliğine getirildi²⁰⁴.

Her yıl olduğu gibi limanın açılacağı yıl olan 1958'de de benzer sorunlar kendini gösterdi. Liman İşletme Müdürlüğü, Nisan ayı içinde mavnalarda kullanılmak için elli yeni branda satın aldı. Liman bu günlerde kritik bir devreden geçiyordu. Gelen giden gemilerde büyük gecikmeler sürüyordu. Yılın ilk ayları gelip geçmiş, Alsancak Limanı'nın bir kısmının işletmeye açılacağı sözlerinin çoktandır duyulmuş olmasına karşın, bu yönde bir gelişke olmamıştı. Buna karşın, ihracat mevsimi yaklaşıyor; üstelik gelen ticari bilgilerden, gelecek günlerde ihracat hareketliliğinin yanı sıra, büyük bir ithalat hareketinin olacağı da görölüyordu. Mayıs ayı geldiğinde artık Limanın bir kısmında gemi faaliyeti için düzenleme yapılacağı ve mendireğın bir kısmının düzenli bir duruma getirileceğı söyleniyordu. Anlaşıldığı kadarıyla, yeni liman ihracat mevsimi için hazır olamayacaktı. Bu açıkça görölmekteydi. O günlerde artık Mayıs ayının ilk günlerinde, Alsancak Limanı Mendireğının bir kısmının tanzim edileceğı biliniyordu. Bu yapılabilirse, eski limanın yükünün bir parça olsun azalacağı düşünölüyordu. Artık resmi makamlar da yakında Alsancak Limanı'nın bir kısmının düzenlenerek açılabilceğini söylemeye başlamışlardı. Liman Yönetimi ise olası bir açılış sonrasında, İzmir'e gelecek gemilerden hangilerinin Alsancak Limanı'na yönlendirileceğı konusunda bir şey

203 Yönetim Kurulu Tutanağı, 20 Şubat 1958.

204 Yönetim Kurulu Tutanağı, 18 Nisan 1958.



söylemiyor; daha da ötesi bu konuda bir karar olup olmadığı bile belli olmuyordu. Dernek üyesi olan acenteler de bu belirsizlik karşısında tereddüt içindeydiler. Bu konunun bir an önce belirlenmesi gerekliydi. Limanın bir kısmı bir anda açılırsa, önceden bilgilendirilmeyen gemiler bir karışıklığa neden olur diye düşünülüyordu. Bu nedenle dernek yönetimi konuya açıklık getirilmesi amacıyla, İzmir Liman İşletmeleri Müdürlüğü yönetimi ile iletişime geçme kararı aldı²⁰⁵.

İlerleyen günlerde artık yeni limanın açılacağına ilişkin haberler iyice yoğunlaşmaya başladı. Buna karşın hala Liman Yönetimi, yeni limanda hangi koşulların, kuralların ve tarifelerin geçerli olacağını açıklamamıştı. Kimi yorumlarda, yeni limanın açılan kısmında aynı anda dört geminin yükleme ve boşaltma yapabileceği söylenmekteydi. Ancak hangi geminin, hangi limana yönlendileceğini hala kimsecikler bilmiyordu. Günler geçiyor, eski limanda hareketlilik artarak sürüyor; yeni limana ilişkin somut bir gelişme görülmüyordu. Üstelik gün geçtikçe daha da bu tıkanıklığın artacağı anlaşıyordu. Dernek yönetimi ise sürekli olarak yaptığı konuşmalarda ağırlıklı olarak bu konular üzerinde duruyor, üyeler arasında uzun tartışmalar yapılıyor, değişik görüşler ve öneriler ortaya atılıyordu. O zamana dek, Liman yönetimiyle dernek arasında yükleme ve boşaltma işlerinin nasıl yapılacağına ilişkin protokoller yapılmıştı. Yeni gelişmeler ışığında bu yapılan protokollerin bir geçerliliği olmadığı anlaşıyordu. Bu nedenle eskiyen, geçerli olmayacağı anlaşılan protokollerin dosyalar içinden çıkarılmasına karar verildi. Bu belgelerin her birinin tek tek incelenmesi gerekliydi. Kimi kurallar oluşturmak için alınan kararlar geçerliliğini yitirdiğine göre, bütün bu kararların yeni limanda geçerli olacak kuralara uyarlanması gerekliydi. Bu yapılan protokollerin, yeni koşullara uyarlanması için yapılması gerekli işler tek tek belirlenip bunların Liman Yönetimi'ne iletilmesine karar verildi. Bu ayıklamadan sonra, Liman yönetimi ile dernek üyesi olan acenteler arasında oluşturulan kurallar daha bir açıklık kazanacaktı²⁰⁶.

Derken 1958 yılının yaz ayları geçti. Eylül ayının sonlarında limandaki gemi yığılması en yoğun dönemine girdi. Bu ay, artık tarım, bağ ve bahçe ürünlerinin hasatlarının yapıldığı, alıcı bulmak için pazarlara taşındığı, ihracatçı işletmelerin de önceden yaptıkları bağlantılar dolayısıyla yurt dışına en çok ürün gönderdikleri dönemdi. Aralık ayı geldi. İthalat yükü taşıyan gemiler bu kez daha yoğun biçimde limana girip çıkmaya başladılar. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti başkanı Bay H. Zacharie'ydi. Bu yığılmadan sürekli yakınıyor, yönetim kurulu üyesi arkadaşlarına ve dernek üyelerine bu sorunu anlatıp duruyordu. Haksız da değildi. Aralık ayında, limanda öyle bir görüntü ortaya çıkmıştı ki, iğne atılsa yere düşmeyecek gibiydi. Rıhtım ve Pasaport'tan körfeze doğru uzanan mendirek, getirilip yığılan yüklerle doluydu. Bir kargaşa içinde motorlu taşıtlar ve yaylı arabalar sürekli olarak gümrükten çıkan yükleri, depolara ya da ulaşacakları başka noktalara taşıyorlardı. Sorunlar yumak olmuş, dernek üyesi acentelerin önüne gelmişti. Koşturmaca en üst düzeydeydi. Gelen gemi trafiğini izlemek, limanda yükleme ve boşaltma yapmak için sıraya girmek; kimi zaman günler süren liman açıklarında beklemek gündelik hep karşılaşılan şeylerdi. Mavnalar yük taşıyor, ancak gemi boşaltma ve yükleme işinde mevcut sayılarıyla yeterli gelmiyordu. Kış aylarıydı. Yağan yağmur ve kötü hava koşullarında en yaşamsal nesnelerden biri olan muşamba ve branda sorunu yine kendini göstermişti. Yeni liman açılmamış, o yıl için umutlar suya düşmüştü. Sorunların ve bu sıkışıklığın bir an önce giderilmesi için isteklerde bulunuyor, görüş belirtiyor; önerilerde bulunuyorlardı. Ancak sonuçta işleyen limanın kapasitesini büyütme o an için olanaksız oldu-

205 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Nisan 1959.

206 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Nisan 1959.



ğuna göre, gelip geçici çözüm önerileri sözden öte gitmiyordu. Ancak öyle de olsa yine de sorunlar, doğrudan devlet kurumlarıyla ortak görüş birliğine varılarak ve karşılıklı anlayış içinde çözülebilirdi. Bütün bunların yanı sıra devletin bürokratik yapısı içinde görülen çok başlılıktı. Hangi sorunla hangi bakanlık ilgilenecek, hangi sorunun çözümünde hangi bakanlığın adım atması gerekecek; bunlar bir karmaşa yumağı içinde belleklerde çözüme kavuşturulmayı bekliyordu. O zamana dek ağırlıklı olarak Ticaret Vekâleti genel sorunlarla ilgileniyordu. Ancak şimdi, sonradan adı Ulaştırma Bakanlığı olacak olan Münakalat Vekâleti de bu işlerin daha çok içindeydi. Eskiden beri Türkiye'nin ulaştırma hizmetlerinin karşılanması, gerekli yatırımların yapılması için kurulmuş olan bu bakanlık, deniz nakliyatçılığı işi denizlerden öte, liman üzerinden devlet demiryollarıyla da ilişkilendirildiği için, artık daha çok devredeydi. Bunun yanında Ticaret Vekâleti özellikle işin ticari boyutunu ilgilendiren konularda yetkiliydi. Denizcilik Bankası Umum Müdürlüğü de tıpkı Devlet Demiryolları gibi işin başındaydı. Limanların bir kısmı Denizcilik Bankası'na bir kısmı da Devlet Demiryolları'na bağlı olarak faaliyet gösteren Liman İşletme Müdürlükleri tarafından yönetildiğinden, basit bir sorun olduğunda, hangi ilgili birimle temasa geçileceğini kestirmek ilk başta anlaşılması zorluklar yaratan bir sorun olarak belirmişti. Limanda kış ayları geldiğinde ve en basit konudan çok daha genel bir soruna dek, sayısız sorun kendini gösterdiğine göre, karşılaşılan sorunların, bu birimler içinde sorumlu olanlara iletilmesi gereği kendini göstermişti. Deniz Nakliyecileri Derneği her bir sorunla ilgili sürekli olarak ilgili birimlere telgraflar gönderiyor; bu sorunların aşılması için ivedi önlem alınması isteğinde bulunuyordu. Bununla da yetinmiyor, bakanlıklara ya da bakanlıklara bağlı müdürlüklere telgraflar gönderildikçe, bunların bir suretinin İzmir Ticaret Odası ile Denizcilik Bankası İzmir Şubesi'ne gönderiliyordu. Bunda amaç, en tepedeki birimden en aşağıdaki yetkili birime dek sorunları aktararak, kısa sürede yapılabilecek bir şey varsa bunun yapılması için bir irade oluşturulmasını sağlamaktı. Özellikle liman donatıları arasında yer alan vinçlerin ya da dekovillerin bir biçimde arızalanması ya da başka bir teknik sorun ortaya çıkması durumunda,

**1950 Kordon'da
otobüs**



basit bir sorunun çözülmesi için uzun yazışmalar yapılması gerekiyor; bürokrasinin ağır işleyişinden kaynaklanan tortular, limanda yaşanan güçlüklerin üzerine daha da çörekleniyordu²⁰⁷.

Gemilerin sıkışıklığı sürerken, düzenli sefer yapmayan gemilerin navlunları ile ilgili resim vergisi alınması, her zaman sıkıntı yaratmış bir konuydu. Adına (Outsiders) denilen bu navlunların hangi oran üzerinden alınacağı konusunda İstanbul’la Maliye Vekâleti arasında görüşmeler yapıyordu. Bu görüşmeler İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti tarafından yakından ve ilgiyle izleniyordu. Vekâlet düzenli sefer yapmayan gemiler için de %4.80 resim ödenmesi lazım geldiğinde ısrar etmekteydi. İstanbul Deniz Nakliyecileri Derneği’ne bakanlıkça bir mektup yazılmış; bu orana uyulması anımsatılmış; üstelik bu oranla ilgili bilgilendirilmelerinde dernek üyesi acentelerin uyarılması da salık verilmişti²⁰⁸.

Dernek bir yandan bu yaşamsal sorunlarla ilgilenirken, öte yandan da dernekle ortak iş yapan mavnacıların zam istekleriyle de karşı karşıyaydı. Bu konu ile ilgili geçim darlığı ileri sürülerek, mavnacıların zam istekleri gündeme gelmişti. Bu istek, tam olarak alışıldık bir durum değildi. Yılın ilk aylarında zaten bir düzenleme yapılırken aradan bir zaman geçtikten sonra, yeni ve ikinci bir istekle karşılaşılması normal olmayan bir durumdu. Oysa daha yeni zam yapılmıştı. Ancak bunun nedeni yine de açıkça ortadaydı. Pasaport Limanı’na yanaşan gemi sayılarındaki artış, iş hacminin büyüüşü ve acentelerin mavnalara daha çok gereksinim duyması gibi nedenlerle, mavnacılar kendilerine duyulan gereksinimin arttığını görüyor ve bu nedenle yeni bir zam isteğinde bulunuyorlardı. Bu durum anlaşıldığı için, dernek yönetimi daha yeni zam yapıldığını ileri sürerek, mavnacıların zam isteklerini geri çevirdi.

Limanlarda önceden, yüklenecek yükün tasnif edilmesi hem yükleme işini kolaylaştırabilir hem de limana yanaşacak bir gemiden en üst düzeyde yararlanılmasını sağlayabilirdi. . Geminin ambar sayısı ve ambarların donanım ve özellikleri bu açıdan önemliydi. Daha limanda yüklenecek yük ayrıştırılabilir ve gemilere geliş güzel değil, önceden tasnif edilir ve ayrı ayrı istiflenebilirse; gemi limana yanaştığında pekâlâ yükün ve ambarın özelliklerine göre yükleme yapılabilir ve böylece yükleme yapılan gemiden en üst düzeyde yararlanılabilirdi. Ancak böyle bir yola gidilecekse, bunun Liman İşletme Müdürlüğü ile ortaklaşa yapılması gerekmekteydi. Bunun için de konu Liman İşletme Müdürlüğü’ne sorulabilir, onlardan alınacak yanıtla göre, daha işlevsel olacak böyle bir uygulamaya geçilebilirdi. Aynı konunun bir başka yönü de; değişik ülkelerde, değişik limanlarda var olan uygulamalardaki farklılıktı. Bu kurallara Akdeniz’deki limanlarda; örneğin Trieste, Marsilya, İskenderiye; daha da ötesi, Akdeniz’in dışındaki limanlarda uyulup uyulmadığının da açığa kavuşturulması gerekliydi²⁰⁹.

Bu arada Pasaport Limanı’nın çevresinde yapımına başlanmış depoların inşası sürüyordu. Aynı zaman diliminde, yeni limanda da hummalı bir çalışma vardı. Eski limanın çevresinde yoğun depo gereksinimi olduğu için, bu depoların bir an önce bitirmesi iskeledeki yığınları belli ölçüde eritebilecek, bozulacak türdeki yüklerin geçici de olsa bu depolarda istiflemesi yapılabilecekti. Diğer yandan yeni limanın donanım çalışmalarına da geçilmişti. Yeni liman açılmak üzere olduğuna göre, mendireğin tamamlanmasıyla birlikte yükleme ve boşaltma için gerekli donanımın geleceğine ilişkin bilgiler iyice umutları artırmıştı. Bu bilgiler derneğe ulaştığında

207 Yönetim Kurulu Tutanağı, 18 Aralık 1958.

208 Yönetim Kurulu Tutanağı, 30 Mayıs 1958.

209 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Şubat 1959.



dernekte, limanın durumu üzerine Denizcilik Bankası ile yeni bir protokol yapma isteği görüldü. Pasaport Limanı'nda ise şat tıkanıklığı yaşanmaktaydı. Bu nedenle gemi yükleme ve boşaltma süreci sekteye uğramaktaydı. Bu sorunun aşılması için, ithal edilmiş mavnaların bir an önce mavnalardan boşaltılması gerekiyordu. Bundan da öte, cumartesi günleri öyleden sonra ve Pazar günleri mavnaların boşaltılması için çalışılmalıydı. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, Denizcilik Bankası'na bu durumu anlatan bir mektup yazarak, öngördüğü bu çözüm yollarının sonuçlandırılması için çalışmanın yapılmasını rica etti. Ancak, limanda postalar halinde çalışan işçiler, mesai süresinin dışında çalışacağı için, bu fazladan çalışma için ödenecek ücret konusuna da çözüm bulunması için dernek, gerekli yükün altına girilebileceğini belirtiyordu. Denizcilik Bankası'na bağlı Liman İşletme Müdürlüğü, bu tür istekler olduğunda, işçi azlığından söz ediliyordu. O zaman, gündüz postalarının akşam saat 19.00'a kadar çalışması durumunda bunların ücretlerini acenteler ödeyebileceklerdi. 13 Mayıs 1959 günü Denizcilik Bankası'na bu görüşleri içeren bir mektup yazıldı. Denizcilik Bankası, kimi öneriler de içeren bu mektuba, 27 Mayıs günü yanıt geldi. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, 5 Haziran 1959 günü yaptığı yönetim kurulunda bu mektupta verilen yanıtları ele aldı. Bay Zacharie'nin başkanlığında toplantıda önce mektup okundu.

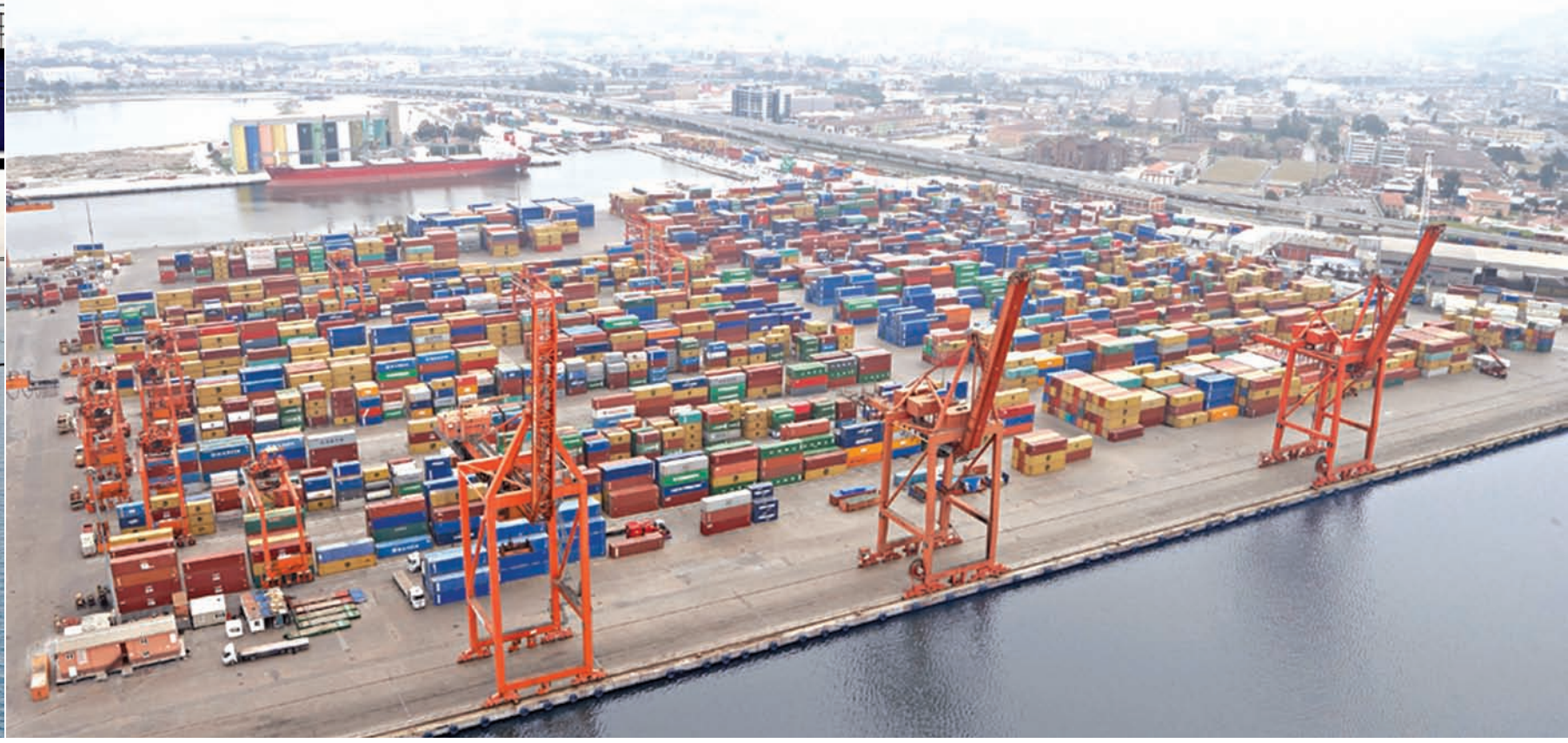
1926 Basmane Garı





Bu toplantıda M. Dutilh, T. Romano, P. Gercken'i temsilen P. Korsini, J. Fantasia ve E. Joly'nin yanısıra; müşavir avukat Macit Birsell ve Bay C. Petter; ayrıca R. Balliani, S.Gout. H. Lochner; E. Lochner, R. Milovich ve H. Whittall de bulunuyordu. Denizcilik Bankası verdiği yanıtta; limanın tıkanıklığını gidermek için, gerekli önlemlerin alındığını bildirmekteydi. Depoların imkân verdiği ölçüde; şatların boşaltılıp serbest kalması için çalışıldığı anlatılıyordu. Diğer yandan, hareket etmek üzere olan gemilerin işlerini bitirmek için işçi postalarının saat 19'00'a kadar çalışma yapmalarına da olumsuz bakılmıyordu. Mektupta derneğin yaptığı önerilere Denizcilik Bankası son derece olumlu yaklaşmaktaydı. Bu yanıt çok önemsendiği için, gelen mektup çoğaltılarak 28 Mayıs günü bütün dernek üyelerine dağıtıldı²¹⁰. Pasaport Limanı'nda bu tür önerilerin karşılanabilmesi için çalışmalar yapıldıysun bu ara Devlet Demiryolları tarafından bir açıklama yapıldı: Alsancak Limanı'nın açılışı 1 Haziran 1959 günü yapılacaktı. Gerçekte, limanın biten kısmına 1958 yılının son aylarından bu yana gemiler yanaşıyordu. Ancak bunlar düzenli seferler yapan gemiler değil, daha çok geminin donanım eksikliğini sağlamak amacıyla deniz yoluyla getirilen yükün taşındığı gemilerdi. Artık bu aşamada Alsancak Limanının mendireğinin bir kısmı tamamlanmış; diğer bölümleri sonradan açılmak üzere, bu bölümünün açılmasına karar verilmişti. Başbakan Adnan Menderes'in 1955 yılında temelini atmış olduğu Alsancak Limanı, dört yıllık bir sürecin sonunda açılma aşamasına gelmişti. Bu tarihlerde ülkede siyasi tansiyon son derece yüksekti. Demokrat Parti ile Cumhuriyet Halk Partisi arasında siyasi çekişmeler olabildiğince artmış; eski siyasi gücünü yitirmeye başlamış olan Demokrat Parti, kamuoyunda daha radikal bir söylemle eleştirilmeye başlamıştı. Öyle ki yurdun çok yerinde siyasi gösteriler başlamış; iktidar ortaya çıkan bu yeni siyasi görüntü karşısında, eski liberal çizgisinden taşarak, daha tepkici bir yapıya bürünmüştü. Ülkede siyasi yapı gittikçe karşılıklı kampaşmalara dönüşüyor; Türk Silahlı Kuvvetleri'nin mevcut durmdan hoşnut olmadığı açıkça görülüyordu. Bu siyasi ortamda İzmir Limanı'nın açılışı sessiz sedasız gerçekleştirildi.

210 Yönetim Kurulu Tutanağı, 5 Haziran 1959.



Yeni Liman, Devlet Demiryolları'na bağlanmıştı. Yaklaşık bir yıl sürecekti bu durum, bir yıl sonra değişecek ve Denizcilik Bankası'na bağlanacaktı. Liman, bu ilk aşamada Devlet Demiryolları'na bağlı olarak etkinlik gösterecekti. İşletmeden gelen kimi bilgilerde; yeni liman için yükleme ve boşaltma işlerini yapacak uzman kişilerin gelmesinin beklendiği belirtiliyordu. Aynı zamanda yeni limandaki yükleme ve boşaltma işlerinin koşullarına ve ücretlerini belirleyecek yeni bir tarife ve şartname de beklenmekteydi. Hatta bu yolda derneğe üye kimi acenteler doğrudan derneğe, bu konulara açıklık getirilmesi için derneğin çalışmalarında bulunmasını istemekteydiler. Bunun üzerine Liman başkanlığına bir mektup yazıldı. Alsancak Limanı ve Pasaport Limanı aynı anda işletileceğine göre, İzmir Körfezi'ne giren gemilerden hangileri, hangi limana yanaşacaklardı? Bir yönlendirme ya da gemiler arasında, uğrayacakları liman için bir seçim yapılacaksa, bu neye göre yapılacaktı? Daha da ötesi, yeni açılan limanda nasıl bir tarife uygulanacağı, yükleme ya da boşaltma işlemi yapacak gemiler karşılığında ne kadar ücret alınacağı belirlenmiş değildi. Bu konuda, Pasaport Limanı ile Alsancak Limanı'nda yapılacak işlemler için alınacak ücretler aynı mı, yoksa ayrı mı olacaktı? Bu açıdan tarife sorununun bir an önce belirlenmesi gerekmekteydi. Bir önemli konu da Alsancak Limanı açılmış olmasına karşın, henüz ondan personel ve donanım eksikliği nedeniyle yeterli verimi alma konusunda güçlükler oluşabiliyordu. Bu nedenle, eski Pasaport Limanı'nda yükleme ya da boşaltmaya alınacak gemiler için yer olduğu sürece, yeni limana gemi yönlendirilmemesi bu aşamada iyi olacaktı²¹¹. Daha da ötesi, yeni limanda çalışacak işçi postalarının durumu da belli değildi. Bu postalar kim ya da hangi birim tarafından karşılanacak; gündüz ve gece çalışma saatleri; yükleme ve boşaltma işleri için ödenecek ücretler belli değildi. Rıhtım vergisinde nasıl bir tarife izleneceği de bilinmiyordu. Bir sorun da gemilerin limana yanaşmasında büyük zorluklar yaratacak teknik bir konuyla ilgiliydi: Yeni limanın ölçülerini veren bir resmi plan hazırlanmamıştı. Suyun derinliği

211 Yönetim Kurulu Tutanağı, 5 Haziran 1959.



ne kadardır; limanın açılan kısmına hangi açıyla ne kadar gemi yanaşabilir; bütün bunlar bilinmiyordu. Bu nedenle dernek limanın bağlandığı Devlet Demiryolları'na yazdığı bir yazıda bu tür konulara açıklık getirilmesinin ne denli gerekli olduğunu anlattı. Aynı yazıda; gemilerin yeni limanda boşaltma yapılacak yük için, geminin gümrük ve liman yönetimlerine karşı sorumluluklarının sonlandırılması demek olan, gidiş belgesinin kimin tarafından verileceğinin belirlenmesinin de ne denli önemli olduğu anlatılmaktaydı. Bu raporla birlikte, artık geminin limanla bağlantısı kalmamış sayılıyor ve liman yönetimine karşı bu belgeyi aldığı anda artık yükümlülüğü sona ermiş oluyordu. Bu nedenle, limandan ayrılacak geminin bu belgeyi alması ve bunu kendi arşivinde saklaması yaşamsal bir önem taşımaktaydı²¹².

İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti Yönetimi bu yazıları Devlet Demiryolları Müdürlüğüne yazıyordu ama, sonuçta dernek o zamana kadar Denizcilik Bankası'yla muhatap olduğu için, demiryolları yönetimiyle bu ilk temasa geçişinde kimi soru işaretleri de kafalarda yok değildi. Sonuçta Denizcilik Bankası'nın konulara nasıl yaklaştığına ilişkin belleklerinde kimi şeyler yer etmişti. Ancak yeni limanın bağlı olduğu teşkilatın bu konulara nasıl yaklaşacağına ilişkin kafalarında bir yargı oluşmuş değildi. Bu nedenle, her açıdan gemilerin ve gemilerin bağlı olduğu acentelerin çıkarına olacak işlerin iyi bir biçimde yürütülmesini sağlamak, derneğin en başta gelen sorumluluğuydu. Yeni Limanda bir Liman Yönetimi kurulmuş, işler bunun üzerinden yürütülmeye başlamıştı. Bu nedenle dernek yönetimi, doğrudan liman yönetimini "şahsen" ziyaret etmeyi ve bu yolla yeni yönetimle yakın ilişkiler kurmak için adımlar atmanın yararlı olduğunu düşünüyordu. Başta dernek başkanı H. Zacharie olmak üzere F. Romano'dan ve J. Fantasia'dan oluşan bir komite kuruldu²¹³. Bu komite zaman yitirmeden bu öngörü üzerinde çalışmaya başladı. Liman Yönetim Başkanlığı ile ilişkiye geçildi. Bununla kalınmadı, öte yandan o günlerde Ankara'dan İzmir'e gelmiş olan Demir Yolları delegesi Saadettin Onur'la da iletişime geçildi. Alsancak Demiryolları ziyaret edildi ve orada Saadettin Onur'la görüşüldü. Konu doğal olarak yeni Alsancak Limanı'ydı. Bu limanda yükleme ve boşaltma işlerinden iyi sonuç alınabilmesi için, Alsancak Limanı için iyi hesaplamalar yapmak gerektiği anlatıldı. Derneğin oluşturduğu komite, bir bilinmezlik içinde kalmamak ve süreci daha iyi izleyebilmek için kafalarındaki soruların açıklık kazanmasını ve verilecek yanıtları kanıksamak istiyorlardı. Bu nedenle Saadettin Onur'a kafalarında olan her türlü soruyu yönelttiler. Saadettin Bey, sorulan sorulara sabırla yanıtlar veriyordu. Ondan aldıkları yanıtlardan, Devlet Demiryolları yönetiminin Saadettin Onur'dan aldıkları yanıtlar onlarda demiryolları yönetiminin sorunları samimiyetle algılamak istediği yönünde bir izlenim edinmelerine neden oldu. Hatta Saadettin Bey, sorulan her türlü soruya yanıt veriyor ve konuları daha net olarak algılayabilmek için dernek yönetimini ziyaret edeceği yanıtını da veriyordu²¹⁴.

Bu görüşmelerden son derece umutlu ayrılan komite büyük ölçüde kafalarındaki soruların yanıtını aldıklarını düşünüyorlardı. Liman Başkanlığı ise, bir açıklama yaparak, dernek üyelerinin kafalarında yer alan en büyük soruna çözüm getirdi. Bir gemi İzmir'e gelmek için yola çıktığında, o geminin Pasaport Limanı'na ya da Alsancak Limanı'na yönlendirilmesine Liman Başkanlığı karar verecekti²¹⁵. Bu durum netleştigi göre, gemi trafiğinde oluşabilecek büyük trafik karışıklığına büyük ölçüde yanıt bulunmuş demektir. Hatta ilk alınan bilgilere göre, geminin boyutlarına göre değil, taşıdığı yüke göre hangi limana yönlendirileceğine karar ve-

212 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Haziran 1959.

213 Yönetim Kurulu Tutanağı, 5 Haziran 1959.

214 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Haziran 1959.

215 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Haziran 1959.



rilecekti. Büyük olasılıkla tahıl ya da maden yükleyecek gemilerin hepsi Alsancak Limanı'na sevkedilecekti. Bu yükleri taşımayacak gemiler ise Pasaport Limanı'na yönlendirileceklerdi. Ancak her iki limanda da yoğun bir yığılma olursa, gelen gemilerden biri Pasaport Limanı'na gönderilirken, ardından gelen ikinci gemi Alsancak Limanı'na gönderilecekti. Bu, değişik yönden eleştiriye açık olsa da sonuçta kabaca oluşturulmuş bir yöntemdi. Oysa her şeyden önce hangi geminin hangi limana yönlendirileceğine geminin yükünün yanı sıra, limanın çevresindeki fiziki koşulların, örneğin depoların doluluk ve boşluk durumlarının gözden geçirilmesi, bunun dışında karaya indirilecek yüklerin, gümrük işlerinden sonra liman dışına çıkarılması için koşulların uygun olup olmadığına bakılarak karar verilmesi daha iyi olabilirdi. Her şey bir yana, bu yöntemin uygulanacağı Liman Yönetimi tarafından açıklanmakla birlikte, hala gelen gemilerin hemen tümü, ister yükleme isterse yük boşaltmak üzere limana yanaşmak istesin, doğruca eski Pasaport Limanı'na gönderiliyordu. Liman açılmıştı güya, ancak açılışını izleyen aylarda gemi yanaşma oranı yok denecek düzeye inmişti. Bunun nedeni hem yeni limanda yönetim organizasyonunun kurulamayışıydı. Üstelik Ankara'dan yeni liman için yönergeler de gelmemişti. Görevlendirmeler olsa bile, görevine başlayacak liman görevlileri, ellerinde bu yönergeler olmadığı sürece bir işlem yapma olanağına sahip bulunmuyorlardı²¹⁶. Bir süre sora İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, Devlet Demiryolları Yönetimine bağlı limanlarda uygulanacak genel tarifenameyi elde ederek, inceleme olanağı buldu. Bu inceleme sonunda dernek, tarifenin oldukça belirsiz olduğunu görmüş, çok önemli kimi konuların açıklıkla kalema alınmadığını fark etmişti. Anlaşıldığı kadarıyla, Denizcilik Bankası'na göre, Devlet Demiryolları'na bağlı bir limanda çalışmanın zorlukları çok daha fazla olacaktı. Öyle ki tarifenameye kural olarak yazılan pek çok şeyden, kimi şeyler net olarak anlaşılamıyordu. Kimi üstü kapalı cümlelerle geçirtilen talimatnamenin hükümleri, pek çok yönden yoruma açıktı. Yoruma açık yönergeler ise; bu konuda ileride önemli karışıklıklar yaşanabileceğine işaret ediyordu. Bu tarifename, demiryolları işletmesine bağlı öteki

216 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Haziran 1959.





Pasaport

limanlar içindi. Bu nedenle, tam kesin bir düşünceye ve kanıya sahip olabilmek için, Alsancak Limanı için gelecek tarifenameyi beklemekten başka çare yoktu²¹⁷. Tarifename konusunda yılsonuna doğru yeni bir gelişme oldu. Yeni Liman tarifenamesi için Ankara'da çalışma yapıldığı ve bunun için eski Liman Tarifesi üzerinde düzenleme yapılmaya çalışıldığı haberleri geliyordu. Hatta yeni Liman için hazırlanan tarife ile eski liman için uygulanan tarifenamenin birleştirilebileceği ve bunun her iki limana da uygulanacağı bilgileri de vardı. Bunun için komisyonlar kurulmuş; komisyonlara bu yönde çalışma yapılması için talimat da verilmişti. Bu çalışmanın sonunda ortaya çıkacak talimatnamenin beklendiği bildiriliyor; Ankara'nın bu son yöntem için karar aldığına vurgu yapılıyordu²¹⁸.

Tarifename için hazırlıklar sürerken, üzerinde en çok kafa yorulan konulardan biri de, yükleme ve boşaltma işlerini kolaylaştıracak ve hızlandıracak malzeme ve aletlerin yeni limana gelmesi yönündeki bekleyişti. Merakla, yeni liman için alınan bu tür ekipman bekleniyordu²¹⁹. Saadettin Bey bu konularda bilgi alınabilecek yetkin adlardan biriydi. O, Demiryolları İdaresi'nin, gemilere karton kutular ya da tahta sandıklar içinde gemilere kolayca yüklenebilmesi için 500 adet platform üretildiğini söylemekteydi. Mavnalarla gemiye sandıklar ya da tahta kutular içinde gönderilen meyvelerin gemiye yüklenmesi gerçekten son derece zor ve dağınık bir işti. Bu nedenle, özel olarak hazırlanan bu tahta platformlar işe yarayabilirdi. Saadettin Bey'in söylediğine göre; bu tahta platformlarla ilgili olarak yükleyiciler önce bir istekte bulunacaklardı. Bu istekler doğrultusunda tahta platformlar yükleyici firmanın isteğine uygun olarak kullanıma verilecekti. Platformlar devreye girince, meyvelerin konulduğu kutu ve sandıklar kesintisiz biçimde geminin ambarına kadar gönderilebilecekti. Böylece gemilerde palangalar yapılabilecekti. Bundan ayrı olarak, yeni limana şimdilik altı adet çıkarma gemisiyle 300 beygirlik iki adet römorkör gelmişti. Bunların dışında yeni ve farklı malzemelerin de

217 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Haziran 1959.

218 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Aralık 1959.

219 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Haziran 1959.



gelmesi bekleniyordu. Ve öteki malzemeler de beklenmekteydi. Saadettin Bey aynı zamanda, asgari düzeyde yükün boşaltma ve yükleme sürecinde postalarca yapılacak indirme ve yükleme işi için garanti de verilmişti. Bu işleri yapmak üzere işçi postaları hazırlanmıştı. Bunlar gemilere yükleme yapmak üzere hazır edilmişlerdi. Geminin boşaltılmasında saat başına 10 tondan 15 tona kadar, yükleme işi için de 15 tondan 20 tona kadar garanti kapsamındaydı²²⁰.

Pasaport

Posta isteğine gelince... Eskiden beri gemi yükleme ve boşaltma işi için, liman yönetiminden işçi postası alabilmek büyük bir dertti. Günler öncesinden başvurular yapılıyor; günü geldiğinde istenilen postalar çıkmayabiliyor; çıksa bile çoğunlukla her bir postada işçi sayısı beklenenden az oluyor; böyle olunca da geminin yükleme ve boşaltma işinde büyük aksamalar oluşabiliyordu. Gemi sahiplerinin ya da acentelerinin, limana gelen gemileri yükleme ve boşaltabilmesi için dışarıdan amale getirmesi de yasal olarak olanaklı değildi. Zaten, geminin nasıl yükleneceği ya da boşaltılacağı konusunda belli bir bilgi birikimine ve deneyimine sahip olmayan insanlar, karmaşa yaratmaktan başka işe yaramayacağı gibi, tehlikeli bir işte kullanılmalarının sayısız sorumlulukları da olabilirdi. Bu nedenle Liman İşletmesi'nin kendisi, kadrolu işçilerden postalar oluşturuyor; gemi sahibi ya da acentelerinin istemesi durumunda ücreti karşılığında bu postalarla gemilerin yükleme ve boşaltma işi yapıyordu. Yeni Liman'da uygulanacak posta sisteminde, posta isteği için Devlet Demiryolları bir kolaylık getirmiş; eskiden birkaç gün önceden yapılması gereken posta istekleri, bu yönetim tarafından, geminin boşaltılacağı ya da yükleneceği günden bir gün önce, saat 16'ya kadar posta istenebileceğini belirtmişti. Yeni Limanda da eski liman için uygulanan rıhtım vergileri uygulanacaktı. Artık bu kesin olarak belli olmuştu. İşlerini bitirmiş olan gemilerin rıhtımı terk edebilmeleri için ödemek zorunda oldukları rıhtım vergilerinin tarifenameye göre tespiti iki saatlik bir gecikme ile mümkün olabilecek-

220 Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Ekim 1959.







ti²²¹. Yani gemi, kendisine verilen sürenin dolumundan iki saat sonrasında bu işi bitirip, belgelerini teslim edemezse; bu kez gecikme vergi ve uygulamaları devreye girebilecekti. Ancak böyle de dense, bu konuda ne türlü bir uygulama yapılacağını yeni liman bütünüyle işletmeye açıldığı zaman deneyimler gösterecekti. Ancak yine de o gün gelinceye dek boş durmanın anlamı yoktu. Bu nedenle derneğin üyesi olan acente temsilcileri, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'nin bu temasları sürdürmesinden yana istekte bulunuyorlardı²²².

Gümrük işleri, limanda gemi yükleme ve boşaltma işlerinde vazgeçilmez konulardan biriydi. Geminin boşaltılması ve yüklenmesi sırasında, bu işleme gümrük memurları da nezaret ediyorlardı. Gümrük adına çalışan memurun mesaisi en fazla 23'e kadar uzatılabilirdi. Şimdi, Liman yönetimi saat 19'dan sonra da posta verilebileceğini söylüyordu. 19'da işçi postaları yükleme ve boşaltma işine başladıklarında, bunların işlerini tamamlaması saat sabah 03.00'a kadar sürecekti. Bu süre içinde gümrük memuru da gemide bulunmak durumunda olduğuna göre, onun da mesai saatini uzatmak için Gümrük Müdürlüğü nezdinde girişimde bulunmak gerekiyordu. Bu da kuşkusuz, Liman İşletmesi'nin göreviydi. Ancak konunun önceden çözümü ve zamanı geldiğinde bir sıkıntının yaşanmaması için, bunun da önlemini almak gerekmektedir²²³.

Demiryolları İşletmesi'nin gecikmeli de olsa bu olumlu yaklaşımı dernek yönetiminde memnuniyet yaratmıştı. Kendileriyle muhatap olacak kişiler bulmakta güçlük çekmiyorlardı. Sorun açıkça dile getiriliyor; buna karşın, işletmeyi temsil eden kişi ve birimler, olabildiği ölçüde bir anlayış içinde bunun yanıtını vermeye çalışıyorlardı²²⁴.

Yavaş yavaş yılın sonuna gelinmesine rağmen, hala tarifeler tam olarak netleşmiş değildi. İzmir Ticaret Odası bir proje geliştirmiş, bunu İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'ne de incelemek üzere sunmuştu. Bu raporun ancak teknik kısımları derneği ilgilendiriyordu. Bu raporda değinilen sorunlar, neredeyse o zamana dek, dernek tarafından ele alınıp irdelenen sorunlarla aynıydı. Yükleyici ve acenteler her iki limanda da ortak bir tarifenin uygulanmasını istemekteydiler. Şatlar ve brandalar konusunda küçük iyileştirmeler yapılmış olmasına karşın, sorunlar hala sürüyordu. Yeni limandaki eksiklikler nedeniyle, burada yükleme ve boşaltma işlemi yükleyiciler ve ihracatçılar için daha pahalıya geliyordu. Örneğin rıhtımlara telefon konularak gemilerle seri biçimde iletişim olanakları sağlanmalıydı. Klavuz işinin düzenlenmesi gerekiyordu. Gece çalışmaları için rıhtımın ışıklandırılması ve elektrik donanımıyla donatılması gerekiyordu. Gece çalışmalarında rıhtımın karanlık oluşu nedeniyle işler aksıyordu. Postaları oluşturan liman işçileri azdı. Yeteri kadar işçi kadroya hala alınamamıştı. Bu sorunlar çözüm için hala ortada duruyordu²²⁵.

Bu sorunlar yeni liman yönetimine iletilindiğinde, yönetim bu isteklerin bütününe olmasa da bir kısmını karşılamak için harekete geçti. Rıhtımın yanındaki iki deponun her iki ucuna iki telefon yerleştirildi. Yine Liman Yönetimi, acenteler ve gümrük komisyoncuları için depolardan birinin odasını işlerini yürütmeleri için ayırdı Hatta bu-
raya bir de telefon yerleştirildi. Ancak bu telefonla ilgilenecek bir memur gereği de vardı. Yönetim bu konuyu da ileride çözeceğini acentelere iletmişti²²⁶. Yılın sonuna doğru limanı çevreleyen rıhtım biritilmiş değildi. Ancak rıhtıma giden geçici yol bitmek üzereydi. En azından bu gelişmeyle rıhtıma kolayca ulaşmak olanaklı olmuştu.

221 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Haziran 1959.

222 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Haziran 1959.

223 Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Ekim 1959.

224 Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Ekim 1959.

225 Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Ekim 1959.

226 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Aralık 1959.



Esas yolun ise iki ay içinde biteceği umulmaktaydı. Işıklandırma konusunda da bir adım atıldı. Liman için bir transformatör alınmıştı ve yerleştirilmek üzereydi. Bu ışık sistemi şehir cereyanı ile beslenecekti. Bu çalışmaların da iki ay içinde bitmesi umuluyordu²²⁷.

İki ileri, bir geri; yavaş yavaş da olsa yeni limanın gemilerin yanaşması; bu gemilere liman donanım ve ekipmanları ile yükleme yapabilmek için çalışmalar sürüyordu. 1959 yılının sonunda az da olsa gemi artık yeni limandan hizmet alabiliyordu. Şimdi bu limanda da çalışanlar; gemi işlerini ve işlemlerini yürüten çalışanlar vardı. Artık eski limanla birlikte, bunların da çözülmesi gereken sorunları, hizmetleri karşılığında bunlara ödenmesi gereken ücretlerin, günün koşullarına göre belirlenmesi gerekiyordu.

Liman işlerinde, en önemli meslek dallarından biri puantörlüktü. Puantörler, gemi limana geldiğinde ve yük yükleme ya da yük boşaltmaya başladığında, acente adına gelen yükün sayımını yapan ve ücreti acenteler tarafından ödenen çalışanlardı. Gümrük adına, Gümrük ve İnhisarlar Bakanlığı'na bağlı olarak görev yapıyorlardı. Gemi yüklenir ve boşaltılırken, yüklenen ya da boşaltılan yükün sayımını ve dökümünü bunlar yapar ve bunların ücretleri gemi acenteleri tarafından ödenirdi. Liman içinde ve dolayısıyla gemilerde kimlerin puantörlük yapabileceğini Gümrük ve İnhisarlar Bakanlığı belirlerdi²²⁸. Bunların yanında, acenteler adına bu yüklerin sayımını kontrol eden puantörler de olmakla birlikte, bunların ilgili bakanlıkla bir ilgisi olmayıp, doğrudan acente adına çalışıyorlardı. Yeni limanda artık yükleme ve boşaltma işleri başladığında, kimi sorunlar çok daha net biçimde ortadaydı. Scandinavian Near East Agency derneğe puantörlere ilişkin İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'ne bir mektup yazmıştı. Dernek başkanı bu mektubu, yönetim kurulunda okudu. Bu mektupta limanda puantörlerin eksikliğinden söz ediliyor ve karşılaşılan güçlükler

227 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Aralık 1959.

228 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Haziran 1960.





1940 Konak Meydanı

sıralanıyordu.

Özellikle yoğun yükleme ve boşaltma hizmetlerinin yapıldığı mevsimlerde görevlendirilmiş puantörlerin de, belki de aşırı çalışmaktan dolayı işlerini eksik yaptıkları ve hizmetlerinde yeterli olmadıkları görülmüyordu. Scandinavian Near East Agency'nin yazdığına göre, üç ay içinde limanda sayısız yanlış işler olmuştu. Yanlış ve eksik yapılan bir işin zararı ve olumsuz sonuçları, dönüp şirketlerin başına patlıyordu. Çünkü puantör yanlışından kaynaklanan bir zarar söz konusu olduğunda, bunun sorumlusu bile yoktu. Örneğin; tahliye puantajı hiç sonuç vermiyordu. Daima eksiklikler görülmüyor, hatalar yapılmıyordu. Bu yanlışlar üst üste binince, geminin ne kadar yük boşalttığını belirlemek asla yeterince doğru değildi. Bu sağlıksız bilgiler parorlara yazıldığında bir yerde açık kendini gösteriyor; bu kez yanlışın sorumlusu olarak görülen gemi işletmesi sıkıntılı durumla karşılaşmıyordu. Dolayısıyla bir geminin boşaltılması sırasında bu işlemin kaydedildiği raporlar asla olanaklı değildi. Bu durumda yüklemede çok daha dikkatli bir puantajın yapılması gerekliydi²²⁹. Şatlara gemilerden yük aktarılırken; getirilen yükün ya da standart numaralarının uymasına dikkat edilmesi gerekliydi. Ancak bu duruma dikkat edilmiyor; değişik standart numaraları olan yükler, aynı şata yükleniyor; şatla yük kıyıya ulaştırıldığında, ulaştırılan yüklerin ayrı tüccarlara ait olduğu görülmüyordu. Aynı standart numarasının devamı olan yükler, arkadan gelen öteki şatla karaya çıktığında, önden gelen kısmı arkadan gelen şat yükünü boşaltana kadar, kıyıda beklemek durumunda kalıyordu.

Bu dikkatsizlikten ya da vurdumduymazlıktan kaynaklanan basit bir yanlış; sonuçta zaman yitirilmesine, yükün gümrük işlemleri yapıp süreç tamamlanabilecekken, kıyıda yığılmalara neden oluyordu. Aynı şey, yalnız gemilerin yüklerinin boşaltılmasında değil, kıyıda bekleyen yüklerin gemilere yüklenmesi sırasında da görülmüyordu. Bu kez, ayrı şartlara yola çıkan yüklerin sayılarını, toplam miktarla-

²²⁹ Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Aralık 1959.

rını düzgün biçimde kayıtlara geçirmek olanaklı olmuyor; bu tutulan evrak teslim edildiğinde, karışık durumla karşılaşılıyor, bu kez durumu düzeltmek için acenteler telaş içinde işlerini tamamlamaya çalışıyorlardı. Hele yükleme sırasında bu dikkatsizlik yapıldığında, kıyıya yüklemek için getirilmiş yükün bir kısmı bir gemiyle bir limana, geride kalan kısmı da başka bir gemiyle başka bir limana gidebiliyordu. Yükün yarısı bir gemiyle bir limana, öteki kısmı da başka bir gemiyle başka bir limana gittiğinde, yanlış yere giden yükü gittiği o yanlış limandan yeniden bir başka gemiye yüklemek gerekmekteydi.

Bu kez yeni bir yolculuk başlardı. Yükün yüklendiği yeni gemi aracılığıyla doğru limana ulaştırmak ve yükün önden giden ilk parçasıyla buluşturmak, akıl almaz güçlüklerle, gecikmelere; hatta alıcı tarafından satıcının ve aracı sektörlerin saygınlığının düşmesine, bir daha aynı firmalarla iş yapmaması gibi olumsuz sonuçlara neden oluyordu. Bu karışıklığın sorumlusu, kuşkusuz yükün doğru gemiye, eksiksiz biçimde, sayımını ve dökümünü yaparak yükleme gereken puantörlerdi. Ancak puantör, yevmiye olarak işini yapar ve parasını alır; orada işi ve sorumluluğu biterdi. Yanlış yüzünden sorumlu olduğu bir makam olmadığından, onları yaptıkları yanlıştan dolayı uyarmaktan başka çare de kalmıyordu. Yüklemede çalışacak gümrük puantörü ile öteki puantörlerin birbirlerini kontrol etmeleri sağlanamıyordu. Her zaman karşılaşılan ve sürekli yakınılan bu sorun, onca yakınmaya karşılık çözülemeden sürüp gidiyordu. Sıradan çözüm arayışları ile sorun azalsın diye uğraşılmıyordu. Örneğin, yüklenecek yüklerin karışmaması için, kolilere konulan malların yönlendirileceği limanın adını koli üzerien yazmakla bu sorunun çözüleceğini umanlar vardı. Ya da gümrük kontrolleri ile acentelere bağlı olarak çalışan kontrollerin, birbirlerinin yaptığı işin yanlışını görüp, not almasını önerenler bile vardı²³⁰. Acente kontrolörü, acente adına yevmiye karşılığı çalışırdı. Gümrük kontrolörü ise; gümrük müdürlüğüne bağlı resmi görevlilerdi. Gümrük müdürlüğü, gümrük kuralları ihmal edilmesin diye, zaman zaman gümrük yükleyicilerinin depolarına, şatlara ve yükleme sırasında da gemi bordolarına kontrolör koymaktaydı.

Bu kontrolörler olmadan, gemi bordosuna bir malı ister gece ister gündüz olsun, koyma imkânı yoktu. Acenteler gümrüğe mektup yazarak, gemilere yüklenecek yüklerini için gümrük puantörü isterlerdi. Oysa gemilerin gecikmesi hep karşılaşılan bir durum olduğu için, gemi geldiğinde puantör hazır olmazsa, bu gecikme yükün boşaltılmasında ya da yüklenmesinde engeller çıkarabiliyor; bu da acente ve gemi sahipleri için zararlar yaratabiliyordu. Üstelik gümrük müdürlüğünde yeterli kontrolör bulunduğu da söylenemezdi. Gemilerin yoğun biçimde limana yöneldiği zamanlarda, kontrolör eksikliği sıkıntılı bir durumdu. Üstelik acente gümrük müdürlüğüne başvurduğunda, söz alınmasına karşın o ya da bu gerekçe ile kontrolör her zaman istenen gün ve saatte gelemeyebiliyordu. Gecikmeli geliş durumundan ayrı olarak, kontrolör geldiğinde, devlet memuru olduğu için belli saatlerde çalışması yasal bir gereklilik olduğu için, mesai saatleri dışında çalışmazdı. Bu durumda, çalışma saati biten kontrolör işi bırakıp gidiyor; onun gidişiyle zaten, gemi yükleme ve boşaltma etkinliği kesintiye uğramış oluyordu²³¹.

Ancak, konu limanda çalışan işçiler ile puantörlerin çalışma koşulları karşılaştığında büyük bir çelişki ile karşılaşılmaktaydı. Gemi nakliyecileri ve acenteleri için en önemli konu hiç kuşkusuz Liman İşletme Müdürlüğü'nden, posta halinde çalışan işçilerin gemi yükleme ve boşaltma işi için istenmesi ve bu işçi postala-

230 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Aralık 1959.

231 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Aralık 1959.



rının yük aktarımında çalıştırılmasıydı. Bu işçiler, Liman İşletme Müdürlüğü'nün kadrosunda olan resmi işçilerdi. Gümrükle gemi arasındaki yükleme ve boşaltma etkinliklerinin, kesin olarak liman müdürlüğüne bağlı işçiler aracılığıyla yapılması zorunluluğu vardı. Çok gerekli olduğunda özel mavnalar devreye girse de yükleme ve boşaltma işi bu işçi postaları aracılığıyla yapılıyordu. Önceleri yalnız gündüz çalışan işçi postaları, bir süre sonra mesai saatinin bitiminde de yeni bir vardiya biçiminde çalıştırılmaya başladılar. Akşam başlaya bu vardiya, sabaha kadar sürüyordu.

Gümrük kontrolleri ise çalışmalarını en son 23.00'da bitirmekteydiler. Bu arada limanda üç dört gemi boşaltma yapıyor olsa; gümrük kontrolörü gittiğinde sayım ve denetim yapılamayacağından iş duruyor, gemi böylece limanda zaman yitiriyor ve boşa geçen her zaman dilimi, gemi sahibine, acenteye ve yükün sahibi olan tüccara ya da herhangi bir işletmeye zarar olarak dönüyordu. Liman İşletmesi, işçiler için gece vardiyasına izin verdiğine göre, bir eşgüdüm olması için, gümrük müdürlüğünün de gümrük kontrolörleri için bu süre içinde çalışma izni vermesi gerekli görülüyordu. Bu nedenle İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, 1959 yılı Aralık ayında, gümrük müdürlüğüne bir yazı yazarak, gümrük kontrollerinin çeşitli zararların ve zaman kaybının önüne geçmek için, 23.00'dan sonra çalışmalarına müsaade edilmesini istedi. Bu yazı gümrük müdürlüğünün önüne gittiğinde, gümrük müdürlüğü mevcut iş yasasına göre, kontrolörlerin gece saat 23.00'dan sonra çalışmasına izin veremeyeceğini söylemekteydi. Bu çelişkili bir durum ortaya çıkarsa da; sonuçta resmi izin olmadan olumlu bir sonuç alınması mümkün değildi. Nasıl oluyordu da, liman işletme müdürlüğü kendi postalarının gece çalışmasına izin verebiliyordu da; aynı izni gümrük müdürlüğü veremiyordu? Ancak sonuçta ulusal ekonominin kaybına neden olacak bir durumda, yasal engel gibi bir gerekçe ile hareket ediliyorsa; bu katı duruşun aşılması pek kolay görünmüyordu. Ancaak anlaşıldığına göre; sorunun çözümü, gümrük müdürlüğünün isteğine bağlıydı.

Gümrük Müdürlüğü, bu yanıtı vermekle kalmadı: Ardından, saat 23'e kadar çalıştırılan gümrük kontrolörleri için başka isteklerde de bulundu: Gümrük kontrolörlerinin, akşam 17.00'dan sonra çalışması nedeniyle ortaya çıkan fazla çalışma ücretinin acenteler tarafından ödenmesi istenmekteydi. Yani bunun karşılığında gümrük müdürlüklerine, acenteler kontrolörlerin fazla çalışma parasını yatırımlıydılar. Bir başka istekleri daha vardı: Saat 23.00'da gümrük kontrolörleri işi bıraktıklarında, zaman oldukça ilerlemiş oluyor ve gecenin o saatlerinde evlerine ulaşmalarında zorluklar yaşandığı belirtilmekteydi. Bu durumda, bu memurların evlerine dönmeleri için taksi ücretleri de acenteler tarafından karşılanmalıydı²³². Bu yanıt, işi kolaylaştıracak umulan gümrük müdürlüğünün, var olan durumdan daha da öteye giderek, işi daha da zora soktuğu anlaşıyordu. Bu durumda soruna çözüm getirecek olan, kuşkusuz Gümrük ve İnhisar Vekaleti'ydi... Bu gelişmeler üzerine dernek; hem adı geçen bakanlığa hem de Ticaret Vekâleti'ne bir yazı göndererek, bu sorunun aşılması için yardım rica etti²³³.

Deniz Nakliyecileri; puantörlerin işlerini düzenli olarak yapmadıklarını; yanlış hesap ve sayımlar nedeniyle sıkıntılı durumların yine devam ettiğini belirtiyorlardı. Bu durumun önemli bir konu olduğunu ve önceki yıllarda da üzerinde durulmasına karşın, bir çözüm getirilemediğini düşünen yeni yönetim puantörlerle iletişime geçerek, düşüncelerini paylaşma yoluna gitti. Yılın ilk işi olarak dernek

232 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Aralık 1959.

233 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Aralık 1959.



acentelerine ve deniz nakliyecilerine bağlı olarak çalışan puantörlere, puantörlük olarak aldıkları hizmetlerinde karşılaştıkları güçlükler dile getirildi. Temel konu, onca zaman içinde niçin istenilen sonucun alınamadığıydı. Bu mektuba, 12 Ocak 1960 günü puantörler bir yanıt verdiler. Yakınmaları, bir anlamda sorunun ne olduğunu anlamak için de önemli ipuçları ortaya koymaktaydı. Onlar ücretlerinin düşük olduğundan yakınıyorlardı. Üstelik iş yüküne göre, yararlanılacak puantör sayısı da azdı. Bu sorunların düzelmesi için puantörlerin isteği, mevcut durumun gözden geçirilerek, puantör ücretlerinin yükseltilmesiydi. Bu mektup dernek yönetimi tarafından incelendi. Gelen mektuba bir yanıt yazılarak; şimdilik ücret artırma önerilerini karşılamamanın olanaksızlığı anlatıldı²³⁴.

27. İzmir Enternasyonal Fuarı'nın Havadan Görünüşü

Ancak, puantörlerin haklı oldukları bir konu da dikkatten kaçmıyordu. Kaldı ki ücretlerin ne olacağını belirleme yetkisi yalnız Deniz Nakliyecileri Derneği'nde değildi. İşin öteki tarafı da Ticaret Bakanlığı'nın yanı sıra Gümrük ve İnhisarlar Bakanlıkları'ydı. Bu resmi birimlerin de kontrolörlerin çalışma süreci ve bu sürecin işleyişinde belli işlevleri vardı. Bunun yanı sıra puantörlerin, akşam saat 23'ten sonra fazla mesai için ücret alma istekleriydi. Buna hak vermemek olanaksız olmamakla birlikte; atılacak adımda Ticaret Bakanlığı'nın kararı da gerekiyordu. Bu nedenle dernek konu ile ilgili olarak Ticaret ve Gümrük ve İnhisarlar Bakanlıklarına mektup yazarak karşılaşılan zorlukları ve puantörlerin isteklerini aktardı. Bu mektuba Ticaret Bakanlığı verdiği yanıtta, sonuçta puantörler devlet kadrosunda olan kişiler olmadığından bu konuda bir şey yapamayacağını belirtiyordu. Gümrük ve İnhisarlar Bakanlığı ise cevap bile vermemişti²³⁵. Puantörler ise kendileri için belirlenen mesai saatleri içinde görevlerini yapıyorlar; mesai biter bitmez gemiden ayrılıp evlerine gidiyorlardı. Sayım yapılamadığı zaman da gemi yükleme ve boşaltma işi gerçekleştirilemiyor; bütün işler bir anda duruveriyordu. Mayıs ayına doğru, hep İzmir limanında gemi hareketliliği artardı. Bu nedenle, gemilerde mesai saatlerinin bitiminden sonra ve hatta gece boyu, yükleme ve boşaltılmanın

234 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Şubat 1960.

235 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Haziran 1960.



yapılabilmesi için gerekli ortam yaratıldığında, hem geminin limanda kalma süresi kısılacak, hem zamanında yola çıkacak hem de limanın yükleme ve boşaltma kapasitesi, bu sürecin hızlanması ve süreklilik kazanmasıyla daha da artacaktı. Dernek Gümrük Müdürlüğü aracılığıyla, bu soruna kalıcı bir çözüm bulmak için yılbaşından bu yana olağanüstü bir çaba harcamaktaydı. Elbette onun yapabildiği şey sorunun ne olduğunu ilgili birimlere aktarmak, ortak yakınmaları dile getirmek, önerilerde bulunmak ve sonuç alınmasına çalışmaktı. Bu konuda Mayıs ayına gelindiğinde önemli bir yol alındı. Gümrük Müdürlüğü gümrük kontrollerinin görevlerinin bitmesinin ardından, gemide kalması için gündüz çalışmamış olan yeni bir memur göndermeye razı oldu. Bunun için de kimi koşullar getirdi: İş uzarsa ve memurun saat 23'ten sonraki bir saatte işini bitirmesinden sonra evine gitmesi söz konusu olacaksa, acenteler bir makbuz karşılığı olmaksızın şirketler adına bunun masraflarını ödeyeceklerdi.

Postalar, puantörler ve gümrük puantörleri...

Ve elbette, İzmir Körfezi'nde gemi hareketleri için gerekli olan klavuzluk hizmetleri...

İzmir Limanı'na gelen gemilerin, özellikle Yenikale açıklarından, deniz dibi jeolojik yapısına göre dibe oturmadan ya da bir kayalığa bindirmeden yoluna devam edebilmesi için körfezin geçiş yolunu çok iyi bilen klavuzlara gereksinim vardı. Bu nedenle gemilerin, tehlikesiz bir geçiş yapabilmeleri için, Denizcilik Bankası'ndan klavuz almaları da gerekliydi. Özellikle gece geçişlerinde tehlike daha büyük olduğu için, Denizcilik Bankası, hareket edecek bir geminin kalkış saatini bildirmek için acentelerin bir form doldurarak başvurularını yapmalarını istemekteydi. Buna göre acente, bankanın bu işe bakan birimine en geç 17.30'a kadar bu formların verilmesi gerekmekteydi. Ancak her zaman, kimi aksamalar yüzünden geminin hareket saatini tam olarak belirlemek olanaklı değildi. Özellikle kötü hava koşullarında yaşanan gecikmeler nedeniyle geminin hareket saati ile klavuz istemi için sağlıklı bir bilgi verilmesi son derece zordu. İşin ilginç yanı, Liman İşletmesi gece hareket eden gemiler için nöbetçi bir klavuz bulundurmuyordu. Bu durumda, gecenin geç bir saatinde, üstelik de kötü hava koşullarında hareket eden bir gemi için körfez içindeki manevraları ve yolculuğu son derece tehlikeli olabiliyordu. Bu amaçla Deniz Nakliyecileri Derneği, Denizcilik Bankası'nın bu soruna bir çözüm bulmasını ve hiç olmazsa geceleri bir kişi de olsa nöbetçi klavuz bulundurulmasını istemekteydi²³⁶. Denizcilik Bankası, gece hareket eden gemiler için her an talep edilecek bir klavuz alınması isteğini kabul etmedi. Bununla birlikte banka, hava bozukluğu gibi nedenlerden dolayı klavuzla olan gereksinimi kabul ediyordu. Böyle bir durum söz konusu olduğunda; yani gemi geç kalmışsa ve hava koşulları da olumsuzsa; bu duruda daha fazla ücret ödemek karşılığında klavuz kullanılabilirdi. Bunun için, geceleri her an hazır bir klavuzun bulundurulmasına gerek olmadığı belirtiliyordu. Bu yanıt, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti tarafından hiç de istenilen şeyleri karşılamak için yeterli bir yanıt olarak görülmedi. Bu nedenle yeni bir mektup yazılarak, İstanbul limanında olduğu gibi İzmir Limanında da bir nöbetçi klavuzun gerekli olduğunda ısrar etti. Yazılan mektupta, mademki liman içinde bir klavuz kaptan alınması zorunluluğu vardı; bu isteği de Denizcilik Bankası olumlu karşılamalıydı²³⁷. Bu ısrarlı duruş, 1961 yılının ilk günlerinde ancak sonucunu gösterdi. Denizcilik Bankası, gece sefere çıkacak gemiler için bir nöbetçi klavuz bulundurma ilkesini kabul etti. Banka bu olumlu kararına karşı, uygulamanın nasıl yapılacağı henüz belli olmamıştı. Ancak en kısa zamanda bunun da açıklığa kavuşturulacağı ve böylece klavuzluk konusunda, acentelerin istekleri doğrultu-

²³⁶ Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Aralık 1959.

²³⁷ Yönetim Kurulu Tutanağı, 8 Aralık 1960.

sunda bir sonuç alınacağı anlaşılıyordu²³⁸. Denizcilik Bankası, eğer bir gemi gece hareket edecek olursa, kılavuz isteği için en geç saat 17.30'a kadar başvurulması gerektiğini belirtiyordu. Ancak yağmur ve benzeri gibi zorunlu bir engelden dolayı tam bir saat belirleme olanağı olmadığı durumlarda, iki saatlik bir tolerans verilebileceğini belirtiyordu. Bunun haricinde eğer kılavuz beklemek zorunda kalırsa, bekleme masraflarının ödenmesi gerekiyordu. İş saatleri dışında acentelerin talep ve mektuplarını kabul için de bir görevli memur olması zorunluluk olmuştu. Bir diğer sorun da gümrük için kaptanların vermesi gereken vekâletnameydi. Eğer kaptan, önceden İzmir Limanına gelmiş ve vekâletnamesi şirket adına daha önce alınmışsa sorun yoktu. Ancak kaptan ilk kez geliyorsa, ya da daha önce gelen bir geminin kaptanı değişmişse; geminin gelmesinden önce vekâletnamesini almaya olanak bulunamazdı. Bu da yüklemecilerin dökümanlarını önceden teslim ettiremeyecekleri ve bu yüzden de mavnaların ürerine de malları hazırlayamamaları anlamına gelirdi. Bu engel nedeniyle gemi zaman yitirirdi. Bu sıkıntıları önlemek ivedilik gösteriyordu²³⁹. Ticaret Odası'nın geçen dönemde eski liman ve yeni limanda uygulanacak tarifelerin birleştirilmesi yönünde, Ulaştırma Bakanlığı'nın bir etüdü ellerine ulaşmıştı. Bu nedenle Ticaret Odası'nın göndereceği kişilerle, bir toplantı yapılarak, bu konunun enine boyuna tartışılmasına karar verildi²⁴⁰.

İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti görüldüğü gibi, limanda ortaya çıkan nakliye sorunlarının her bir aşamasıyla ilgili etkin biçimde çalışmakta; yasaların kendine verdiği yetki ve görevler çerçevesinde, bu sektörün karşılaştığı sorunları ilgili birimlere ve yetkili kurumlara aktararak, çözüm için çabalamaktaydı. 1959 yılında Alsancak Limanı'nın devreye girmesiyle, artık iki limanda birden yükleme, boşaltma ve her türlü deniz nakliye hizmeti veriliyor; bu temel döngü içinde, deniz nakliyeciliği için gerekli olan öteki sektörler de çalışmalarını her iki limana yayarak sürdürmeye başlamışlardı. Doğal olarak, yeni limanın zaman içinde yükleme ve

238 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Ocak 1961.

239 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Haziran 1960.

240 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Haziran 1960.





İzmir-Alsancak Limanı 1960'lara doğru bitti. Gerçek bitiş tarihi, 1958'dir. Ancak, biz buraya konteynerlerle girmeye başladığımızda, bu işi Pasaport limanında yapma imkânımız yoktu. O nedenle, limanın gelişmesine paralel olarak, 1970'lerde buraya yöneldik. Çünkü fiziki imkânsızlıklardan dolayı, konteynerlerin Pasaport'a girmesi mümkün değildi. İzmir'deki süreç, bu yöndeki çalışmalar çok uzun ve yoğun tabii ki... Liman ve çevresi, Devlet Demiryollarına bağlı değildi. Denizcilik Bankası bakardı liman işlerine. Denizcilik Bankasının da kendine göre bir avantajı vardı. Kendi paralarını kendileri tasarruf etme hakkı bulunuyordu. Bir yandan da liman inşaatı sürüyordu.

Lucien Arkas

boşaltma potansiyeli daha da arttı. Bu kez, eski liman ile yeni liman arasında İzmir'e gelen gemilerin boyutlarına, taşıdıkları yüke göre ayrımlar yapıldı. Adım adım 1960 yılı yaklaşırken; yeni limanın kısmen de olsa devreye girmesiyle, kör-fezde gemilerin konumu, açıkta bekledikleri alanlar; liman hizmetlerinin yaygınlaştırılması ve limanların çevresinde onu tamamlayan öteki hizmet sektörlerinin görünümünde önemli değişiklikler ve gelişmeler ortaya çıktı. Bu genel görüntü içinde; 1960 yılına ulaşıldığında, gemi nakliyecileri ve acentelerinin yeni limanla birlikte, sayılarında kimi değişimler oldu. Türkiye'de bu dönemde siyasal hava değişmiş; adım adım ülke askeri bir darbeye doğru ilerlemekteydi. Buna karşın, ticaret ve ona bağlı olarak denizlerdeki gemi hareketliliği azalmadan sürdü.

1960 yılında İzmir'de deniz nakliye ve acentelik hizmetleri içinde etkinlik gösteren sektörün durumu önceki yıllara göre şöyleydi: 1958 yılında var olan 19 acente ve 38 şirkete karşılık Deniz Nakliyecileri Derneğinin üye sayısı 21 acenta ve 40 şirket olmak üzere 61'e yükselmmişti. Temsil edilen şirket sayısı da 1958 yılında 52 iken, 1960'ta 54'e yükselmmişti. 1958 yılına göre, 1960 yılında limana gelen gemi sayısında oldukça artış görülmüştü. 1958 yılında 633 gemi İzmir Limanı'na gelmişti. İki yıl içinde gelen gemi sayısında 237 artış olmuş ve 879'e çıkmıştı. 1959 yılında ihracat mevsiminin başlamasından kısa süre önce Alsancak Limanının kısmen de olsa gemi trafiğine açılışı ihraç mallarının artışında etkili olmuştu. Liman yoğunluğu özellikle Eylül, Ekim ve Kasım aylarında olur ve tıkanıklıklar yaşanırdı. 1959 yılında eski liman da tam randımanla çalışılmıştı. 1959 yılında her iki liman yönetimi ile derneğin ilişkileri oldukça düzenli ve normal biçimde gerçekleşmişti. Üyeleri ilgilendiren konuların çözümü için her iki liman yönetimiyle de sağlıklı ilişkiler kurulabilmişti. Derneğin öneri ve görüşleri her iki yönetim tarafından da anlayışla karşılanmıştı. Bu yönetimlerle karşılıklı ziyaretlerin yanında mektuplaşarak da iletişim kurulmuş; bu gelişmeler dernek tarafından üyelere düzenli olarak iletilmişti. İstanbul'daki acentelik ücretleri ile İzmir'deki acentelik hizmetleri karşılığında gemilere uygulanan tarifelerin birleştirilmesi için çalışmalar sürüyor, Ankara'da hala bu girişimler sürdürülüyordu. Bu konuda isteklerin tatmin edici bir sonuca ulaşacağı ümit ediliyordu²⁴¹.

22. 01. 1960 tarih ve 4/12662 sayılı bakanlar kurulu kararı ile Alsancak Limanı'nın Denizcilik Bankası TAO'na devri kararlaştırıldı. Ve liman 27. 04. 1960 tarihinde Denizcilik Bankası TAO'na devredilmiştir.

27 MAYIS 1960 ASKERİ DARBE DÖNEMİ ÖLÜMLER VE ACILAR

Demokrat Parti'nin son yıllarında Türkiye siyasal bir istikrarsızlık yaşamaktaydı. Değişik siyasal olayların toplum kesimlerinde yarattığı yansımalar, giderek ekonominin bütünü içinde deniz nakliye işlerini de olumsuz etkilemekteydi. Türkiye'nin milli gelirindeki yükselişte düşmeler kendini gösteriyor; ekonomik sorunlar siyasal zeminde yapılan radikal tartışmalarla daha sert bir toplumsal kimlik oluşturuyor; Demokrat Parti'nin iktidar gücü gittikçe zayıflıyordu. 1960 yılında artık İzmir'de yeni limanın devreye girmesiyle, limana gelip giden gemi sayısında ve taşınan yüklerde bir artış vardı. Ancak ekonominin bütünü içinde bakıldığında, bu yükseliş, genel ekonomik yapıda bir gerileme görülmemiştir olsa, çok daha ileri bir düzeye taşınabilirdi. Örneğin, limanda mendirek bitmiş olmasına karşın, teknik donanım yönünden yeterli yatırım yapılabilmiş değildi. Demiryollarına bağ-

²⁴¹ Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Aralık 1959.



Gemilere gümrük memurları gönderiliyordu. Bu memurlar yükleme ve boşaltma anında bulunurdu. Kaçakçılık olabilir mal eksik gelebilir, eksik yüklenebilir; kayıtlar yanlış olabilir. Kolcu derdik bunlara. Tüccar geldiğinde beyannameyi gümrük kolcusuna verir. Bunlar yok pek şimdi. Her gemiye bir muhafaza memuru nöbetçi olarak kalırdı. Sözüm ona içeri giren çıkana kontrol edecek. Muhakkak onu iskelede görürdün.

Suphi Kervanoğlu

İlan Liman İşletme Müdürlüğü'nün, bu devlet işletmesinden alınıp, Denizcilik Bankası'na bağlanacağına ilişkin bilgiler Ankara'dan İzmir'e ulaşıyordu. 29 Nisan 1960'ta Denizcilik Bankası'nın Alsancak Liman İdaresi'nin kendilerine bu tarihten sonra teslim edildiğini bildiren mektubunun kopyası üyelere dağıtıldı. İzmir ve Alsancak Limanları'nın aynı yönetim altında birleşmeleri keyfiyetinin gemilerin lehine bir karar olup olamayacağına karar verilemezdi. Tarifelerin birleşmesi dışında, işi düzenlemede iyi bir işbirliğinin gerçekleşmesi ümit edilebiliyordu. Bu aşamada anlaşıldığına göre, bir gemi İzmir ya da Alsancak Limanına gireceği Denizcilik Bankası'nın kararına bağlıydı. Alsancakta gece gemilerin tahliyesi sabah saat 3'e kadar devam etse bile; gümrük memuru depoları saat 23'te kapanıyordu. Denizcilik bankasına bu duruma bir çözüm bulunması için mektup gönderilmesine karar verildi²⁴².

Bu olaylar, kendi tarihi çizgisinde ilerlerken, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, her türlü olumsuz koşullara karşı sektörün sorunlarını masaya yatırıyor; ilgili kesim ve kişilerle görüşmeler yaparak, sektörün önündeki tıkanıkları açmak için çaba içine giriyordu. Bu yılın başında ele alınan konular da daha önceki yıllara göre üç aşağı beş yukarı aynıydı. Değişik iş kolları ve meslek gruplarıyla ilgili deniz nakliye işini ilgilendiren mektuplar alınıyordu. Örneğin puantörlerin hazırladığı puantajlardan yakınmalar hala sürüyor ve sorunun çözümü için, bu sektörü temsil eden kişilerle görüşmeler yapılması öne sürülüyordu. Yeni limanda da eski limanda görülen sorunlar ortaya çıkmıştı. Depo yokluğu, klavuzluk hizmetlerindeki sıkıntılar, puantörlerden yakınmalar, işçi postalarından gerekli verimin alınamayışı; limanda gemilerin türlü aksamalar nedeniyle zamanında hareket edemeyişi ve yitirilen zaman...

1960 yılı Ocak ayında yapılan genel kurulda dernek yönetim biçimi şu biçimde sonuçlanmıştı:

Başkan: Hanri Zacharie; **Başkan Vekili:** M. Dutilh; **Genel Sekreter:** F. Romano; **Muhasip:** G. Gercken; **Müşavir:** E. Joly; **Müşavir:** M. Sidi Sarfati; **Müşavir:** J. Fantasia...

Bir önceki yönetim kuruluna göre tek bir kişinin değişikliği söz konusuydu. Müşavir olarak bir yıl önce yönetim kurulunda yer alan M. Sidi Sarfati'nin yerine Bay Jan Akavi getirilmişti. Öteki üyeler, yeni yılda da görevlerini sürdürme yetkisi almışlardı.

Mayıs ayının başlarında dernek acı bir haberle sarsıldı. Derneğin eski başkanlarından R. De Zandonati İtalya'da ani bir kalp rahatsızlığı geçirerek ölmüştü. Bu acı haber, dernek üyeleri ve yönetimi arasında derin bir üzüntü yarattı. Dernek Başkanı H. Zacharie 6 Mayıs günü Yönetim Kurulunu topladı. Ele alınacak konuların yanında, dernek kendi tarihinde önemli bir yer tutan Zandonati'nin anısına gereken saygıyı göstermeliydi. Bu nedenle onun anısına saygıyı ifade etmek üzere, o gün yönetim kurulu üyeleri bir dakikalık sessizliğe davet edildi²⁴³. Ancak bu günün, Zandonati'nin anısının yadedilişinden başka bir önemi daha vardı: Türkiye 27 Mayıs 1960 tarihinde, Hükümet'in düşüşü, parlamentonun dağıtılışı ve siyasi partilerin faaliyetlerine ara verilmesiyle sonuçlanacak önemli bir Askeri Darbe ile karşılaştı. Anayasa askıya alındı. Milli Birlik Komitesi adında bir askeri kurul oluşturularak, bu komite tarafından ülke yönetilmeye başladı. Ancak olaylar buna karşın durulmayacak; kimi hizip ve hücreler oluşan yeni iradeye karşı harekete geçecek;

²⁴² Yönetim Kurulu Tutanağı, 6 Mayıs 1960.

²⁴³ Yönetim Kurulu Tutanağı, 6 Mayıs 1960.



Türkiye bu sancılı yıllar içinde, demokrasiyi yeniden getirmenin çırpınışını yaşamak zorunda kalacaktı. Bu gelişmelere adım adım gidilirken; Zandonati'nin ölümünün anısına saygının gösterildiği 6 Mayıs 1960 tarihli dernek yönetim kurulu, askeri darbe öncesinde yapılmış son yönetim kurulu toplantısıydı. Dernek faaliyetleri bir süreliğine askıya alındığı için, Deniz Nakliyecileri Derneği de o günden sonraki ilk toplantısını 4 Temmuz 1960 günü yapmıştı. O dönem içinde dernek yönetimi işlevsiz kalmış; dernek çalışmalarına ara vermişti.

Askeri darbeden tam iki buçuk ay sonra dernek ilk toplantısını 4 Temmuz 1960 günü yaptığında, derneğin gündeminde, yaptığı son toplantıdaki gibi acı bir haber vardı. Son toplantıda Zandonati'nin ölüm haberini vermiş olan Dernek Başkanı M.H. Zacharie; bu kez de yaptığı toplantıda, uzun zaman dernekte gemi acenteliği, müşavirlik ve başkan yardımcılığı yapan bu kişinin ölüm haberini veriyordu. Deniz Nakliyecileri Derneğinin İkinci Başkanı Maurice Dutilh ölmüştü... Gerçekte Ocak ayında yapılan genel kuruldan sonra Dutilh'in rahatsızlandığı bu nedenle de bu süre içinde gerçekleştirilen yönetim kurulu toplantılarına katılamadığı biliniyordu. Başkan Zacharie, bu ölüm karşısında ne denli derin bir üzüntü duyduğunu yönetim kurulunun öteki üyeleriyle paylaştı. Maurice Dutilh, derneğin hep aktif bir üyesi olmuştu. Bu önemli kişinin ölümü yönetim kurulunda derin bir üzüntü yarattı. Derneğin bu toplantısında, babasının yerine ondan kalan denizcilik firmasının başına getirilmiş olan Hendrik Dutilh de bu toplantıda hazır bulunuyordu.

Başkan M. H. Zacharie, M. Dutilh'in ölümü nedeniyle yönetim kurulunun diğer üyelerine şu konuşmayı yapmıştı:

"Toplantıyı açarken, ikinci başkanımız Mr. Maurice Dutilh'i kaybetmemizle şu anda uğradığım büyük acıyı sizlere hatırlatmaktan üzüntü duymaktayım. Cemiyetimizin faal bir üyesi, komite müşaviri ve nihayet pek uzun yıllar boyunca ikinci başkanımız olarak, kaybettiğimiz bu kıymetli arkadaşımız en eski üyelerimizden



biriydi. Cemiyetimize gerek deniz ajanlığı mesleğine olan derin vukufu, gerekse cemiyetimizin iyiliği ve ilerlemesi yolunda meslektaşlarıyla gösterdiği mükemmel ve dostane işbirliği ile çok değerli hizmetler ifa etmiştir. Bütün meslekdaşlarım ve kendi adıma, burada hazır bulunan oğlu Mr. Hendrik Dutilh'ten bu acının vermiş olduğu teessürlerimizin ve taziyelerimizin kabulünü rica ederiz. Bütün üyeleri müteveffanın manevi huzurunda bir dakika sükûta davet ediyorum"²⁴⁴.

Bu davet üzerine mevcut üyeler, M. Dutilh'in anısına bir dakikalık sessizce saygı duruşunda bulundular. Ölen Maurice Dutilh'ten boşalan yedinci üyeliğe 1960 yılının sonuna kadar görev yapmak için Mr. Jan Akavi müşavir olarak seçildi. Yine Mr. Fantasia'nın ikinci başkan olması kendisinden rica edildi. Bu öneriyi kabul eden Fantasia için oylama yapıldı ve hazır bulunan üyeler tarafından ikinci başkanlığa getirildi²⁴⁵.

Üzüntüler, bu bir yıl içinde o zamana değin ölen Zandonati ve Maurice Dutilh'in ölümüyle de sınırlı kalmadı. 1960 yılının başından bu yana iki önemli üyenin ölümünün acısı sürüyordu ki; dernek yeni bir ölüm haberi ile sarsıldı. 27 Ekim 1960 günü, Mr. William Van Der Zee kısa bir hastalık sonrasında ani biçimde ölmüştü. Bu ölüm haberi, İzmir'in bütününde olduğu gibi, ticari sektörde ve deniz nakliyecileri topluluğu içinde büyük bir şok yarattı. Bir gün sonra derneğin yönetim kurulu yapıldı. Başkanlığını İkinci Başkan J.Fantasia'nın yaptığı 28 Ekim 1960 Cuma günlü yönetim kurulu toplantısında; bu ölümden duyulan acılar dile getirildi. Dernek bir yıl içinde üç önemli üyesini yitirmişti. Bu kuşkusuz, derin bir acıydı. İkinci Başkan Fantasia; yönetim kurulu üyelerini Van Der Zee'nin anısına bir dakikalık sessizliğe davet etti²⁴⁶. Bu sessizlik, daha önceki ölüm haberleri üzerine de yapıldığı gibi, gemi acente ve nakliyeciliğinin duayeni olmuş önemli kişilere karşı onların anılarına derneğin bir saygı gösterisiydi. William Van der Zee, gerek İzmir'in Levanten toplumu, gerek bir bütün olarak İzmir'in ticaret yaşamı ve ge-

244 Yönetim Kurulu Tutanağı, 4 Temmuz 1960.

245 Yönetim Kurulu Tutanağı, 4 Ağustos 1960.

246 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Ekim 1960.



rekse deniz nakliyeciliği ve acentelik hizmetleri için son derece önemli bir addı. Bir gazete bu ölüm haberini okuyucularına şu satırlarla vermektedir:

“Memleketimizin eski, tanınmış vapur ve seyahat acentalarından Van Der Zee Müessesinin Türkiye Umum Müdürü olup, İzmir Şubelerini idare eden İzmir’de Mu- kim “William Van Der Zee’nin kısa bir hastalığı müteakip vefat etmiş olup, İzmir’de defnedilmiş olduğu teessürle haber alınmıştır”²⁴⁷.

Bu yıl içinde dernek, üç aktif üyesini yitirmişti: R. de Zandonati, M. Dutilh, W. Van der Zee... Dernek başkanı Henri Zacharie, bu yıl içinde yitirilen bu değerli üyeleri için şunları söylemekteydi:

“Ailelerine sevgi ve saygılarımı tekrar ve teyit etmekten başka bir şeyin elimden gelmediğini üzüntü içinde arz ederim”.

Bu yıl içindederneğe yeni üyeler de katılmıştı.

Ölümünden önce, M. Dutilh, oğlu Hendrik Dutilh ile birlikte firmaları adına ortak bir mektup yazarak; Monship Lines Ltd: Motreal Denizyolları şirketinin derneğe üyeliği için 1 Temmuz günü mektup yollamışlardı. Bu teklif, oy birliği ile kabul edildi. Ardından da bu üyelik kabulunun bir yazıyla İngiltere’ye bildirilmesi kararlaştırıldı²⁴⁸ Lucien G. Arcas ise 26 Ekim 1960 günü derneğe bir mektup göndermiş ve bu mektubunda kendisini sürekli olarak Mr. Salvator Navarro ya da Mr. Salvator Crespın’in temsil edeceğini bildirmişti²⁴⁹. Bundan sonraki dernek yönetiminde, Mr. Salvator Navarro ya da Mr. Salvator Crespın’in Lucien G. Arcas adına toplantılarda yer alacağı ve derneğin normal olağan toplantılarında ve etkinliklerinde, Arcas’a ait firmaları temsil edecekti.

CELAL KARADENİZ’İN DERNEĞİ ZİYARETİ

Askeri darbenin ilk etkileri sürerken, yavaş yavaş gündelik yaşam normalleşmeye başladığında, dernek darbeden sonraki ilk toplantısında, Liman İşletmeleri Müdürlüğü ile gerek yeni ortaya çıkan ve gerekse o güne dek çözülemeyen sorunların çözümü için iletişime geçme kararı aldı. Liman İşletmeleri’nin aracı olmasıyla, yetkili birinin derneğe daveti uygun görüldü. Liman İşletmesi Denizcilik Bankası’na bağlı olduğu için, bankanın müdür muavini olan Celal Karadeniz derneğe davet edildi. Bu daveti kabul eden Celal Bey, derneğin yaptığı toplantıya katıldı. Yetkili birinin dernek yönetim kurulunun sorunlarını dinliyor olması önemli bir gelişme olarak değerlendiriliyordu. Bu nedenle Celal Karadeniz’in derneği ziyareti sırasında, sorun olarak görülen konular konuklarıyla tek tek değerlendirildi²⁵⁰.

Bu arada kimi önemli gelişmeler de vardı. Gümrük antrepoları daha önce saat 23’te kapanıyordu. Gemi yükleme ve boşaltma çalışmaları ise sabaha kadar sürdürülebiliyordu. Bu nedenle, Liman İşletme Müdürlüğü’nden bu saatler süresince gümrük antrepolarının da açık kalması istenmişti. İşletme ise bu isteği yerinde görerek, bu öneriyi kabul etmişti. Gelen yanıtta, gece de tahliye yapılabileceğini, sabah saat 03’e kadar çalışmalar sürerken, gerekli depolar da bu süre içinde açık kalabilecekti. Celal Bey dernek toplantısına gelmeden önce bu haber dernek yönetim kuruluna ulaşıldığı için, üyeler son derece mutlu görünüyordular.

²⁴⁷ Milliyet, 29 Ekim 1960.

²⁴⁸ Yönetim Kurulu Tutanağı, 4 Ağustos 1960.

²⁴⁹ Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Ekim 1960.

²⁵⁰ Yönetim Kurulu Tutanağı, 4 Temmuz 1960.





Celal Karadeniz de kimi müjdeli haberleri yönetim kuruluna ilettili. İstanbul'dan 6 mavna getirilmiş ve liman işletme müdürlüğünün emrine verilmişti. Ancak mavna işi bununla sınırlı kalmayacak; Celal Bey'in dediğine göre, üç ya da dört mavna daha İzmir Limanı'na gönderilecekti. Bu arada daha önce hasar görüp de onarımı gereken mavnalar üzerinde duruldu. Bu mavnaların onarılması için bir zaman geçeceğine göre, bu Liman'da yükleme işlerinde sorun yaratmayacak ölçüde sınırlı tutulacak bir süre olmalıydı. Celal Bey, buna çok dikkat edildiğini ve oldukça hızlı biçimde onarımın bitirilmesi için çalışıldığını anlatmaktaydı. Öte yandan Alsancak Limanının Denizcilik Bankasının yönetimine terk edilmesiyle yeni bir durum ortaya çıkmıştı. Şimdi İzmir'de iki liman vardı: Pasaport Limanı ve Alsancak Limanı... Banka, her iki limanların yoğunluğuna göre; İzmir'e yönelen bir gemiyi, gerekli gördüğü bir limana yönlendirebilecekti. Kafalardaki soru; bunun bir keyfi uygulamayla mı yoksa belli bir plana göre mi yapılacağıydı. Bir gemi yüklenmiş biçimde İzmir'e yöneldiğinde getirilen yükün boşaltılması Pasaport Limanı'nda boşaltılması daha uygun olacaksa; ancak bu liman sıkışık diye, hiçbir kurala bakmadan gemi Liman İşletme Müdürlüğü tarafından Alsancak Limanı'na yönlendirilirse, bu durumda büyük bir sıkıntı doğabilirdi. Bu durumda, yük için uygun olmayan bir limana o yükün boşaltılması durumunda, büyük zararlar doğabilirdi. Sonuçta bir yükün sağlıklı boşaltılması için mavnaların, işçi postalarının, puantörlerin; gümrük işlemlerinin, ardından yükün dekovillerle ambarlara aktarılmasının, orada sağlıklı biçimde istiflenmesinin ve sonra da gideceği yere ulaştırılmasının büyük önemi vardı. Un yüklü bir gemi, depolama olanağı henüz sıkıntılı bir liman olan Alsancak limanına yönlendirilirse, orada depolar tam bitirilemediğine göre; anidan başlayacak bir yağmur ya da başka bir kötü hava koşulu karşısında, bu ürünün bu olumsuz hava koşullarından etkilenmemesi olanaksızdı.

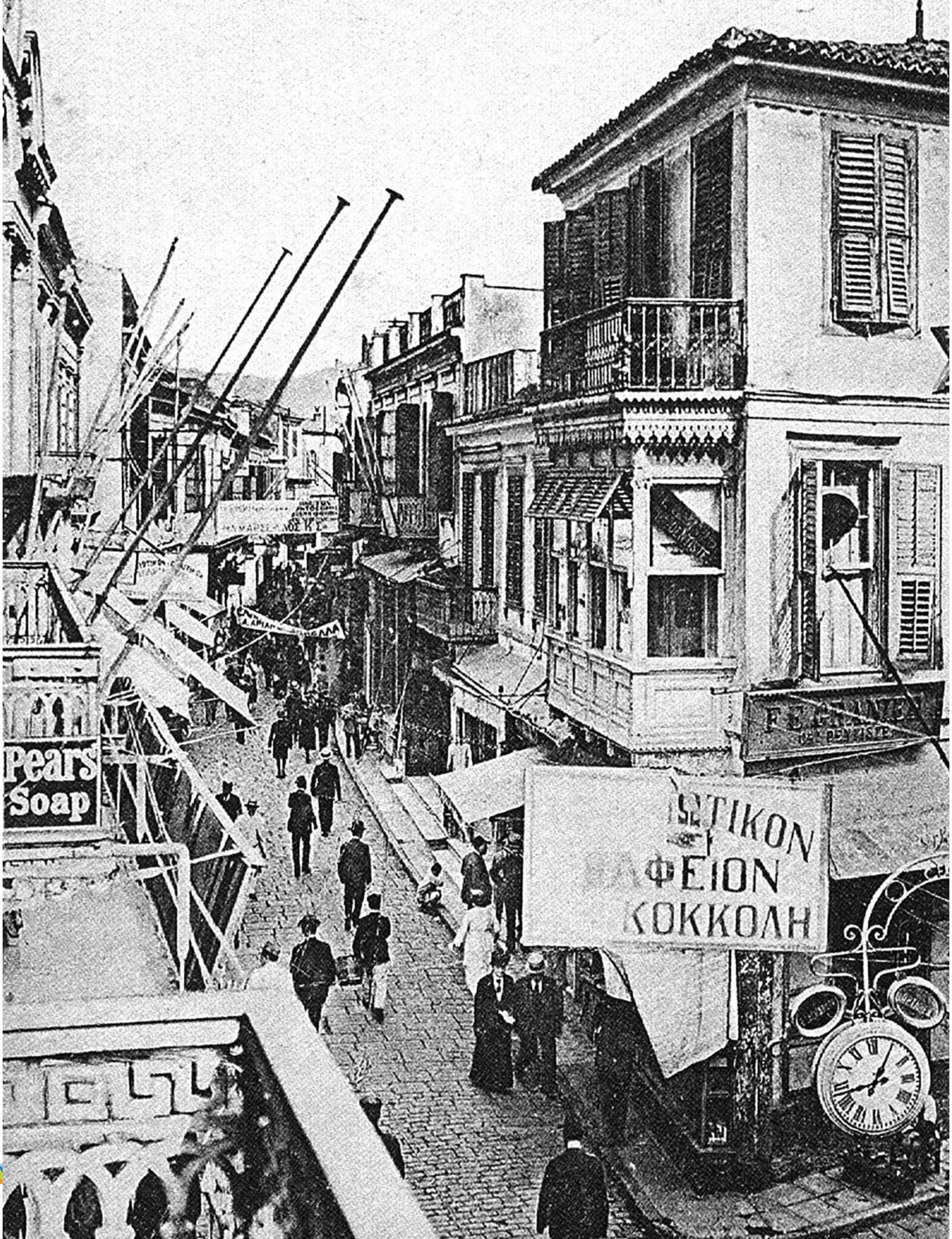
Bu duruma Liman İşletme Müdürlüğü, ben yaptım oldu havasıyla yaklaşırsa, gerçekten hem acenteler, hem gemi sahipleri, hem de getirilen ürünün sahibi olan ithalatçı ya da bunun tersi bir durumunda ihracatçı tüccar, büyük bir zararla kar-



şılaşabilirdi. Bu kaygılar açıkça Celal Bey'e aktarıldı. Celal Bey ise, gemi hareketliliğinin özellikle ihracat mevsimlerinde çok yoğun olduğu zamanlarda böyle bir yanlış ve olumsuz yönlendirmeden endişe edilmemesi konusunda güvence verdi. Bu konuda gerekli olan düzenlemelerin yapılmasına olumlu baktığı her yönden belli olan Celal Bey'in sözleri, kuşkusuz önemliydi. Yapılabilecek işi, sırf sorunların çözümü açısından kalıcı bir iz bıraksın diye, Celal Bey bir örnekle de açıkladı. Bir gemi yeni limana gelmek durumunda kalsa, yani oraya yönlendirilse ve orada da yeterli mavna olmasa; bu durumda eski limanda bulunan mavnaların bir kısmı bu geminin yükünü boşaltması gecikmesin diye, Alsancak Limanı'na gönderilebilecekti. Aynı şey, eski limana gelecek bir geminin benzer bir sıkışıklıktan etkilenmesi durumunda da Alsancak Limanı'ndan eski limana mavna gönderilerek çözülebilecekti. Bu olumlu yaklaşım, dernek üyelerini ve acente sahiplerini son derecede sevindirdi. Daha da ötesi; yükleme ya da boşaltımı yapılacak malların sıkışma tehlikesi yaşanmayacak biçimde kapalı antrepolar limanın yük kapasitesine göre yapılıyordu. Aynı biçimde limanın rıhtım kısmı da gereksinimi karşılayacak ölçüde genişti.

Dernek yönetimi Celal Bey'e, çok ilginç bir gözlemini ve bunun yaratacağı sorunu aktardı. Alsancak Limanında çeşitli yönlerde gidecek eşyaların, gemide yer alan çeşitli ambarlara konması zorunluluğu vardı. Hem depoda ayrı, hem de gemide ayrı mekânlara yapılan yükleme, doğal olarak önemli gecikmeler ve karışıklıklar yaratıyordu. Gerçekte bu yükleme biçimi, yükün karışmaması ve aynı özellikteki yüklerin, ortak bir mekanda taşınabilmesi ya da depolanabilmesi için kabul edilmişti. Ancak bu sorunu çözmek için bir yol da vardı. Rıhtımda bulunan antrepolar, limana gelecek malların türüne göre bölümlere ayrılabilirdi. Örneğin, üzüm dolu çuvallar limana gelip gemiye yüklenmeyi beklerken, antrepo ve depolarda üzümün korunması ve sağlıklı biçimde saklanması için düzenlemeler yapılabilirdi. Bu diğer ürünler için de olabilirdi. Böylece gemi daha yükü almadan önce, kendiliğinden bu uygulama ile bir tür ayrıştırması gerçekleştirilebilirdi. Bu durumda,





Pears
Soap

ΙΣΤΙΚΟΝ
ΦΕΙΟΝ
ΚΟΚΚΟΛΗ



yük önceden antrepoları cinsine göre ayrılarak istiflendiğinden, yükleme anında hiçbir karışıklığa oluşmaz; yük bulunduğu yerden seri biçimde alınıp gemiye aktarılabilir.

Bununla birlikte Denizcilik Bankası limanlarda uygulanacak koşullar ve tarifeler üzerine yeni bir çalışma yapıyordu. Bu çalışmada yakınılan konuların çözüme kavuşturulması yönünde umutlar vardı. Posta olarak limanda çalışan işçiler de Denizcilik Bankası tarafından sağlandığından; Liman'da görev yapan işçilerin gelen gemileri yükleme ve boşaltma çalışmalarında yeterli olmadığı Celal Bey'e aktarıldı. Bu nedenle Denizbank'ın yeni işçi kadroları açmalı ve bu kadrolara işçi alınmalıydı. Açılan Alsancak Limanı için Denizcilik Bankası'nın ilk anda alabildiği işçi sayısı yalnızca 25 kişiydi. Eski kadrolu işçilerden de yeni limana aktarma yapıldığı için, bu ek kadrolarla limanda işçi sayısının yeterli geleceği düşünülmüştü. Şimdi alınan bu yeni kadrolu işçilerin çalışmaya başlayacaklarını öğrenen acente ve nakliyeciler, bunu olumlu bir gelişme olarak not ettiler. Denizcilik Bankası'nın temsilcisi, ayrıca gemilerin hesaplarının muhasebe servisleri tarafından olabilecek en kısa zamanda tutulabilmesi ve kapatılması için gerekli önlemlerin alınması konusunda da güvence vermektedir²⁵¹.

Römorkör sorununa gelince: Bu görüşmelerde bu sorun da her iki tarafça ayrıntılı biçimde ele alındı. Liman müdürlüğü 2.000 Grostonluk gemilerin yanaşma ve kalkmasında römorkör kullanılmasını istiyordu. Hatta daha büyük gemiler için de gerektiğinde iki römorkörün aynı anda çalıştırılması gerekiyordu. Limanın ve körfezin fiziki durumu göz önüne getirildiğinde, gerçekte bu uygulama yersiz de sayılamazdı. Büyük bir geminin önüne düşmüş ve ona yol gösteren bir römorkörün varlığı, her şeyden önce limanın, körfezin ve hatta kentin güvenliği için önemliydi. Liman Reisliği bu gemilerde, römorkörler kullanılmasında ısrar ediyor; buna uyulmaması durumunda para cezası verileceğini söylüyordu. Ancak buraya kadar her şey normal olmakla birlikte; limanda yeterli römorkör yoktu. Bu kurallar kesin olarak konulduğuna, römorkör sayısı da yeterli olmadığına göre; bu durumda gemicilerin bir zorlukla karşılaşmaması için Denizcilik Bankası nasıl bir önlem alabilirdi? Bütün Gemi acentelerine bu yazı gelmiş herkes bu kurallara uymakla zorunlu kılınmıştı. Bu durum da Celal Bey'e anımsatıldı. Celal Bey yalnızca yol gösterme hizmeti için iki römorkör temin edilebileceğini ve ikisinden birinin daima takviye edileceğini söyledi. Ancak bu da sorunu çözüyordu. Gemiler, römorkörler hazır oluncaya kadar beklemeye zorunlu olduklarına göre; bu bekleme belki de saatlerce, hatta günlerce sürebilirdi. Bu gereksiz bekleme de şirketlerin büyük zararlara uğramasına neden olabiliyordu. Celal Bey, bunu düşündüklerini, bu nedenle römorkör sipariş edildiğini; ancak bunların gecikerek limana gelmesinden korktuklarını söylüyordu. Aynı kaygı ve korkuyu deniz nakliyecileri de yaşamaktaydı. Denizbank istenen hizmet yerine getiremese bile römorkör ücreti alıyordu. Yönetmeliklerden gelen bu zorunluluktan dolayı Celal Karadeniz, başka türlü hareket etmenin olanaksız olduğunu açık yüreklilikle dile getirdi. Liman Başkanlığı sirküleri esas tutularak, römorkörler gerekli olduğunda, bu hizmeti almakta ısrar edilmesini öneriyor, hatta buna karşın bu hizmet gerçekleştirilemezse, Liman Başkanlığına bir şikâyet mektubu yazılmasını rica ediyordu. Şirketlerin çıkarlarının korunması, gemilerinin güvenliğinin sağlanması, limana yeni römorkör alınması gibi konularda bütün üyelerin samimiyetle sorunları anlamasını da rica etmekteydi²⁵².

251 Yönetim Kurulu Tutanağı, 4 Temmuz 1960.

252 Yönetim Kurulu Tutanağı, 4 Ağustos 1960.





Hendrik Dutilh

O zamanlar bu eski limanda en önemli sorunlardan birisi posta meselesiydi... Yani posta dediğimiz şu: TCDD'de eskiden, Osman Gürkan adında sanırım, bir taşıeron firma vardı. İşçiler veriyordu. Gemi yüklemek ya da boşaltmak için başvurduğunuzda, TCDD iki posta veriyordu; üç-altı kişilik bir grup işti. At arabalarıyla gelen malları şatlara boşaltma işini bu işçiler yapardı. Ama 10 tane tüccar, acente başvurmuş, posta için... İşte bu sınırlı kişiler malı oradan alıyor oradan veriyordu. Yeteri sayıda işçi yoktu. Siz gidiyorsunuz orada; postaları verecek. İşte Kazım Dirğin oradaki bina. Oraya gidiyorduk ve posta almak için acenteler veya adamlarımız bekliyordu. Posta çıkacak mı çıkmayacak mı; ne yapacağız diye, bekliyorduk. Ne yapacağız gece, nasıl malı yükleyeceğiz? İşçi alabilecek miyiz? Bekleyip duruyorduk. Mal gelmiş, gemi yüklenmeyi bekliyor. Cumartesi geldi mi; cumartesi akşam, Pazar gündüz, Pazar gece ve pazartesi için karar verecek... Yani anormal şeyler... Ve bundan başka, kendisine sorduğunuz zaman, sen kaç posta vereceksin diye; "Onu bilemem, idare bilir!" derdi. Bitti. Yalvarıyordun adeta. O zaman dışarıdan amale bulmak zorundasınız. Size Vinçleri veriyordu, serdümeni veriyordu TCDD. Dışarıdan amale ama; bu adamları göreceksiniz; ne sigortaları vardı, ne başka güvenceleri...

Ve onlar çok zor koşullarda çalışırlardı. Allah göstermesin bizim acentelerimizde böyle büyük bir kaza olmadı. Dernek ne ücret ödeyeceğini her yıl ocak ayında belirlerdi.

Çünkü eski limandan gemiye kayıkla gidiliyordu. Ama bu demek değildi ki o hamalların sendikası yoktu. Gene kimdi? Limanda çalışan işçiler. Gündüz çalışmış, gelmiş gece de çalışıyor. Bir de en önemli iş, iki vardiya çalışan bu işçilerin vardiya sayısını derneğin üçe çıkarmayı sağlamasıdır. İki vardiya çalışılırdı dediğim şu: İlk vardiya: Saat sekizden öylene kadar, saat birden beşe kadar... Ancak bu işçiler Pasaport'a toplanıyorlardı. Kayıkla gemiye çıkana kadar; saat 9.30 oluyordu. 4.5 oldu mu iş bırakılıyordu. İneceğiz yıkanacağız işimiz bitti, süre doldu derlerdi. Ne oldu ondan sonra? Gece postası ise güya 18'de başlıyordu; 24.00'e kadardı. Ama 23.00, 23.15 olunca iş bitti, paydos. O zaman dernek bastırdı; TCDD ile görüşmelerimiz oldu, Ankara'ya gittik vs. Ve üçüncü bir posta sağlandı. Saat 24'ten, sabah altıya kadar... Yani artık hiç durmadan gemi çalışabiliyordu. Böylece sürekli yükleme ve boşaltma yapılabilirdi. Bu büyük bir başarıdır.

Hendrik Dutilh

Yeni Limanın devreye girmesi, liman yükünü büyük ölçüde azaltmıştı. Yine de teknik donanım eksikliği büyük ölçüde kendini hissettiriyordu. Ancak, limanda limanı kullanan ile limandan hizmet alan iki kesimin karşılıklı olarak birbirlerini anlamalarının kuşkusuz büyük önemi vardı. 1960 yılının ihracat mevsimi de gelmiş çatmıştı. Kısa sürede dile getirilen sorunların bir anda çözülmesi zaten beklenemezdi. Zaten günler ilerledikçe, yakınılan sorunların olumsuz etkileri kendini gösteriyordu. En yoğun biçimde eksikliği hissedilen sorun, kuşkusuz postalardı. Liman İşletmesi kadrosunda çalışan işçilerin oluşturduğu postalar için işletmeden istekte bulunan bir gemi acentesi, istediği gün ve istediği kadar posta alamıyordu. Bu yıllardır bir türlü aşılamayan temel, kalıcı bir sıkıntının nedeniydi. Liman işçilerine gelince; onların da kendi açılarından sorunları vardı. Öncelikli olarak özlük haklarını korumak için İzmir Liman İşçileri Sendikası adıyla bir sendika kurmuşlardı. Genellikle mali sorunlarını ve çalışma koşullarını bu sendikaları aracılığıyla dile getiriyorlardı. Sorunları olduğunda, ilk önce görüşmeleri gereken birim; İzmir Liman İşletme Müdürlüğü'ydü. Ara ara işçi sendikası, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'ne de kimi isteklerini içeren mektuplar ulaşıyordu. Liman işçilerinden gelen bu isteklerde sorunun doğrudan muhatabı kuşkusuz ne dernek ne de limandan hizmet alan bir acenteler ve taşıma şirketleri değildi. Ancak İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, sonuçta işlerini bu kişiler aracılığıyla yaptıkları için, yine de onların sorunlarını dinlemede yarar olduğunu düşünüyordu. Bu nedenle, müşavir avukatın, başkanın ve sekreterin hazır bulunduğu bir günde kendilerine başvuran sendika temsilcileriyle görüşme yapılması yararlı olacaktı²⁵³.

Bu görüşme, ilerleyen günlerde yapıldı. İşçilerin dile getirdikleri en temel sorun, liman hizmetlerini yerine getirirken, karşı karşıya kaldıkları olağanüstü iş yüküydü. Liman İşletmesinin aldığı yeni 25 işçinin kendilerine katılımıyla bir ölçüde iş yükünde bir rahatlama olmuştu. Ancak işçiler her iki limana birden hizmet ediliyordu. Ardı ardına gelen yoğun gemi trafiği olduğunda, omuzlarına büyük bir yük

253 Yönetim Kurulu Tutanağı, 4 Ağustos 1960.



1930, Eski Gümrük

biniyordu. Bir gemi limana gelmeden önce, geminin bağlı olduğu acente derhal Liman İşletme Müdürlüğü'ne başvurarak işçi postası istediğinde, bu yoğun iş yükü nedeniyle işçi sağlamakta işletme zorlanıyordu. Postalarsa, bir geminin yükü bittiğinde, nefes bile alamadan öteki gemiye koşmak durumunda kalıyorlardı. Bu nedenle postalar iş yükünün yarattığı bu aşırı zorlanmadan yakınıyorlardı. Bunun canlı bir örneği 9 Ağustos 1960 günü yaşandı. O gün için, derneğe bağlı acenteler için 17 posta ekibi için istekte bulundular. Ancak Liman İşletme Müdürlüğü istenilen 17 postanın ancak 8'ini sağlayabildi. Üç gün sonra, limanlara gelen gemi sayısında önemli bir artış olmuştu. Bu kez acenteler, 35 posta ekibi birden istediler. İşletme ise bunun ancak 19'unu sağlayabildi. Bu şu anlama geliyordu: Yeterince işçi postası sağlanamadığı için pek çok gemi limanda yüklerini almak için sıraya girmiş; en öndeki gemilerin yüklerini almaları ve sıranın kendilerine gelmesi için boşu boşuna bekliyorlardı. Günler ardı ardına beklemekle geçiyor; yükünü almak için bekleyen gemiler geçen her gün iş yapamadan yatıyorlardı. Bu durum karşısında gemileri limanda yük almayı bekleyen acenteler, ayağa kalkmışlardı. Dernek üzerinden yakınmalarda bulunuyorlardı. Dernek Başkanı Zacharie derhal Denizcilik Bankasıyla bu durumu protesto etmek için harekete geçti. Milli ekonomi, gereksiz bekleyişler yüzünden darbe yiyordu. Bu amaçla işletmeye başvurarak, liman için yeni işçilerin alınmasını istedi. Kendisini Liman İşletmeleri Müdür Muavini kabul etti. Liman İşletmeleri Müdür Muavini, liman işçilerinin asgari 40 ekibe yükseltilmesi için gereken bütün çabayı harcamakta olduğuna ilişkin başkana güvence verdi. Bununla birlikte bu işin daha da sürüncemede kalma olasılığı vardı. Bu durumda işçi kıtlığı çeken acentelerin yakınmaları da sürecekti. Zacharie bu olasılıkları düşünerek, derneğin bütün üyelerini toplantıya çağırdı. Gelen üyelere, girişimlerini anlattı ve sorunun ivedi olarak çözülmesi için yalnız dernek yönetimi olarak kendilerinin değil, bütün üyelerin imzalarının bulunduğu ortak bir telgraf metninin çekilmesini ve bu telgrafta sorunun dile getirilmesini önerdi. Bu öneri, üyelerin oybirliği ile kabul edildi. Müşavir avukatından derhal bir örnek bir telgraf metninin hazırlanması istendi. Bu arada acenteler görüşlerini dile



getirdiler ve karşılıklı olarak düşüncelerini birbirlerine aktarıp, tartıştılar. Ulaştırma Bakanlığına bir telgraf gönderilmeliydi. Ancak bununla yetinilmemeli; İstanbul'da Denizcilik Bankası Umum Müdürlüğü'ne de Bakanlığa gönderilen telgrafi bildiren ayrı bir telgraf gönderilmeliydi. Müşavir avukatın ön ayak olmasıyla hazırlanmış olan telgraf metni şöyleydi:

"Yeni ihracat mevsimi yaklaşırken, İzmir Limanında gemiler, yükleme ve boşaltma işlerinin gecikmesinden dolayı büyük zararlara maruz kalıyorlar. Limanda tespit edilen kojeksiyonun sebebi, işçi ve nakil vasıtaları (mavna ve romörkör) yetersizdir. Cemiyetimizin üyesi olan acentelerin karşılaştığı müşkilatı tefarruatıyla tetkikinize arz ediyoruz. Halen, İzmir ve Alsancak Limanlarının randımanlarının % 50'sini aldıklarını dikkatinize arz ederiz. Bu durumu derhal tespit etmenizi ve daha büyük zararlardan korumak için gereken tedbirlerin alınmasını rica ederiz"²⁵⁴.

Tek tek imzalanan bu ortak metinden ayrı olarak, her bir acente işçi eksikliği yüzünden uğradıkları zorlukları ve zararları kendi adlarına Ulaştırma Bakanlığı'na çekme kararı da alındı. Bu telgrafların; dernek başkanlığı aracılığıyla zaten yapılmış olan şikâyetlerin, daha etkili kılınmasında etkili bir araç olacağına inanılıyordu²⁵⁵.

İşçi eksikliği neredeyse her ortamda dile getiriliyordu. Ulaştırma Bakanlığı'na, Denizcilik Bankasına, Ticaret Odasına gönderilen telgrflarda, bire bir yapılan görüşmelerde liman sorunu gündeme geldiğinde, ana konu işçi eksikliğiydi. Bu zorluklar açıkça ortaya çıktığında, yakınmalar yalnız acentelerle sınırlı kalmadı. Kendi malının yüklenmesinde gecikme olan tüccar kesim de devreye girmiş ve sıkıntılarını Ticaret Odası toplantılarında anlatmaya başlamışlardı. Aynı yakınmalar, gemi acenteleri tarafından da Ticaret Odası'na ardı ardına aktarılıyordu. Sorun bu denli yoğun biçimde gündeme geldiği için artık İzmir Ticaret Odası'nın ana gündemlerinden biri de limanda uzun süre bekleyen ihraç malı ürünler ve yükleme yapmayı sırf işçi ve donanım eksikliği yüzünden aşırı gecikmeli olarak yapabilen gemilerdi²⁵⁶. Limanda ve körfez açıklarında gemi yığılması görülüyor; bu yığılma, iş yoğunluğu nedeniyle, yeni gemiler geldikçe artıyor; yükünü alıp giden gemi sayısı, eklenen gemi sayısından az olduğu için yığılma sürekli artıyordu. Liman İşletme Müdürlüğü açısından bakıldığında, sorunun ana muhatabı Denizcilik Bankası Müdürlüğü'ydü. Gerek Ticaret Bakanlığı ve gerekse ilgili öteki bakanlıklarla görüşerek, bu yoğunluğu azaltacak önlemleri alacak olan bu devlet bankasıydı. Banka olarak sağlayacak, yeni işçiler alacak, donanım eksiklikleri giderilecek, ancak bu biçimde sorunlar çözülebilecekti. Sorun uzadıkça ve yük arttıkça, iş yoğunluğunun altından kalkamayan acenteler doğal olarak yakınıyor ve bu yakınmalarını her ortamda dile getiriyorlardı.

Bu nedenle 25 Ağustos 1960 günü İzmir Denizcilik Bankası Müdürü, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'ne gelerek önemli açıklamalarda bulundu. Banka gece ve gündüz postalarında çalışmak için ancak 45 işçi sağlayabiliyordu. İzmir'de her iki limanda birden yükleme yapabilecek işçi sayısı ancak bu kadardı. Dernek üyeleri ise müdüre, bu sayının asla yeterli olmadığını, bu kadarcık işçi ile yoğun biçimde limana yönelmiş gemilerin yükleme ve boşaltma işlerinin gerçekleştirilemeyeceğini anlatmaya çalışıyorlardı. Onlara göre, bu yoğunluğun altından katabilmek için, özellikle ihracat ürünlerinin limana yığıldığı ve yoğunluğun en üst düzeye

254 Yönetim Kurulu Tutanağı, 11 Ağustos 1960.

255 Yönetim Kurulu Tutanağı, 11 Ağustos 1960.

256 İzmir Deniz Ticaret Odası, Yönetim Kurulu Karar Tutanak Defteri.



çıktığı zamanlarda işçi sayısının 65'e, hatta 70'e çıkarılmasının gerekli olduğunu söylüyorlardı. Denizcilik Bankası Müdürü ise işçi sağlamak için çaba harcadığını söylüyor; aynı dileğin kendisi için de geçerli olduğunu anlatmaya çalışıyordu. Bu yoğun isteğin karşılanması için bir önlem de alınmış; sonuçta on beş güne kadar limandaki işçi sayısının 50'ye çıkarılması için çaba içine girilmişti. Acenteler, bu yoğun sıkışıklık karşısında, kazanacakları bir saatin bile önemini anlatmaya çalışıyorlar ve gece ekiplerinin saat 19.00 yerine, bir saat öne çekilerek 18.00'da çalışmalarının sağlanmasını istiyorlardı. Banka Müdürü, bunu da olumlu gördü ve bu konuda gereken çabayı göstereceğini belirtti²⁵⁷. Ancak yakınmaların sürmesinden, sonraki süreçte bu verilen sözlerin yerine getirilemediğini ve limandaki sıkışıklığın dönem boyunca anlaşılmaktaydı.

İlerleyen günler, onca çabaya karşın, limanda olumlu sonuç alınamadı. Denizcilik Bankası'nın olumlu yaklaşımlarına karşın, bürokratik sorunlar nedeniyle özellikle işçi postalarının sayısını artırma çabaları sonuç vermedi. Sonuçta ortak sıkıntılar çözülemeyince, bunlar bütün olumsuz etkileriyle birlikte yaşanıyordu. Böylece sıkışıklığın başladığı Temmuz ve Ağustos ayları geçilip, Eylül ayına geldiğinde limanın sıkışık durumu en üst düzeye ulaştı. Daha da ötesi, İzmir Fuarı'nın o yılki açılışından önce, ani bir kararla, İzmir Limanından kimi mavnalar onarım için İstanbul'a gönderilmişti. Oysa fuarın açılış zamanlarında İzmir'e yoğun biçimde gemiler yük taşır ve mavnalara gereksinim artardı. Bu yıl, mavnaların bir kısmının İstanbul'a gönderilmesiyle, yoğunluğun azaltılması için adımlar atılması gerekirken, tam tersine yükleme ve boşaltma çalışmalarına olumsuz etki yapacak yanlış bir adım atılmıştı. Denizcilik Bankası Müdürü'nün verdiği sözler yerine getirilememiş; limanda verilen hizmet, yoğun talebi karşılamaya yetmemişti. İş bu noktaya gelince, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, Denizcilik Bankası'na bir "protesto mektubu" yazılmasına karar verdi. Bu protesto mektubunun bir kopyası da vilayete, İstanbul'daki denizcilik bankasına, İzmir Ticaret Odası'na gönderilecekti.

257 İzmir Deniz Ticaret Odası, Yönetim Kurulu Karar Tutanak Defteri...



Mektupta şunlar deniyordu:

Denizcilik Bankası T.A.Ş./ Şehirde.

24 Eylül 1960

Cemiyetimiz üyelerinin ekseriyetinin hazır bulunduğu dükkân içtimada, İzmir ve Alsancak limanlarının maalesef günden güne daha kritik bir duruma girdiği müzakere mevzuu edilmiştir. Kanaatimizce, bu tıkanıklığın başlıca sebebi, depo kıfayetsizliğidir. Filhakika mevcut depolar dolu bulunmakta ve bu yüzden mavnalar boşaltılamamaktadır. İhracat mevsimine girilmiş bulunulduğundan, bu durum ihracatçı emrine mavna verilmemesi sebebiyle ihracatı da müteessir etmektedir. Bir miktar mavnayı İstanbul'a göndermeniz sırasında ikazda bulunulmuş ve fuar için ithalatta ve her sene Ağustos nihayetinde başladığı malumunuz olan ihracat mevsiminde olduğu gibi liman işlerinin kesafet arzettiği zamanlarda bu tarz-ı hareketin tevhit edebileceği müşkilata işaret etmiştik. Cereyan-ı hali nazara alarak, cemiyetimiz üyeleri, İzmir ve Alsancak limanlarımızın hâlihazır durumunda bir an evvel selah temini maksadıyla aşağıdaki tedbirlerin derhal alınmasını istirham etmektedirler:

- 1-İstanbul'a gönderilen mavnaları acele geri getirtmek;*
- 2-Tersaneli Amirede bulunan mavnaların tamirini hızlandırmak*
- 3-İthal malları için mevcut depolara ilaveten yeniden depolar kiralamak*
- 4-Mevcut depoların daha fazla mal almasını temin edecek şekilde daha muntazam istif yapmak*
- 5-Mavnalar üzerinde bulunan ve açığa istif edilmesi mümkün olan mallardan başlamak suretiyle mavnaların boşaltılmasını temin etmek...*
- 6-Mavnaları cumartesi öyleden sonraları, pazarları, bayram günleri ve hatta geceleri boşaltmak...*
- 7-Mavna römorkajı ve liman hizmetleri için kâfi miktarda römorkör temin etmek...*
- 8-İthalatta ve ihracatta gerek gündüz ve gerek gece için vaki olacak posta taleplerine kıfayet edecek şekilde işçi kadrosunu artırmak...*
- 9-İhraç malı yükleyenlerin emrine verilmiş mavnalarda işlerin çabuk görülmesini temin için kâfi adette indirici bulundurmak...*
- 10-Yağmur mevsimini çok yakın olması nazara alınarak, sudan zarar görecektik malların örtülmesi için kâfi miktarda muşamba temin etmek...*
- 11-Gemilerin gelmesinden hiç olmazsa 24 saat evvelinden yeni Alsancak Limanında rıhtım üzerine ihraç mallarının konması suretiyle rıhtımdan faydalanmak hususunda gümrük idaresiyle anlaşmaya varmak...*

Yukarıda arzettiğimiz hususları, memleketimiz için hayati ehemmiyeti haiz olan ihraç mallarımız bakımından, limanlarımızın bugünkü halini düzeltmek yolunda ciddi olarak nazara almak lütfunda bulunacağınızdan eminiz. Derhal alınacak enerjik ve kati tedbirlerle limanlarımızın bugünkü durumunun düzeltilmesini son senelerde maalesef tekerriir eden bu tıkanıklığın ileride tekerriir etmesine mahal verilmeyeceğini ümit ederiz.

Saygılarımızla²⁵⁸.

Bu uyarılar olumlu etkisini gösterdi. İstanbul'a gönderilen mavnaların bir kısmı, yeniden hızlı biçimde İzmir'e getirildi. Eşyaları yağmurdan korumak için yeni muşambalar alındı. Alsancak limanı sahasında kapalı geçici bir depo yapılması için adımlar atılmış, bu konuda çalışmalar başlatılmıştı. Her ne kadar atılan bu adımların, limandaki sıkışıklığı azaltacak pek etkilileri kısa sürede görülme de, en azından yapılan uyarıların dikkate alınarak adımlar atılmaya çalışılması güzel bir şeydi. İzmir Deniz Nakliyecileri İkinci Başkanı Mr. J. Fantasia ulaşılan sonuç üzerine şunları söylemekteydi:

²⁵⁸ Yönetim Kurulu Tutanağı, 23 Eylül 1960.

1950, Karşıyaka



1960, Karşıyaka





“Mükemmel randıman elde edebilmek için daha başka müessir tedbirler alınacağı ümit ediyoruz. Denilebilir ki, elde edilmiş bu sonuçlar bütün üyelerimizin birliği sayesinde. Cemiyetimize bağlı birçok şirketlerin bu birliğinin devam etmesi temenni edilir”²⁵⁹.

Yaklaşık bir aylık bir süre içinde, Liman İşletmeleri ve Ticaret Odası, derneğin bu protesto mektubundan sonra, liman hizmetlerinde gözle görülür iyileştirme çalışmaları başladı. Bu gelişmeler yakından görülüyor; ilgili kişilerin ve kurumların içtenlikle sorun üzerine eğildikleri anlaşılıyordu. Bu nedenle Derneğin İkinci Başkanı, Mr. J. Fantasia, ulaşılan olumlu sonuçtan dolayı dernek yönetimine, derneğin bütün üyeleri adına bu olumlu çabalarından dolayı tebriklerini sundu²⁶⁰. Bu olumlu gelişmeler, kuşkusuz dernek yönetimi için övünç kaynağıydı. Bütün çabalar, her şeyin daha iyiye gitmesi; gelişmelerden o ya da bunun ya da kesimin değil, bütün ülkenin kazanmasıydı. Şimdi artık kentte, iki liman vardı. İki limanla birlikte sorunlar da çeşitlenip çoğalmış; buna karşın, kentin ticari gelişiminde bu iki limanın birden etkin oluşunun, hatta yeni limanla daha büyük gemi taşımacılığı kapasitesine ulaşılacağı, bu nedenle geçmişe göre, geleceğin daha iyi olacağı anlaşılmıştı... Ancak, bütün bu iyi niyetli gelişmelere karşın kimi yanlış uygulamalar da bu tür adımların farkında olmadan önünü kesiyordu. Bir konuda alınan her hangi bir kararın, geniş ölçekli olumsuz etkileri tam irdelenmeden, analizi yapılmadan, sonuçları göz önüne getirilmeden, iyi niyetli de olsa atılan bir adım, pekâlâ çok olumsuz sonuçlar doğurabiliyordu. Bu nedenle Türkiye gibi gelişmekte olan bir ülkenin, kendi öz kaynaklarını daha verimli kullanabilmesi için, planlı hareket etmesi son derece gerekiyordu. Bürokrasi çarkı içinde, özellikle yetki karmaşası, sorumluluk alanlarıyla ilgili belirgin olmayan çizgiler; yanlış kararlar; yeterli ölçüde sorumlu kişilerin ve kurumların nemelazımcılığı, belki de en yıkıcı olumsuz etkilerin nedeni olabiliyordu. Merkezi yönetimle, yerel yönetimlerin kimi

259 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Ekim 1960.

260 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Ekim 1960.



zaman birbirlerinden kopuk hareketleri, ister istemez olumsuz sonuçlar yaratabiliyordu.

Göztepe

İzmir Belediyesi'nin, Pasaport Limanı için aldığı bir karar, bu çelişik durumun en somut göstergesi oldu. Bu tarihlerde Pasaport Limanı iyice kentin içinde, soluk alınamaz bir durumda etkinliğini yürütmeye çalışıyordu. Kendin gündelik yaşam içinde, bir yandan kalabalık insan yığınlarının oradan oraya koşturmaları, öte yandan kentte gittikçe artan karayolu araçları ve oluşan trafik; alışveriş mekanlarının aynı bölgede daha çok çoğalmaya başlaması, belediyenin hiç beklenmedik bir karar almasına neden oldu. Belediye aldığı bir kararla, eski Pasaport Limanı'nda yük aktaran ya da diğer sivil denizcilik çalışmaları içindeki genel döngünün bir parçası olan yelkenli ve motorlu deniz taşıtlarının, gümrük depolarının önünde çalışmalarını yasakladı. Belediye bu yasağın sıradan bir karar olmasından öte; eski limanın bulunduğu alanda, dar bir şerit üzerinde dönen yükleme ve boşaltma çalışmalarının kentin genel durumuna olumsuz etkilerini düşünüyor ve artık bu bölgede yeni bir liman açılmışken, eskisi gibi yükleme ve boşaltma çalışmaları ile, bu çalışmaları tamamlayan diğer koşturmaca ve karmaşanın ortadan kalkmasını, o yöreye bir düzen gelmesini istiyordu. Küçük deniz araçları, Alsancak Limanı'nda daha çok büyük boyutlu gemiler yükleme ve boşaltma yaptıkları için, Liman İşletme Müdürlüğü tarafından, Pasaport limanına yöneltilmişlerdi. Gümrük depolarının önünde, o daracık şeritte, motorlu ve yelkenli deniz taşıtlarının yaptığı yükleme ve boşaltma çabaları, elbette kentin en işlek bir alanında türlü sorunlar yaratıyordu. Kuşkusuz belediye, kendi bakış açısına göre, aldığı bu kararın ardındaydı ve kendini haklı da buluyordu. Yelkenli ve motorlu deniz araçları, bu bölgede yükleme ve boşaltma yapamadığına, uluslararası taşımacılık dışında, ülkenin kendi liman ve iskeleleri arasında işleyen ve genellikle kuru yük, yaş meyve ve sebze ve diğer her türlü yük taşıyan gemiler İzmir'de bu limandan hizmet aldıklarına göre, belediyenin bu kararından sonra ne yapabilirlerdi? Bu taşımacılık yapılacağına ve kendi çalışma düzenini bu alandaki etkinlikler çerçevesinde



kurgulamış çok sayıda bu sektörün bir parçası olmuş kesimler, bu sivil denizcilik döngüsü, kentin bu noktasında artık eski işlevini sürdüremeyeceğine göre nasıl bir yıkımla karşılaşacaklardı?

Bu adım atıldığında, o noktada liman hareketleri içinde yer almış her türlü sektörün, kendine göre oluşmuş ilişkileri, pazar payları ve ticari etkinlikleri sona erecekti. Bölgeden para akışı çekilecek, bu para ve yük akışından kentin beslenişi bir yana, başta bankalar, sigorta firmaları, kara taşımacılığı ile uğraşıp, liman hareketleriyle bütünleşmiş diğer hizmet sektörleri, örneğin mavnacılar ve kayıkçılar sırf bu karar dolayısıyla ne büyük yıkımlarla, iş kayıplarıyla ve ardından gelecek yeni ekonomik ve toplumsal çöküntülerle karşılaşacaklardı? Bölgede, kökleşmiş eski kurumlar, çalışmalarını yıllardır alışık oldukları ilişkiler düzeni içinde ve kendine göre oluşmuş iletişim alt yapısıyla sürdüren acenteler vardı. Her bir sektör birbirine bağlı, birbiriyle kenetlenmiş ve birinin varlığıyla ancak ötekini varlığı açıklanabilecek bir ilişkiler düzeni içinde yer almışlardı. Bir anda alınan böyle bir karar, bütün bu ilişkiler düzeneğini alt üst eder, etkileri daha büyük boyutlara taşınabilirdi. Küçük boyutlu ve dip derinlikleri çok olmayan gemiler, doğal olarak İzmir'e yük getirmeyi ve yine kentten başka liman ve iskelelere yük götürmeyi sürdüreceklerine göre, liman hizmetini nereden alacaklardı? Ülke için liman ve iskeleler arasında yük taşıyan bu taşıtlar, hiç de küçümsenemeyecek önemli bir ticari aktör olarak çalışmalarını sürdürüyorlardı. Bu bölgede artık, yük alıp yük boşaltamayacaklarına göre, yönelebilecekleri tek yer kalıyordu: Büyük gemilerin yanaşabilmesi için daha uygun mendireği ve uygun alanları oluşan yeni Alsancak Limanı...

Bütün bunlar, ta 1885 yılında Pasaport Limanı'nın devreye girmesiyle birlikte o bölgede oluşan ticari çekiciliği ve potansiyeli bir anda sıfıra indirecek; ticari ve deniz taşımacılığı açısından bakıldığında son derece olumsuz bir karardı.

Dernek yönetimi, belediyenin bu kararının yanlış olduğunu düşünüyordu. Daha sığ kıyıda yükleme ve boşaltma yapabilecek küçük deniz taşıtlarını alıp, Alsancak Limanı'na yönlendirmenin anlamı neydi? Bu karar, Alsancak Limanı'nın yükünü artırmaktan başka bir sonuç yaratmazdı. Yapılacak şey belliydi. Belediye ile temasa geçilecek, bu durum anlatılacaktı. Durum belediyeden tam olarak öğrenilecek, bu kararın geri alınması için ne gerekiyorsa yapılmalıydı. Limanın durumu da özenle takip edilecek ve alınan önlemlerin yetersiz olduğu görüldüğünde, dernek durumu yeniden gözden geçirecekti²⁶¹.

Dernek bu sorunun çözümü için başta belediye olmak üzere değişik girişimlerde bulundu. İlerleyen zaman içinde bu kararın yeniden gözden geçirilmesinde başarılı da oldu.

1960 yılında, derneğin durumu ve İzmir Limanı'nda dönen ticari hareketlilik şöyleydi:

1960 yılı içinde, derneğe kayıt olan iki yeni kumpanyaya karşılık, bir kumpanya dernekten çekilmişti. Özetle 1959 yılında 21 acenta ve 40 kumpanya varken; bu yıl içinde sayı, 21 acenta ve 41 kumpanya olarak, 62'ye çıkmıştı. İzmir Liman hareketliliği, 1960 yılında yeni limanın devreye girmesiyle artmış ve gemi trafiği şu biçimde gerçekleşmişti.

²⁶¹ İzmir Deniz Ticaret Odası, Yönetim Kurulu Karar Tutanak Defteri.



Limana Gelen Gemi Sayısı	
1958	633
1959	870
1960	906

(Kaynak: Genel Kurul Tutanağı, 9 Ocak 1961, No: 091)

1959 ve 1960 Yıllarında Limana Gelen Gemi Sayıları ve Ülkeleri			
1959		1960	
Ülke	Gemi	Ülke	Gemi
İtalyan	162	İtalyan	194
Alman	132	Alman	109
Yunan	87	Yunan	90
İngiliz	77	İngiliz	86
Amerikan	65	Amerikan	82
Norveç	55	Norveç	58
Hollanda	67	Hollanda	56
İsveç	42	İsveç	44
Macaristan	31	Macaristan	29
Danimarka	23	Danimarka	25
İsrail	22	İsrail	24
Yugoslav	16	Yugoslav	24
S.S.C.B.	17	S.S.C.B.	19
Bulgar	16	Bulgar	17
Polonya	10	Polonya	15
Romanya	8	Romanya	8
Panama	11	Panama	7
İspanyol	10	İspanyol	7
Japon	9	Japon	2
Finlandiya	4	Finlandiya	3
Fransız	1	Fransız	3
Lübnan	3	Liberia	2
Honduras	1	Hindistan	1
Birleşik Arap Cumhuriyeti	1	Lübnan	1
Toplam	870	Toplam	906

(Kaynak: Genel Kurul Toplantısı, 9 Ocak 1961)

LİMAN ÇALIŞANLARININ ÜCRETLERİ

Dernek Yönetim Kurulunca, 1960 yılında sandalcı, bekçi, ustabaşı ve puantörlerin ücretleri bürüt olarak şu şekilde belirlendi:

1960 Yılı Sandal Ücretleri		
Liman İçinde	Normal Zamanda	18 Lira
	Fazla Mesai	27 Lira
Liman Dışında	Normal Zamanda	25 Lira
	Fazla Mesai	37.50 Lira

Servis Ücreti (1 Adet)	
Liman İçi	7,50 (Fazla Mesai, 10.75)
Liman Dışı	12,50 (Fazla Mesai, 18.75)

Diğer Çalışan Ücretleri		
	Normal Zamanda	Fazla Mesai
Gece Bekçileri	16	24
Ustabaşları	25	37,50
Puantör	23	34,50
Baş Puantör	30	45

Ancak, puantörlerin ve baş puantörlerin çalışmalarından daha önce de yoğun biçimde yakınmalar azalmadığı gibi artarak sürdü. Bu meslek çalışanlarının daha iyi çalışmalarını sağlamak için gerekli girişimlerin yapılması kararlaştırıldı²⁶². Sonradan yedek işçilere ödenecek ücretler için de bir saptama yapıldı. Buna göre; gündüz için 16; gece, pazar ve bayramlar için de 24 lira ücret verilmesi kararlaştırıldı. Ancak bu rakamlar net olarak saptanmıştı ve işçilere ödeme yaparken, ödenecek vergi kısmının da dikkate alınması gerekiyordu²⁶³. Bütününü henüz daha bitmemiş olan Alsancak Limanı'nda kimi teknik eksiklikler hala sürüyordu. Yeni limanın devreye girmesiyle, eskiye oranla durum kuşkusuz daha iyiydi. Ancak bu teknik yönden eksiklik bir an önce giderilebilse, ondan alınacak verimli sonuçların daha da artacağına kuşku yoktu. İlgili yöneticilerden alınan yanıtlar, gelecek için umut vericiydi. Askeri Darbe sonrasında limanların her ikisinde birden, siyasi çalkantıların bir sonucu olarak olumsuz bir etki olmadığına görülmesi kuşkusuz sevindiriciydi. Fuarın tam da ihracat dönemine denk gelmesiyle, o günler içinde iki limanın hizmet vermesine karşın, yine de tıkanıklık yaşanmıştı. Bunun nedeni, limanların kapasitesinden çok, teknik donanım ve çalışan personel eksikliğiydi. Bu tıkanıkların nedenleri arasında yoğun biçimde amele postalarının noksanlığı, şat kıtlığı, antrepoların yetersizliği, romokörlerin yeterli gelmeyişi en başta gelen konulardı. Bu nedenle, İzmir Ticaret Odası ile Liman Müdürlüğü'nün yukarıda maruz durumlara bir çözüm bulmak için harcadıkları yardım da gözden kaçmıyordu. Derneğin etkin üyelerinin 1960 yılı içinde kurul toplantılarına düzenli olarak katılmışlardı. Askeri darbenin yapıldığı günlerde bir aralık bu toplantılar yapılamamış, sonradan iş düzene girmişti. Ancak derneğin daha verimli sonuç alabilmesi için, dernek yönetiminde bulunanlar, sürekli katılımın artması gerektiğini üyelere anımsatıyor ve bunun için çaba harcıyorlardı. Başkan Zahcarie kiritik bir tarihsel dönemin yaşandığının bilincindeydi. Bu zor günlerde, dernek bir yara almadan yoluna

262 Yönetim Kurulu Tutanağı, 18 Kasım 1960.

263 Yönetim Kurulu Tutanağı, 8 Aralık 1960.





devam etmişti. Bunun için de özellikle Hukuk Müşaviri Macit Birsnel'in önemli bir desteği olmuştu. Bu nedenle Hukuk Müşaviri Macit Birsnel'e Dernek Başkanı tarafından bir yazı yazılarak, katkılarından dolayı dernek adına teşekkür edildi.

Bu yazıda şunlar denmekteydi:

"1960 yılında çok kıymetli yardımlarını bizden esirgemeyen fedakâr hukuk müşvirimize huzurlarınızda teşekkürü bir borç bilir ve siz sayın meslekdaşlarımın sizlere de aynı sebeplerden dolayı şükranlarımı sunar, cümlemenizi sevgi ve saygı ile selamlarım. Zacharie"²⁶⁴.

Sonraki Yıllar:

1960'tan 12 Mart 1971'e 27 Mayıs'tan sonra Türkiye'de siyasal süreç yepyeni bir mecraya yönelmişti. Eski anayasanın yerine yeni bir anayasa hazırlanmaya başlandı. 1961 yılında bu anayasa yürürlüğe girdi. Ancak şimdi yepyeni bir süreç daha başlamıştı. Eskiden kalma yasaların pek çoğunun, yeni anayasaya uyumlu bir duruma getirilmesi gerekmektedir. Deniz Ticareti ile ilgilenen meslek gruplarının, bu düzenlemeler sonucunda, kendi mesleki kuruluşlarının yönetmeliklerini de değiştirme zorunluluğu doğmuştu. Bu nedenle, her mesleki birlik gibi, Deniz Nakliyecileri Derneği de kendi yönetmeliklerini bu yeni süreçte başta anayasa olmak üzere ilgili yasalara uyarlamak için yoğun bir çaba içine girmişti.

27 Mayıs Askeri Harekâtı olduğunda derneğin başkanı uzun süre dernekte üyelik, yönetim kurulu üyeliği ve başkanlık yapmış deneyimli bir kişi olan Bay Hanri Zacharie idi. Başkan yardımcılığını da J. Fantasia yapıyordu. Derneğin genel sekreteri de F. Romano'ydu. Veznedarlığını H. Dutilh, müşavirliklerini de R. Balliani, E. Joly ve M. Sidi Sarfati üstlenmişti. Bu yılın başında kimi üyelere de değişiklikler oldu. Örneğin, 19 Ocak 1961 tarihinde, G. J. B. Arcas Succr; L.G. Arcas firmasının, 30 Aralık 1960 tarihli mektubu ile doğrultusunda görevinden ayrıldı. Buna karşılık;

²⁶⁴ Genel Kurul Tutanağı, 9 Ocak 1961.

Zandonati Balliani Deniz Acentasının faal üyeliği kabul edildi²⁶⁵. Yönetmelik gereğince üye olabilmek için en az iki üyenin önerisi gerekiyordu²⁶⁶. 10 Ağustos günü, Catoni Maritime Agencies S.A. İzmir Bürosunun derneğe üyeliği oy birliği ile kabul edildi²⁶⁷.

1961 yılında Anayasa'nın kabul edilmesi ve yeni hukuksal değişikliklerin yapıldığı dönemi izleyen yıllar içinde Türkiye'de siyaset yeniden düzenlendi. Askeri darbe sonrasında kurulan hükümetlerin yerini, birkaç yıl sonra seçimler sonrasında oluşan sivil yönetimler aldı. Ancak 1960'lı yılların sonlarına doğru, Türkiye'de siyasi hava, yeni hareketlilikler kazandı. Gençlik hareketleri yoğunlaştı. Politik yaşantıda büyük gerilemeler oldu.

Derneğin kuşkusuz, mesleki sorunların çözüme kavuşturulması ve ortak amaçlar doğrultusunda bir araya gelmiş deniz nakliyecileri ve acentelerinin dayanışmalarını güçlendirmekten başka amacı yoktu.

Bu on yıllık süre içinde; yani 1961 yılından 1971 yılına dek derneğin yönetim yapısı şöyle şekillendi:

8 Ocak 1962 günü yapılan genel kurunda, yönetim yapısında kimi değişiklikler oldu. Uzun zamandır derneğe hizmet veren Bay Sidi Sarfati artık yönetim kurulunda bulunmuyordu. Onun yerine Müşavir olarak Roberto Milovich gelmişti. Öteki eski üyeler, bu yıl içinde de görevlerini sürdürdüler. Bay Zacharie yine yönetim kurulu başkanlığını sürdürüyor ve derneği temsil ediyordu. 12 Ocak 1963'te yapılan genel kurulda da yönetimde değişiklik olmadı. Bir yıl önceki üyeler olduğu gibi görevlerini sürdürüyorlardı. Ancak bir sonraki yönetim kurulunda, yani 1964 yılında Başkan Bay Zacharie, Sidi Sarfati ve Akaoui'nin, dernek adına defterdarlıkta mali sorunlarda müşavir olmaları için yetki verildi. Bunun için verilen yetki, süreç içinde zaman zaman yineleni²⁶⁸. Moris ve Hendrik Dutilh'e ait "Linea E. Sperco SPA" kumpanyasının adının da; "Navigazione E. Sperco SPA" adını almıştı. Artık kumpanya, bu adla dernekte temsil edileceğinden, değişiklik ilgili defter kayıtlarında yenilendi²⁶⁹.

14 Ocak 1964 tarihinde yapılan yönetim kurulu üyeleri de şunlardan oluşuyordu. Başkan: Hanri Zacharie; Başkan Vekili: Edward Joly; Genel Sekreter: Fernando Romano; Muhasip: Roberto Milovich; Müşavir: Raymond Balliani; Müşavir: Hendrik Dutilh; Müşavir: Elie Enriquez...

Derneğe yeni üyelerin kayıtları da yapıldı. Yıl içinde derneğin aktif üye sayısı 65'ti.²⁷⁰ 30 Temmuz 1964 günü, Lyonel A. Makzume Acentesi de derneğin üyesi olarak kabul edildi²⁷¹. 5 Ağustos 1964 tarihinde ise; Lucien Arkas acentesinden derneğe gelen bir mektupta; Arcas firması İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyetine faal üye olarak katılmak istediğini belirtiyordu. Bu istek oy birliği ile kabul edilerek, bu durum bir yazı ile dernek üyeliğine başvurmuş Arcas firmasına iletildi.²⁷² Lucien Arkas, artık bu yıldan itibaren dernekte yer almıştı. Lucien Arkas, derneğin her dönemde daha verimli sonuçlar alması için çalışmıştı. Kumpanyanın merkezi olan İzmir'de aktif biçimde çalışıyordu. İzmir'deki derneğin üyeliğine 1964'te girdiğinde Lucien Arkas henüz 19 yaşındaydı.²⁷³

265 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Ocak 1961.

266 Yönetim Kurulu Tutanağı, 10 Mart 1961.

267 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Haziran 1961.

268 Yönetim Kurulu Tutanağı, 14 Şubat 1963.

269 Yönetim Kurulu Tutanağı, 14 Şubat 1963.

270 Genel Kurul Tutanağı, 15 Ocak 1964.

271 Yönetim Kurulu Tutanağı, 30 Temmuz 1964.

272 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Ağustos 1964.

273 Lucien Arkas ile Yapılan Söyleşi.





Denizciliğe baktığınız zaman da üç kol vardı: Bir yolcu gemileri... Sonra, bugün kruvaziyer dediğimiz gemicilik. İlk olarak babam uğraştı onlarla. Yükleme gemileri tabii ki... O zaman yalnız İzmir'de büromuz vardı. Ben babamdan işi, 1964'te devraldım. 1964'ten bu güne hesap edersek demek ki neredeyse 50 seneyi bulacağız bu meslekte. İlk sene ben üç kolda devam ettim. Sonra ithalatı bıraktım. Dövizimiz yoktu zaten. O günkü şartlarda kota, şu bu; bir yığın sorun... Sonra hoşuma gitmedi zaten ve bıraktım. İkincisi turizm ve nedense ben turizm işini hiç sevemedim. Denizi daha çok sevdim. Bu nedenle de denize yöneldim. Yani bütün gücümü denize verdim.. Çünkü üç iş birden yürütmek mümkün değildi. Her biri yarım kalacağına, bir yerde güçlü olmak daha iyidir her zaman. O felsefesiyle denizcilik işine başladık; yani deniz nakliye acenteliği olayına... Dediğim gibi sene 1964... 1972'ye kadar bu işi İzmir'de yürüttüm. Ancak bu tarihe gelince, artık bu işin İzmir'den yürümeyeceğine karar verdim. İstanbul'un hep bir cazibesi vardı. Bu nedenle, İstanbul'da bir şube açtım. Bunu yaptığımda henüz daha 27 yaşındayım. O günlerin koşullarında İzmirli pek İstanbul'da şube açmazlardı. Bunun tersi olur, İstanbullu acenteler İzmir'de şube açarlardı. Biz tersine gittik. İzmir'den çıkıp, İstanbul'a gittik ve orada şube açtık. Bizim yaptığımız işi garipseyenler; şöyle bir baktılar bizim yaptığımız işe. "Bu adamlar akıntıya kürek mi çekiyor" diye düşünmüş olmalılar tabii ki... Kolay olmadı. İstanbul'da el attığımız işi bir yere getirmek için 1972'den 80'lere kadar emek harcadım..

Lucien Arkas

Aralık 1964 tarihinde Scandinavian Near East Acentasına bağlı Compagnies Prenville Mediterranean Lines Oslo ve Armenent Deppe S.A., Anvers şirketleri, Akdeniz seferlerini iptal etmeleri nedeniyle dernek üyeliğinden çekildi²⁷⁴. Buna karşılık Greek South American Line. S. A. Pire dernek üyesi olma isteğinde bulundu ve 29 Aralık 1964 tarihinde bu başvuru kabul edildi²⁷⁵. 14 Ocak 1965 tarihinde de Ava Komandit Şirketi dernek üyesi oldu²⁷⁶.

Lucien Arkas'ın kayınpederi Zandonati de İzmir'in eskiden bu yana denizcilik alanında faaliyet gösteren tanınmış bir acentesiydi. Zandonati, İtalyan gemilerine bakardı. İtalya'dan gelen çoğu beyaz renkli yolcu gemilerinin acentesi bu kişiydi. Bornova'da oturan Zandonati süreç ilerleyip sektörde önemli değişiklikler yaşandıkça, yeni duruma uyum sağlayabilmek için damadı Lucien Arkas'tan destek alıyordu. Bay Arcas, bir yandan kendi acentelik ve gemi nakliyatçılığı işleriyle ilgilenirken, öte yandan kayınpederi Zandonati'nin işlerine de bakardı. Çünkü meslektaş oldukları için karşılaştıkları sorunlar birbirine benziyor; sektörde değişiklikleri çok yakından izleyen Bay Lucien Arkas, Zandonati'ye ait gemi acenteliğine katkıda bulunmaktan da geri kalmıyordu²⁷⁷.

1965 yılında dernek yönetim kurulunda bir değişiklik olmadı. Ancak yıl ortasında Bay Fernand Romano, acentelik hizmetlerini artık İstanbul'da sürdürme kararı aldığı için İstanbul'a yerleşmişti. Yıl ortasında verdiği bir dilekçe ile yönetim kurulu üyeliğinden ayrıldı. Dernek o zamana değin dernek faaliyetlerinde büyük hizmetleri görülen Fernand Romano'ya hizmetlerinden dolayı bir teşekkür mektubu yazdı. Onun yerine sonradan uzun süre dernek başkanlığı yapacak olan Jan Akavi'ye dernek yönetim kurulu üyeliğine seçildi. Fransız gemilerinin acenteliğini yapan Akavi'ye, sektör içinde önemli yere sahip kişilerden biriydi²⁷⁸. Son derece iyi Fransızca bilir; hatta karısıyla birlikte Fransızca dersleri de verirdi. İlerleyen yıllar içinde konteyner dönemi başladığında, bu işle de uğraştı. Sonraki yıllarda Dernek'te uzun süre görev yapmış ve derneğin tarihi içinde unutulmaz bir iz bırakmış olan Yılmaz Amasya'nın verdiği bilgiye göre o daha çok konteynerlerle ilgileniyor; acentelik yapıyor; gelen gemilerin yüklemesini gerçekleştiriyordu²⁷⁹. 1966 Yılında yapılan genel kurulda ise; yeni yönetim kurulu şu şekilde oluştu: Başkan: Hanri Zacharie; Başkan Vekili: Edward Joly; Genel Sekreter: Raymond Balliani; Muhasip: Jan Akavi; Müşavir: Hendrik Dutilh; Müşavir: Roberto Milovich; Müşavir: M. Sidi Sarfati... Bu yönetim kurulunun yeni üyesi, daha önce de yönetimde yer almış olan M. Sidi Sarfati idi.

Ancak,1967 yılı yönetim kurulu üyeleri arasında, dernek başkanı ve kimi üyeler değişmemekle birlikte yeni isimler yer aldı. Bu yılın yönetim kurulu üyeleri şunlardı:

Başkan: Hanri Zacharie; Başkan Vekili: Jeffrey Edward Maltass; Genel Sekreter; Ivan Prossen; Muhasip: Jan Akavi; Müşavir: Roberto Milovich; Müşavir: Maltass Jeffrey; Müşavir: Hendrik Dutilh...

1968 yılında yeni yönetim kurulunda İskender Eray ile Lucien Arkas da yer aldı. Buna göre üyeler şu kişilerden oluşuyordu: Başkan: Hanri Zacharie; Başkan Ve-

274 Yönetim Kurulu Tutanağı, 29 Aralık 1964.

275 Yönetim Kurulu Tutanağı, 29 Aralık 1964.

276 Genel Kurul Tutanağı, 15 Ocak 1964.

277 Lucien Arkas ile Yapılan söyleşi.

278 Benyamin Çukurel ile Yapılan Söyleşi

279 Yılmaz Amsaya ile Yapılan Söyleşi

kili: Jefrey Edward Maltass; Genel Sekreter: İskender Erey; Muhasip: Jan Akavi; Müşavir: Hendrik Dutilh; Müşavir: Ivan Prossen; Müşavir: Lucien Arkas...

1969 yılında ise Çetin Şaşmaz yeni yönetim kuruluna girmişti. Hanri Zacharie yine derneğin başkanıydı. Buna göre üyeler şu şekilde görev dağılımı yapmışlardı: Başkan: Hanri Zacharie; Başkan Vekili: Çetin Şaşmaz; Genel Sekreter: İskender Erey; Muhasip: Jan Akavi; Müşavir: Jefrey Edward Maltass; Müşavir: Hendrik Dutilh; Müşavir: Lucien Arkas...

Yönetim kuruluna 1969 yılında girmiş olan Çetin Şaşmaz, bir yıl sonraki genel kurulda yönetim kurulu başkanlığına getirildi. O artık bu yıl uzunca zamandır dernek başkanlığı yapmış olan Zacharie'nin yerini almıştı. Bundan en memnun olanlardan biri Bay Hanri Zacharie idi. Zacharie düşünce olarak, sektör içinde gençlerin önünü açmak, onlara sorumluluk vermek ve destek olmaktan yana bir kişiliğe sahipti. Bu nedenle O, dernek yönetim kurulu üyeliğini bırakmakla kalmadı; dernek yönetim kurulu başkanlığını üstlenmiş bir gence, yani Başkan Çetin Şaşmaz'a işlerinde yardımcı olmak için dernek başkan yardımcılığını da kabul etmişti. Böylece yönetim kurulu şu biçimde oluşuyordu:

Başkan: Çetin Şaşmaz, Başkan Vekili: Hanri Zacharie; Muhasip: Jan Akavi; Genel Sekreter: Lucien Arkas; Müşavir: Hendrik Dutilh; Müşavir: M. Sidi Sarfati; Müşavir: Ivan Prossen...

Derneğin bu tarihlerde genel durumu ile ilgili bilgi veren Bay Lucien Arkas, gözlemlerini şu biçimde anlatmaktadır: "1970'lerdeki derneğe geleceksen, telefonla konuşmak problem, uçakla gelip uğramak büyük zorluk... Acente dediğin ise, armatörün kendisini teslim ettiği ve güvendiği insandı. O zaman armatör için, acentenin dediği önemliydi. Armatör acentenin sözünden çıkamazdı. Armatörün çalıştığı yerde, kimlerle muhatap olduğunu, ne gibi koşulların bulunduğunu bil-



Dernekle tanıştığımda henüz yirmi yaşındaydım. Tifl oğlandım o zaman. Orada koca acenteler vardı. Bizim derneğin bürosu da pasaportta Rees binasındaydı. Ve zarar ediyorlardı. Zamanla ben de düşüncelerimi söylemeye başladım. Şunu anımsıyorum. Tarifeleri gelin dolara çevirelim dedim. Ben bunu söylediğimde herkes yüzüme güldü. Ondan sonra ne zamanki ben birkaç sene sonra yönetim kuruluna girip de hani muhasip üye oldum, dedim ki "Dolara geçiyoruz beyler" Kimse o zaman itiraz etmedi. Ben de muhasip üyeliği birkaç yıl boyunca yürüttüm zaten. Ama bugün bizi dernek olarak kurtaranda o karardır. O günden beri, derneğin ekonomik olarak güçlendiği ortaya çıktıktan, bana hep madem sen para kazandırdın, yönetimde kal dediler. Ben meslekte o gün bugün aynı yerdeyim. Dernekte hiçbir terslik yaşamadık. Sonra paralar iyice birikince, derneğe bir yer alalım diye düşündüm ve bunu yönetime açtım. Aranıp tarandı, yer bulundu. Olurdu olmazdı derken, alındı. İyi de oldu. Benim derneğe bir faydam olmuştusa, bu konudaki katkımı söyleyebilirim öncelikle. Ama şunu da söylemeliyim. Bay Dutilh'le ilginç bir diyalogum vardı. Hem ticari rakip olarak kapıştık hem de çok severdik birbirimizi. Benim eski eniştemdir o.. Ablamın eşiydi. İş konusunda rakiptik. Ama çok zeki biri olduğu için, müşterek konularda her zaman bu rekabetin ortasını bulmak mümkün olurdu onunla. Biz de işimizi büyüttük o zamanlar. O da ben de etkili bir rol oynayabiliyorduk dernekte. Dutilh'e ben aynı fikirdeysen; bir iki itiraz var ya da yoksa; dediğimiz mantıklıysa ikna edebiliyorduk insanları. Bu durum dernekte de bir ahenk yarattı. Çok övünülecek bir şeydir, dernekte hiçbir zaman bir çekişme ortaya çıkmadı. Yaşatmadık çünkü katırı çeken iki isimdik, ben ve Dutilh... Öteki arkadaşlarımızla da ilişkilerimiz çok iyiydi; anlaşabiliyorduk.

Lucien Arkas

mesi mümkün değildi. Bir kere bir yabancıнын, Türkiye'yi anlamasının zorlukları vardı. Çünkü bizim için makul olan bir şey, onun kafasına uymuyor; anlamakta zorluk çekebiliyordu. İki büyük acente Dutilh ve biz o zaman aynı fikirde olunca ve diğer arkadaşlar da bunun ekonomik olarak lehlerine olduğunu anlayınca, o zaman siz çekiyordunuz götürüyordunuz konuyu. Dalgayı siz yaratıyordunuz ve öncü oluyordunuz yani. Arkada takip edenler bunun yararını gördükleri için de "tamam" diyorlardı²⁸⁰. Görülüyor ki dernek bu on yıl içinde gerek temsil ettikleri kumpanya ve armatörler ve gerekse aktif üyeler yönüyle kendini yenilemiş, tazelenmiş, yeni bir kan kazanmıştı. Yönetim kuruluna yeni kişiler girerek, onların deneyim kazanmasının yolu açılmıştı. Bu yıllar içinde de yönetim kurulu üyeleri yoğun biçimde daha önceki yıllardan tortular halinde kalan, yeni biçimler ve koşullara bürünen sorunlarla uğraşmak zorunda kalmışlardı. Yeni ve eski limandaki değişiklikler; bunun yanı sıra sürekli yinelenen ve değişen teknoloji; gemi gövdelerinin daha da büyümesi; ticaretin yoğunlaşması; ithalat ve ihracatın artması ve limana gelen ve giden gemi sayılarındaki artışlar... Bu ve buna yakın konular, derneğin yakından ilgilenmek durumunda kaldığı işler arasındaydı. Ancak bütün bunların yanı sıra en önemli çalışma, 1961 Anayasası'nın yürürlüğe girmesi ve ona uyumlu yeni yasaların çıkarılmasıydı. Derneğin gerek yönetmelik ve gerekse ilgili mevzuatlar yönünden işleyişini ve çalışmasını bu yeni yasal duruma ve uygulamalara uyarlama çabası vardı. 1963 yılı Kasımında dernek önemli bir üyesini yitirdi: Bay Harold Whittall... Kasım ayında yaşamını yitiren Harold Whittall'ın ölümü, kuşkusuz hem sektör hem de dernek açısından yeri doldurulamaz bir boşluktu. Bu ölüm, daha önceki yıllarda yitirilen sektörün öteki önemli adları gibi, gerek dernek yönetim kurulunda ve gerekse üyeler arasında derin bir acı yaratmıştı. Onun yerine Bay Maltass yedek üye olarak seçildi. 13 Kasım günü yapılan toplantıda Başkan H. Zacharie; üyelerini ebediyen aralarından ayrılan Harold Whittall için bir dakikalık saygı duruşuna davet etti²⁸¹. Ancak yaşam sürüyordu. O, kendi doğal döngüsü içinde akarken, değişen koşullar ve yenilenen yüzlerle dernek de yolunda yürümeye devam ediyordu.

YENİ VERGİ YASASI

4.1.1961 tarihinde kabul edilip, 10.01.1961 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 213 sayılı yeni "Vergi Usul Kanunu"nu, getirdiği değişiklikler nedeniyle bütün vergi mevzuatının yeniden gözden geçirilmesini zorunlu kılmıştı. Bu yasa ek olarak yapılan kimi düzenlemelerle yabancı vapur acentelerinin vermeleri gereken navlun vergileri yükseltildi. 1960 yılında %4.80 olan vergi oranı, yeni vergi yasasıyla birlikte %7.40'a çıkarılmıştı. Bu vergi artışının uygulanışına da 1 Ocak 1961 tarihinden sonra başlanmıştı. Bu değişikliğin, özellikle düzensiz gelen ve kiralanan gemiler için bir yığın sorunlar doğuracağı açıktı. Derneğin Hukuk işlerinde müşavirliğini yapan Macit Birsell; resmi gazetede yayınlanan yeni kanunu incelemiş ve kimi ayrıntıları not almıştı. Bu aldığı notlar, geleceğe ilişkin derneği bağlayacak kimi düzenlemelere ilişkin idi. Bu nedenle o, yapılan değişikliklerle ilgili kimi açıklamalar yapma gereği duydu. 19 Ocak 1961 Cuma günü dernek yönetim kurulunda bir değerlendirme yapıldı. Macit Birsell'in saptadığı konuların ele alınıp irdelenmesinin, bunun için de Macit Birsell tarafından bir açıklama yapılmasının yararlı olacağına karar verildi. Bu nedenle 24 Ocak salı günü, bir değerlendirme toplantısı yapılmasına karar verildi. O gün Macit Birsell yönetim kuruluna gelecek ve yeni vergi yasasında açıklığa kavuşturulması gerekli konularla ilgili bilgiler verecekti²⁸².

280 Lucien Arkas ile Yapılan Görüşme.

281 Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Kasım 1963.

282 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Ocak 1961.



Belirlenen gün, Hukuk danışmanı Macit Birsal, yönetim kuruluna gelerek, açıklamalarda bulundu. O, özellikle yeni dönemde gemilerden alınan navlun ücretleri üzerinde duruyor; bunun yeni yükler getireceğini belirterek, yönetim kurulunun bu konuya ilgisini çekiyordu. Yeni vergi yasasında navlun ücretlerine bir gönderme yapılmamıştı. Ancak yasanın çizdiği genel çerçeveden hareket edildiğinde, ilgili yasanın yüzde seksenlere varan bir vergi artışı getirdiği anlaşılmaktaydı. saptamıştı. O zamana değin, navlun vergisi % 4.80 düzeyinde iken; 1960'ta yapılan düzenleme ile %6.60'a çıkmış; 1961 yılına gelince bu oran, 1 Ocak 1961 tarihinden geçerli olmak üzere, %7.40'a kadar yükselmişti. Matrah üzerinden %3 vergi ödemeye mükellefleri zorunlu tutan 213 sayılı yasanın 4. Ve 5. maddeleri üzerinde duran Birsal; bu ödemeye karşılık, 5 sene vadeli ve %4-6 faiz getiren hazine bonoları verileceğini söylemekteydi. Ona göre bu yasanın uygulanmasında yabancı şirketlerin de bu genelgeye uymaları gerekiyordu²⁸³.

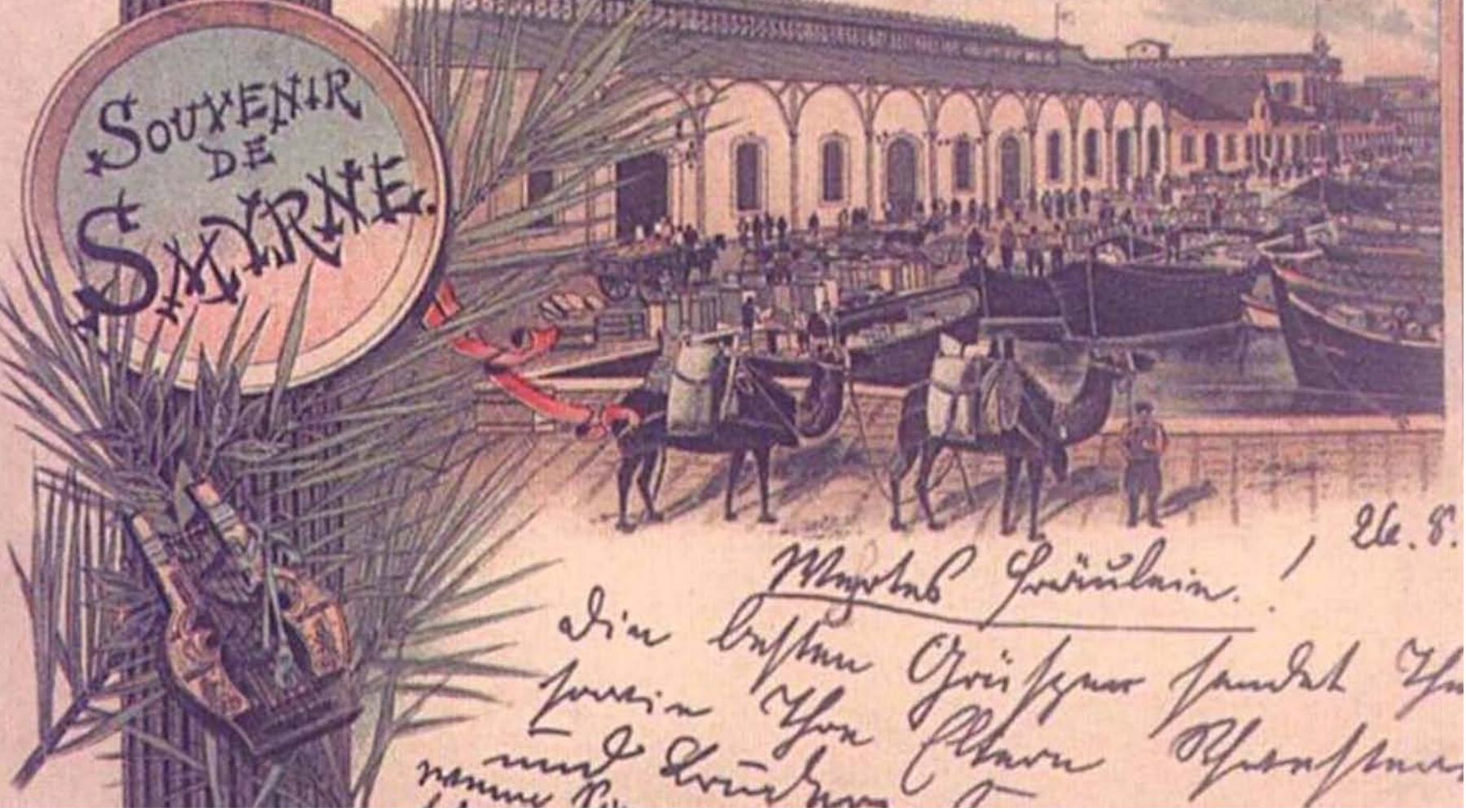
Konu yalnızca yeni yasal düzenlemeden dolayı yabancı acentelere getirilecek vergi artışı sorunuyla sınırlı değildi. Bu karara atıf yapılarak, kimi uygulamalar emsal gösterilip, üç sene için değişiklik yapılamayacağına ilişkin somut belirtiler de vardı. 1960 yılına ait vergisini, o yıl ödemiş olanla; beyanname verdikten bir yıl sonra ödeyecek olan arasında ortaya çıkan fark, vergi mükellefiyeti açısından bir ayrılık ve eşitsizlik yaratıyordu²⁸⁴. Konunun bu çelişik yanlarının aşılıp, netleşebilmesi için, daha zaman geçmesine gerek vardı. Nitekim İstanbul Ticaret Odası, daha önce kendisine yazılan mektuba avukatları Bay B. Galin aracılığıyla yanıt verdi. Bu yanıtta; %3 Hazine Bonosu ve bunun karşılığı olmak üzere 1960 yılı için %7.40 oranında yükseltilecek vergi konusunda, Ankara'ya müracatta bulunulması, ancak bundan önce, İstanbul'daki nakliyecilerin kendi aralarında ortak karar almaları belirtiliyordu²⁸⁵. Bu mektuptan anlaşıldığına göre, İzmir Deniz Nakliyeciler Derneği'nin yazısı üzerine, İstanbul Ticaret Odası da sorunun ayırdına varmış;

283 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Ocak 1961.

284 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Şubat 1961.

285 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Şubat 1961





bu nedenle de Ankara nezdinde girişimlerde bulunmanın gerekli olduğu kanısına varmıştı. Bu yanıttan, İstanbul'daki Deniz Nakliyecilerinin de pek memnun olmadığı kendiliğinden anlaşılmaktaydı. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti bu açıklamaya karşısında konunun ne denli önemli olduğunu kavramıştı. Bu nedenle konuyu daha kesin biçimde açıklığa kavuşturmak ve görüş alışverişinde bulunmak üzere, İstanbul'daki Ticaret Odası'na bir mektup yazıldı. Bu mektupta saptanan konulara vurgu yapılıyor ve bunun üzerinde odanın düşünceleri soruluyordu²⁸⁶.

Kaldı ki; deniz nakliye işiyle uğraşan acente ve gemi adamlarını zorda bırakacak uygulama, bununla da sınırlı değildi: Bu tarihlerde, Belediye Resmi'nin artırılması yönünde de bir karar alınmıştı. Liman Reisliği, 7 Mart 1961 günü, 218 sayılı bir yazıyı İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyetine göndererek; 6 Mart 1961 tarihinden sonra, belediyece alınan vergilere asker ailelerine yardım amacıyla %50 oranında zam yapıldığını belirtiyordu²⁸⁷. Bu da kuşkusuz, deniz nakliye işiyle uğraşan işletme, acente ve diğer ilgili kurum ve kişiler için önemli maliyetler getirecek bir karardı.

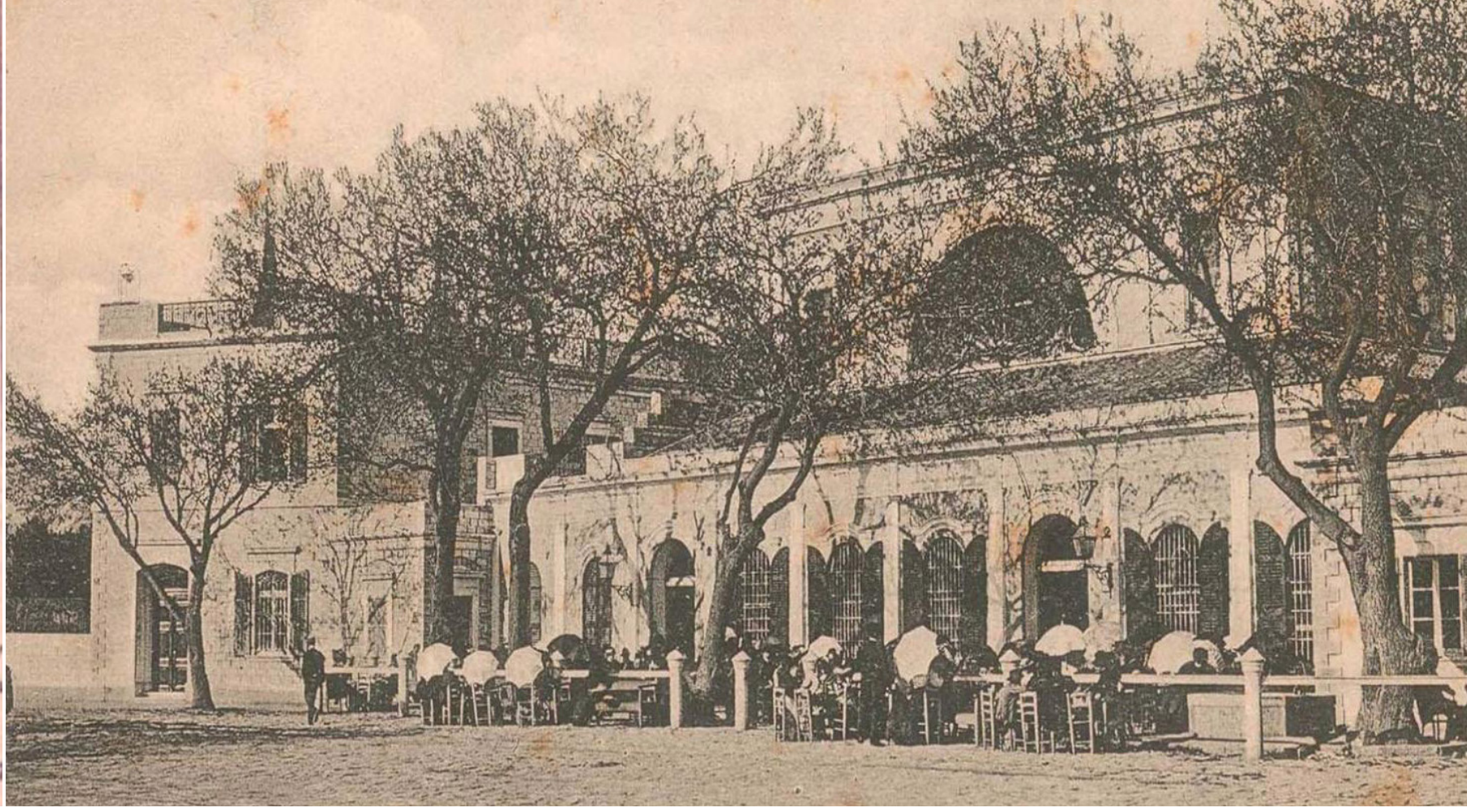
GEMİLERİN FAZLA MESAI ÜCRETLERİ

Yılın ilk ayı içinde vergi yasasının çıkmasıyla birlikte; doğrudan ekonomik yükümlülüklerle ilişkin bir dizi istek, ardı ardına gelmeye başlamıştı. Bu dönemde, sosyal temelde kimi düzenlemelere gidildiği bilinmedik bir şey değildi. Toplumsal gelişme açısından, Temmuz 1961 Anayasası yürürlüğe girmeden, ardı ardına gelen kimi düzenlemelerle; yeni bir sürecin başladığının işaretleri verilmekteydi.

Yeni dönem, eskiye oranla daha merkezîyetçi bir nitelik almaya başlamıştı. Bu genel durumun yansımaları Liman içinde gemilerin ve deniz nakliyecilerinin so-

²⁸⁶ Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Ocak 1961.

²⁸⁷ Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Şubat 1961.



rumlu oldukları yükümlülüklerde gözlemlenen gelişmeler üzerinden de görülebiliyordu. Örneğin, Alsancak Limanı'nın bağlı olduğu Denizcilik Bankası, 1 Şubat 1961 tarihinde aldığı ani bir kararla; Alsancak Limanı'na gelip yük boşaltan ya da yük saran gemilerden, "fazla mesai ücreti" adıyla yeni bir ücret almaya başlamıştı. Bunun için, gerek gemi işletmelerine ve sahiplerine hiçbir bildirimde bulunmadan, bu ücretin kesin olarak ödenmesi yönünde girişimlerde bulunmuştu. Depolar önünde yük almayı bekleyen gemiler, artık bu parayı ödemekle zorunlu tutuluyorlardı²⁸⁸.

İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti Yönetim Kurulu, bu yeni uygulamayı değerlendirek, bunun büyük bir çelişkili durumun, gemi nakliye işiyle uğraşan sektörün aleyhine bir istek ve uygulama olduğu kanısına vardı. Durum son derece açıktı: Limanın kara kısmında yapılan çalışmalar bu yıl içinde bile hala tamamlanabilmiş değildi. Çalışmalar uzadığına ve bir türlü liman hizmetlerinin sağlıklı ve zamanında yapmayı gerekli kılacak bu hazırlıklar yapılamadığına göre; sırf bu eksikliklerin yol açtığı etkenlerden dolayı; geminin limanda kalması uzuyorsa; bundan gemi nakliyecilerinin sorumlu tutularak, bir de fazla mesai ücreti alınması anlaşılacak gibi değildi. Gemilerin, yükleme ve boşaltma işi gerçekten de limanın henüz tam verimli çalışacak düzeye getirilememesinden dolayı, gemilerin öngörülen süreden daha fazla limanda kaldıkları oluyordu. Gemi, yeterince hizmet verilemediğinden; kendi istemi dışında limanda kalmakla zaten bir kayba uğruyordu. Yitirilen her gün; gemi için maddi bir kayıp anlamına geliyordu. Bu yetmiyormuş gibi; bir de Liman İşletmesi tarafından fazla mesai ücreti adı altında ücret istenmesi ve bunun da hiçbir bildirimde bulunmadan alınmaya başlanması; gemicileri ve gemi nakliyecilerini zarara sokacak bir uygulama sayılmalıydı. Bu nedenle; İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti Yönetim Kurulu derhal, Denizcilik Bankası'na bir mektup yazarak sorunu anlattı. Bu mektupta öncelikli olarak bankaya, fazla mesai ücreti adı altında gemilerden alınan ücretin hiçbir biçimde gemileri ilgilendirmedeği anlatılmaktaydı²⁸⁹.

288 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Şubat 1961.

289 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Şubat 1961.









Bu nedenle, Denizcilik Bankası'nın bu görüş ve eleştirilere ne türlü yanıt vereceği İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti tarafından çok önemli görülüyordu. Bir süre sonra yanıt geldi. Denizcilik Bankası'nın, derneğin kendisine gönderdiği mektup-taki isteklere karşı verdiği yanıt olumsuzdu. Karada yapılan çalışmalar nedeniyle verilen fazla çalışma parasının gemilere ait olmaması gerektiğine ilişkin görüşe olumlu bakılmadığı görülmüştü. Bankaya göre bu ücretin gemiler tarafından ödenmesi zorunluydu. Dernek haklı olduğunu düşündüğü bu konuda bankanın yaklaşımını doğru bulmuyor, konunun daha net bir dille anlatılmasının yararlı olacağını düşünüyordu. Bu nedenle yeni bir yazı yazılarak, konunun daha etraflıca anlatılmasına karar verildi²⁹⁰.

Bankanın karada yapılan çalışmalar nedeniyle gemilerin fazla beklemesinden dolayı kayıplarının neler olabileceğini düşünüp, bunun önlemini alması gerekliydi. Buna karşın banka buna bir de fazla mesai ücreti gibi bir uygulamanın getirilmesini doğru ve haklı bir uygulama olarak görmekteydi.

16 Ağustos 1961 tarihinde derneğe yanıt geldi. Bankanın bakış açısı değişmemişti. Banka yazdığı yazıda, fazla çalışma isteyen taraf gemi sahipleri ve acenteler olduğuna göre; bu süre içinde ortaya çıkan giderlerin, bunlar tarafından ödenmesi uygulamasının haklı olduğunu söylüyordu. Yükün gerçek sahibi olan ihracatçı ya da ithalatçıdan bu ücreti almak söz konusu olmadığına göre; bu paranın gemi nakliyecileri tarafından ödenmesinin normal olduğu vurgulanıyordu. Ancak; bu yanıt, deniz nakliyecileri tarafından tatmin edici bulunmuyordu²⁹¹.

ESKİ VE YENİ LİMAN AYIRIMI

1962 yılının ortalarında Ulaştırma Bakanlığı, Pasaport'taki eski İzmir Limanı'nın yalnız yolcu gemilerine ayrıldığını belirten bir açıklama yaptı. Bu açıklamadan

290 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Nisan 1961.

291 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Ağustos 1961.

sonra yük ve yolcu gemilerinin hangi limana yöneleceği kesin bir ayırımla ortaya çıkmıştı. O zamana dek, Denizcilik Bankası'nın konuya açıklık getiremeyişi, derken İzmir Belediyesi'nin yük gemilerinin eski limanda yükleme ve boşaltma yapması karşısında çıkardığı güçlükler belleklerdeydi. Bu yeni açıklama ile artık sorun yeni bir boyut almıştı. Artık bütün yük gemileri, Alsancak Limanı'na, yolcu gemileri de Pasaport Limanı'na yönelmek durumundaydılar. Bu kararın uygulamasına geçildiğinde; Alsancak Limanı'nın o zamana değin kendi üzerinde dönen yük gemisi trafiğinde yoğun bir artış oldu. Bu yoğunluğu Alsancak Limanı'nın karşılamaktan ne denli uzak olduğu, yaşanarak öğrenilmişti. İthalat ve ihracatın çok canlı olmadığı mevsimlerde bile Alsancak Limanı'nın bu kadar dolu olması, limanda hareketliliğin özellikle Ağustos ayından sonra başlayan ihracat mevsiminde daha da artacağını gösteriyordu. Böylece yoğun gemi trafiği nedeniyle limanda büyük bir kilitlenmenin yaşanacağı anlaşılmaktaydı.

Bununla birlikte Denizcilik Bankası, Ticaret Odası ve hatta İzmir valisinin bu kararı iptal ettirmek için gerekli raporlar hazırladığı duyuluyordu²⁹². Eski limandan yük taşıyan gemilere yasak getirilmesi üzerine daha haziran ayından sonra Alsancak Limanı'nda büyük bir yoğunluk ortaya çıkmıştı. Bu yoğunluğu gözlemleyenler, bu uygulamayla birlikte çok kötü bir durumun ortaya çıktığını görüyorlardı. Yük taşıyan gemilerin sayısı, yolcu taşıyan gemilerle karşılaştırılamayacak kadar çoktu. Bu nedenle eski liman bütünüyle boş olduğu halde, gemiler körfezde sıra bekliyorlardı. Yerel yönetim birimleri, bu kararı iptal ettirmek için Ankara'ya başvurmuşlarsa da buna ne türlü bir karar verileceği belli değildi. Durumsa gittikçe sıkışıklık gösteriyordu. Dernek üyesi acenteler, ne tür bir yanlış kararla karşı karşıya kaldıklarını görüp, soruna bir an önce çare bulunmazsa, gidişin gerçekten kötü olacağını söylüyorlardı. Bu durum üzerine yoğunlaşan İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti Yönetim Kurulu, Ulaştırma Bakanlığı'na bir telgraf çekti. Bu telgrafta şunlar söylenmekteydi:

“Emriniz üzerine İzmir'in eski limanında yükleme ve boşaltma işleri durdurulmuştur. Alsancak Limanı en fazla 7 gemi almaktadır ve bugün dolmuştur. İzmir'in eski limanı tamamen boş olduğu halde, limanda Almanya'dan Else, İsrail'den Amal, İtalya'dan Tarquina ve Hollanda'dan Stentor gemileri sıralarını beklemektedirler. İsveçten Kerstin ve Ulla, Hollandalı Alcesta tatil yapacaklardır. Durum son derece ciddidir. Evvelce olduğu gibi, eski limanın derhal kullanılması müsaadesini vermeleri için acele talimat vermenizi sizden rica ediyoruz”...

Bu telgraf 28 Haziran 1961 günü bakanlığa ulaştırıldığı gibi, çekilen telgrafın birer kopyası da İzmir Valiliği'ne, İzmir Liman Başkanlığı'na, Ticaret Odası'na ve Denizcilik Bankasına gönderildi²⁹³. Bu haklı ve yoğun istekler karşısında bakanlığın ilgisiz kalmasını beklemek olası değildi. Bu nedenle bakanlık, dernek tarafından dile getirilen haklı gerekçeleri görmüştü. Bu nedenle gemilerin eski limanda faaliyet gösterilmesine izin vermek üzere, daha önce almış olduğu kararını yeniden gözden geçirmeyi kabul etti. Bu gelişmeden dernek yönetimi ve üyeleri son derece memnun kalmışlardı. Bakanlık kararını yeniden gözden geçirmeye karar verdiği halde, bunun sonucunu almak için yine de bir zamana gereksinim vardı. Bu arada Alsancak Limanı'nda gemilere hala yer bulunulamıyordu. Kuru meyve yükleyip Avrupa ve başka coğrafyalardaki limanlara gidecek gemiler için limanın sıkışıklığı bütün sabırları zorlayacak nitelikteydi. Bir gemi Alsancak Limanı'na geldiğinde; verilen sözlerin istenildiği zaman yerine getirilememesi nedeniyle bir-

292 Yönetim Kurulu Tutanağı, 20 Haziran 1961.

293 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Haziran 1961.



birine zincirleme gelişen sorunlar ortaya çıkabiliyordu. Özellikle limanda gemilerin gelmesinden önce; malların limanda istiflenerek stoklanması gerekmekteydi. Ancak bu yüklemenin yapılabilmesi için kullanılacak depolar hala büyük ölçüde yapılamamıştı. Var olanlar da yoğun yük nedeniyle gereksinimleri karşılamaktan çok uzaktı. Yükleme işinin hızlı biçimde yerine getirilebilmesi için, limana yük almaya gelen gemilerin hangi yükleri alacağı önceden bilindiğine göre, yüklerin türlerine, gidecekleri limanlara ve özellikle de yükü alacak gemilerin ambarlarının kapasite ve sayılarına göre ayrıştırarak yapılması gerekliydi. Bu tür ayrıştırmaya ve parti parti istiflemeye yönelik ortamlar henüz yaratılabilmiş değildi. Bu ortam yaratılamayınca da gemilere yüklenecek yüklerin birbirine karışması, herhangi bir malın hiç ilgisiz bir ambara yüklenmesi kaçınılmaz gibiydi. Bu durumda da işin hızla yürüyebilmesi için; şatlardan büyük ölçüde yararlanılması gerekliydi. Kimi gözlemciler göre, mallar şatlar aracılığıyla taşınırken, ayrıştırma yükleme aşamasında henüz daha şatlara bindirilmeden önce de yapılabilir ve bu bile büyük ölçüde karışıklıkları önlerdi²⁹⁴. Alsancak Limanı'nda yeterli istifleme ortamları; yani yeterli teknik yapıya sahip depolar ve antrepolar olmadığı için; yüklenecek malların önceden bu ortama getirilmesi ve gelecek gemi için bekletilmesi hemen hemen olanaksızdı. Bu durumda Alsancak Limanı'na zorunlu olarak gönderilecek bir gemiye yüklenecek mallar; eski limanda şatlara yüklenebilirdi. Şatlar Alsancak Limanı'na çekilebilir ve Alsancak Limanı'na getirildikten sonra, orada bekleyen gemiye yüklenebilirdi. Bunlar yapılamadığı zaman herhangi bir işletme, havanın ve deniz koşullarının bozuk olup olmadığına bakılmadan; mavnalarla yükleme yapmaya çalışılıyordu. Bu durum, istenmeyen kimi masrafların ortaya çıkmasına neden oluyordu. Ancak bütün bu çabalara karşın, kimi zaman mal tam olarak yüklenemediğinden, gemiler malın tamamını almadan limandan ayrılıp gitmek zorunda kalıyorlardı. Bakanlığın kararı geciktikçe de sıkıntılar artmaktaydı.

Bu nedenle İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti; J Fantasia ve R. Balliani'den oluşan bir komisyon kurmaya karar verdi. Bu iki kişilik komisyon; kısa süre içinde Denizcilik Bankası ve Liman Reisliği ile temasa geçecek; hiç olmazsa bu iş mevsimi için alcentelerin gemilerini işin gereğine göre eski İzmir limanına ya da Alsancak limanına göndermelerine izin verilmesine çalışacaktı. Bu başvuru kalıcı sonuç vermezse, yeniden Ulaştırma Bakanlığına durum yeni bir telgrafla bildirilecekti²⁹⁵.

Bu kurul oluşturuldu. J Fantasia ile R. Balliani kurul üyeleri olarak Denizcilik Bankası ve Liman Reisliği'yle bu konuların çözümü için temasa geçtiler. Ancak bu girişimlerden de kesin bir sonuç alınamadı. Görüşülen makamlar, Ankara'dan alınan talimat uyarınca, mahalli makamların bu konuda deniz nakliyecilerine yardımcı olmadıklarını söylüyorlardı. Bunun üzerine Ulaştırma Bakanlığı'na acele bir telgraf çekilerek; bir geminin Alsancak ya da eski İzmir limanından yük alması konusunda Liman Reisliğine yetki verilmesi istendi²⁹⁶. Hiç olmazsa Avrupa Limanlarına sefer yapacak gemiler için eski limandan yükleme izni olsun verilebilirdi. Sorun bu aşamada aşılamamış, nakliye ve ihracatçı firmalar, yoğun hareketlilik karşısında çaresiz kalmışlardı. Bu gelişmeler karşısında telgrafla, yeniden bakanlığa bir mektup yazılarak, durum ayrıntılı biçimde anlatıldı²⁹⁷.

Dernek Yönetimi, Ulaştırma Bakanlığı'na yazılan mektuba yanıt gelmesini bekliyordu. Bu mektuba aylar geçtikten sonra yanıt geldi. Bu uzun bir bekleyiş olmuştu

294 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Haziran 1961.

295 Yönetim Kurulu Tutanağı, 10 Ağustos 1961.

296 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Ağustos 1961.

297 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Ağustos 1961.

ama gelen kısmen de olsa sevindiriciydi. Yanıtta, Liman Müdürlüğüne bir yazı yazıldığı ve 29 Haziran tarihinden geçerli olmak üzere Alsancak Limanı'nda yer olmadığı takdirde Pasaport Limanı'nın kullanılabilmesi için talimat verildiği bildirilmekteydi. Ancak yine de yanıtta eksiklikler vardı. Avrupa'ya mal sarıp götürecek gemilerle ilgili istek dikkate alınmamıştı. Bu konu ile ilgili daha yanıt verilseydi, daha iyi olur diye düşünülmekteydi. Çünkü sonuçta gerek Avrupa limanlarına ve gerekse yerli limanlara mal yükleyecek gemiler; Liman İşletme Müdürlüğü tarafından eski limana gönderilebilecekti. Oysa asıl sorun, yabancı limanlara gidecek ve dış hatlarda seyir yapacak gemilerle ilgiliydi. Eski limanla ilgili bu sınırlama yapılmadığı için sorun tam olarak çözülmüş sayılmıyordu. Dernek, bu eksiklik nedeniyle gelecekte yaşanacak sorunları açıkça görmüştü. Bu nedenle durumdaki eksik yanları daha kesin bir dille Ulaştırma Bakanlığına iletmeye bu nedenle sorunun üzerine ısrarla gitmeye karar verdi. Başkan H. Zacharie başkanlığında, ikinci başkan J.Fantasia ve Sami Görkan'dan oluşan bir kurulun; İzmir Valisini ziyaret etmesine ve sorunun net bir dille anlatılmasına karar verildi. O zamana değin yapılan girişimler ve başvurular, gerekçeleriyle birlikte Vali Bey'e açıkça anlatılacak, sorunun boyutları ortaya konulacak ve Vali'nin buna ilgisi çekilecekti. Girişim bununla da sınırlı kalmayacaktı. 28 Haziran Pazartesi günü ikinci başkan J.Fantasia ile Sami Görkan Ankara'ya gidecek ve doğrudan bakanın kendisine





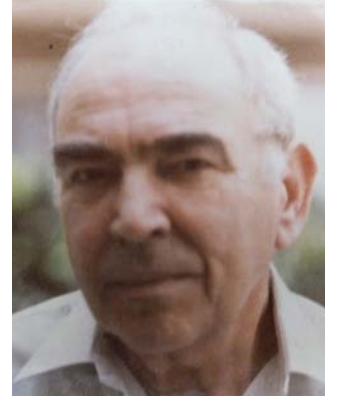
sorun anlatılacaktı. İzmir Valisi'nin huzuruna gidilip sorun anlatıldığında; Vali'ye Ankara'da da temaslار yapılacağı söylenecek ve bu girişimlerin Valilik tarafından da desteklenmesi rica edilecekti²⁹⁸.

Denilenler yapıldı. Önce İzmir Valisi ziyaret edildi. Ardından da seçilen kurul Ankara'ya gitti. Ulaştırma Bakanlığı ile temaslarda bulundu. Bu temaslarda özellikle Avrupa limanlarına gönderilecek kuru meyvelerin gemilere eski limandan yüklenmesi konusunu gündeme getirmişlerdi. Geri döndükten sonra kurul, Ankara'da Ulaştırma Bakanlığı nezdinde yapılan bu temaslara ilgili olarak J. Fantasia İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'ne ayrıntılı bir açıklamada bulundu. Ankara'da sorun ayrıntılı biçimde anlatılmış; hatta Ankara'dan İzmir'e, bir temsilcinin gönderilmesi ve sorunun yerinde ve ilgili kurumlar nezdinde incelenmesi yönünde söz de alınmıştı. Bu durumda dernek yönetim kurulu; İzmir Liman Müdürlüğüyle temasın korunmasına ve Ankaradan gönderilecek temsilciyle Liman Müdürlüğü arasındaki görüşmelerin sürdürülmesi sırasınada dernekten bir heyetin de bulunmasına karar verdi. Bu karar doğrultusunda Ankara'dan gelecek temsilci ve Liman Müdürlüğü ile yapılacak temaslarda dernek adına temasta bulunacak kişiler şunlardı: Bay Zacharie, J.Fantasia, R. Balliani...

Ankara'dan beklenen temsilci bir süre sonra geldi. Bu sırada, İzmir Nakliyecileri Derneğinin seçtiği kurul üyeleri, temsilcinin gelişinden sonra, temsilcinin bulunduğu her ortamda yer aldı ve sorun üzerine temsilci yeterli ölçüde bilgilendirildi. Ankara'nın gönderdiği temsilcinin sorunu yeterli ölçüde anladığı görülüyordu. Zaten bunun etkileri bir süre sonra görüldü. Ulaştırma Bakanlığı derneğin görüşleri doğrultusunda, Pasaport Limanı'ndan yükleme yapılabilmesi için, İzmir'deki ilgili birimlere ve İzmir Valiliği'ne yazı yazdı. Böylece, artık iki liman birden dış hatlarda yük taşıyacak gemilerin yükleme yapabilmesi için aynı anda işletilebilecekti.

298 Yönetim Kurulu Tutanağı, 23 Ağustos 1961.

17 Kasım günü dernekte bu konu üzerine bir toplantı yapıldı. Başkan H. Zacharie, Ankara ve İzmir'deki yetkili makamlar nezdinde derneğin yaptığı temaslar sonucunda eski limanın kullanılamayacağı yolundaki kararın artık iptal edilmiş olduğunu üyelere müjdeledi. Bu açıklamayı izleyen; F. Romano, H. Dutilh, E. Joly, Macit Birsell, Jan Akavi, J. Gercken, R. Milovich, J. Fantasia ve Balliani'nin yüzlerinde ne türlü etki yaptığını tahmin etmeye gerek bile yoktu²⁹⁹. Artık deniz nakliye ve acenteleri derin bir nefes almıştı. Yeterli alt yapıya henüz kavuşmamış Alsancak Limanı'na sıkışıp kalmak; onlar için gelecek adına büyük kaygı oluştururken, bu girişimle bu önemli güçlük aşılmış oluyordu.



Fernando Romano

Artık yeni bir durum ortaya çıkmıştı: İzmir'de kuru yemiş yükleyerek, çeşitli limanlara gidecek ve orada yük boşaltacak gemilerin, Alsancak Limanı'nda boş yer olsa bile bu yüklemeyi eski limanda yapma imkânları ortaya çıkmıştı. Bu yüklemelerin kolayca yapılabilmesi için; eski limanda Gümrük Müdürlüğü'nden de bir temsilci bulundurulmasına karar verilmişti. Böylece, gümrükte zaman yitirmek gibi bir olumsuzluk da ortadan kaldırılıyordu. Ancak, yine de özellikle gümrük kontrolünün hızlandırılması için başka konularda da adımlar atmak zorunluluğu vardı. Gümrük Yönetimi, sabah saat 9'da işe başlamaktaydı. Bir temsilcinin yükleme yapacak gemide bulunması gerektiğinde bu kişinin gemiye gelerek işe başlaması 9-9.30 arasında olabilmekteydi. Bu saatten önce yükleme yapılacak gemide hazır bulunamadığından, yükleme de doğal olarak buna koşut olarak gecikiyordu. Oysa gemilere yükleme işi normal olarak saat 8'de başlamaktaydı. Bu durumda; yükleme başlamış olsa bile gümrük yetkilisi gelip gerekli denetimi ve kayıtları yapmadıkça geçen bir saatlik süre boştan yere yitirilmiş olmaktaydı. Bu durumda aşağı yukarı bir saatlik zaman harcanıp gidiyordu³⁰⁰.

Basit bir konuymuş gibi görünse de, iki ayrı limanda yapılan yoğun yükleme ve boşaltma işleri göz önüne getirildiğinde, yitirilen bu zaman, toplam etkinlik açısından büyük bir kayıp yaratmaktaydı. Bu sorundan acenteler ve gemi nakliyatçıları kadar, ihracatçıları da yakınmaktaydı. Bu nedenle sorun İzmir Ticaret Odası'na da getiriliyor, orada tartışılıyor ve neler yapılabileceğine ilişkin çözüm önerileri yapılıyordu. Bu toplantılardan birine Gümrük Müdürü ile Deniz Nakliyecileri Derneği de çağrıldı. Ancak Gümrük Müdürü gerekçe ileri sürerek toplantıya katılmadı. Buna karşın, toplantıda sorun ele alınarak irdelendi. İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği, toplantının bitiminden birkaç gün sonra, İzmir Gümrük Müdürlüğü'ne ziyaret ederek, sorunu enine boyuna orada da anlattı. Gümrük Yönetimi, derneğin gemiye yükleme anında gümrük görevlisi göndermenin daha erken bir saate alınması için yaptığı öneriye olumlu baktığı anlaşılmıştı. Gümrük Müdürü, sorunun incelendiğini; ileriki günler için Liman yönetimi ve gümrük yönetiminin işbirliğine giderek yükleme işini geciktiren bu durumun düzeltilmesi için gerekli önlemlerin alınacağını söylüyordu³⁰¹. 1961 yılında İzmir Limanlarına 934 gemi geldiği, gelen gemilerin yük getirdikleri gibi yük de götürdükleri düşünüldüğünde, bu yolda atılacak olumlu bir adım, kuşkusuz önemli kazançlar getirecekti.

İZMİR TİCARET ODASI'NDA YAPILAN TOPLANTI

13 Ocak 1962 günü Denizcilik Bankası, Liman İşletmesi Şubesi'nden bir temsilcinin yapacağı sunum için, Deniz Nakliyecileri Derneği yönetiminin Ticaret Odası'na gelmelerini ve bu toplantıya katılmalarını rica etti. Bu çağrı üzerine, İzmir'in en

299 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Kasım 1961.

300 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Kasım 1961.

301 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Kasım 1961.



gözde acentelerini temsil eden kişiler, Ticaret Odası'ndaki bu toplantıya katılma ve bu toplantıda derneğin karşı karşıya kaldığı güçlüklerin anlatılmasına karar verildi. Denizcilik Bankası, Liman İşletme Müdürlüğü ve İzmir Ticaret Odası'nın bir araya gelerek, geniş bir temsil ortamında kendi sorunlarını ele almaları, deniz nakliyecileri için son derece önemliydi.

Gerçekte, deniz nakliye ve acentelik işlerinde görülen aksamalar, bütün bu kuruluşları ilgilendirmekteydi. Yapılacak toplantı konularından biri; Liman işletmesinde çalışan işçilerin, izin istekleriydi. Bu işçiler, kendi çalışma koşullarının düzeltilmesini istiyor ve haftara bir gün izin verilmesini istiyorlardı. Bunun için, işçiler adına işletmeye bir de ihtarname verilmişti. Bu isteklere belli ölçülerde olumlu bakan Denizcilik Bankası, liman yükleme işlerinde bir aksama olmaması için, acentelerin işçi posta isteklerini bir gün önceden, saat 16'ya kadar yapmalarını istemekteydi. Şimdi temel sorun şuydu: Böyle bir uygulama, sektörde ne gibi zorluklar yaratabilirdi? Deniz Nakliyecileri Derneği ve ticaret odasında bu toplantıya katılmış olan acente temsilcileri, bu yöntem uygulandığında, bir zorunlu neden olmadan gemiler limanda 24 saatten fazla kalabileceğini ileri sürüyorlardı. İşçiler de kimi gerekçeler ileri sürüyor, kendilerine izin verilmesi durumunda yapılacak düzenlemeyle, gemi yükleme işlerinde bir aksaklık olmayacağını söylüyorlardı. Ancak ertesi gün yüklenecek bir gemi için, bir gün önceden posta istendiğinde, erkesi gün için bir öngöründe bulunmak son derece güçtü. Her şey birbirine bağlı halkalar gibiydi. Gemi gelecek, limana yanaşacak, ambarlar boşaltılacak, gerekli hazırlıklar yapılacak, liman işlemleri gerçekleştirilecek ve yükleme yapılacak...

Bu son aşamaya gelinceye kadar, bir çok koşulun bir araya gelmesi ve birbirini izleyen halkalar halinde sorun yaratmadan işlemesi gerekiyordu. Ancak bu hallerden birinde bir sorun çıktığında, gemi yük almaya hazır olmadan ayrılacak işçi postaları, pekâlâ gereksiz yere gemiye getirilmiş olacak, bu da yeni sorunlar doğurabilecekti. Bu durumda, Dernek Başkanı H. Zacharie bu konunun enine boyuna anlatılması gerektiğini söylemekteydi. Bu nedenle toplantıda, bu zorlukların ele alınması kaçınılmaz olmuştu. Bu nedenle, toplantıya katılmadan önce; önce Denizcilik Bankası temsilcilerine sorunlar anlatılacak, sabah postaları için bir gün önce posta isteğinde bulunma ilkesine geçilirse, gündüz postaları için sorun çıkacağı belirtilecekti. Ancak, ille bu yöntem uygulanırsa, akşam postaları için bu yönde bir düzenleme yapılabilirdi³⁰².

Bu karar doğrultusunda, Deniz Nakliyeciler derneği üyeleri Ticaret Odası'nda yapılan toplantıya katıldılar. Bu konuda Ticaret Bakanlığı ve Denizcilik Bankası tarafından önceden her hangi bir temas yapılmadığı ortaya çıkmıştı. Kısacası, toplantı anına kadar, işçi istekleri konusunda bir görüş gelişmiş ve bu yönde de adım atılmış olmadığı görülüyordu. İşçilerle, Denizcilik Bankası arasında konuyla ilgili bir belirsizlik olduğu görülüyordu³⁰³.

Bu nedenle bu tür toplantıların yinelenmesinde büyük yarar görülmekteydi. Bu amaçla Ticaret Odası, Denizcilik Bankası, Gümrük Komisyoncuları, İhracatçılar ve Nakliyeciler sık sık bir araya geliyor; sorunlara nasıl çözüm bulunulacağına ilişkin toplantılar yapıyorlardı. İlerleyen yıllar içinde, bu toplantılar daha geniş katılımı ve yoğun bir ilgiyle gerçekleştirilmeye başladı. 2 Mart 1963 günü Ticaret Odası'nda yapılan bir toplantıda liman durumunu düzeltici çareler bulmak üzere, ilgili taraflardan oluşan bir komite bile oluşturuldu. Bu komitede liman yönetimi,

302 Yönetim Kurulu Tutanağı, 15 Ocak 1962.

303 Yönetim Kurulu Tutanağı, 23 Şubat 1962.



denizcilik bankası temsilcileri ve acentelerden temsilciler olacaktı. Buna göre komite 15 günde bir düzenli toplantılar yapacak, anlaşmazlık durumu ortaya çıktığında derhal bir araya gelerek anlaşmazlık durumunu gözden geçirecekti. Bu komitenin ilk toplantısı için 8 Mart 1963 tarihi uygun bulundu. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti, yapılacak bu komite toplantısında, kendilerini temsil edecek kişiyi seçmek amacıyla 5 Mart 1963 günü bir toplantı yaptı. Toplantıda derneği temsil etmek üzere Bay Milovich seçildi. Seçilen üyenin adı Ticaret Odası'na da bildirildi. Bay Milovich'e bu görevi sırasında, Bay Hilmi Göçen de yardımcı olacaktı. Yönetim kurulu üyeleri Bay Milovich'in toplantıda temas edeceği konuların bir listesini oluşturarak kendisine verdiler³⁰⁴.

Milovich, belirtilen tarihteki toplantıya gitti. Yapılan toplantıda dernek yönetiminin çizdiği çerçeve içinde sorunları ele alarak, öteki temsilcilere anlatma olanağı buldu. Daha sonra da bu toplantıyla ilgili olarak, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti yönetimine kapsamlı bir bilgi verdi. Onun aktardığına göre sorunların çözümü ve durumun geliştirilmesi için işbirliği konusunda çeşitli delegeler düşünceler ortaya atmış ve teklifler sunmuşlardı. Bir sonraki toplantı Nisan ayında yapılacaktı. Bu toplantı için, derneği temsil etmek için R. Balliani'nin hazır bulunmasına karar verildi³⁰⁵.

17 ve 24 Nisan 1963 tarihlerinde Ticaret Odası'nda yapılmış olan toplantılarda doğrudan derneği ilgilendiren ve toplantılarda tartışılıp, karara bağlanan konular şöyleydi:

1- *Liman İşletmesi delegesi kimi deniz nakliyat acentelerinin mavna tahsis edilmesi için gemilerin geliş tarihleri hakkında yanlış bilgi verdiklerini söyledi. Bu durum, mavna darlığına neden olmakta ve liman işletmesinin mevcut gemilere gecikmeksizin mavna sağlanmasını güç durumlara sokmaktadır.*

2- *Denizcilik Bankası İşletmesi Delegesi, Alsancak Limanı'nda çalışan işçilerin işe tam saat 08.00'de başlayıp gemileri 16.50'de terk edecekleri hususunu gerçekleştirmek için her türlü ön-*

304 Yönetim Kurulu Tutanağı, 5 Mart 1963.

305 Yönetim Kurulu Tutanağı 18 Mart 1963.





lemin alınacağı konusunda güvence veriyordu. 1961 yılında Liman Yönetimi bir karar almıştı. Aldığı bu kararı bir bildiri ile ilgili taraflara da duyurmuştu. Bu duyuruya göre artık gece postaları saat 19 yerine saat 18’de işe başlayacaldı. Bu saatte işe başlayan posta işini saat 03.00 yerine 02.00’da bitirecekti.³⁰⁶. Ancak önceden yapılan bu duyuruya göre alınan karara pek uyum sağlanamamıştı. Gündüz postalarının belli bir saatte işi bittiğinde, gemilere yükleme işi de gece postaları bulunamadığı için durmuş oluyordu. Liman işletmesi gece postasını temin edememesi durumunda saat 17’den sonra da postaların çalışmasına izin verilmesi sözünü veriyordu. Hatta bu konuda, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyetine bunu doğrulayan bir mektup yazmayı da kabul ediyordu. Gece postaları için alınmış olan kararın daha uygun biçimde işletilmesi için, gündüz postalarının çalışmalarında uyum sağlayan bir düzeltmeye gidilmiş oluyordu.

3- Gümrük memurlarının zaman zaman limana geç geldiği görülmüyordu. Bu durum, ihracat mallarının yüklenmesinde gecikmelere neden oluyordu. Yapılan toplantılarda bu ciddi olarak eleştirildi. Liman İhracat Müdürlüğü böyle bir gecikmeden kendilerinin telefonla haberdar edilmesini ve gecikmenin ortadan kaldırılması için gerekli önlemlerin alınmasına söz veriyordu.

4- Bazı deniz nakliyat acentaları ithal manifestolarının Türkçe kopyalarını liman işletmesine vermekte geç kaldıkları ve bunun bazı karışıklıklara yol açtığı tespit edilmişti.

5- Nakliyeciler Alsancak Limanına giden kamyonların bazen bir gün yüklü bekletildikleri ve boşaltılmadıklarından yakınıyorlardı. Bu gecikmelere meydan vermemek üzere önlemler alınması beklenilmekteydi.

KARŞILAŞILAN GÜÇLÜKLER:

Kambiyo, İşçi Talepleri, Klavuzlar ve Puantörler

Limana yönelen bir geminin, limanda bulunduğu sürece ondan değişik adlarla alınan vergiler ve kambiyo işlemleri, bir çok sıkıntılı durumu yanında getiriyordu.

306 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Kasım 1961.



Limana gelen gemilerden, değişik adlarla vergiler ve başka paralar alınıyordu. Gemilerin kimileri bir acentaya bağlı olarak sık sık limana giriş yaptığında, onlar için düzenli bir işlem yapmak olanaklı olmakla birlikte, düzenli gelmeyen; ancak arada sırada gelebilen gemilerin navlunlarından vergi alınması önemli bir sorundu. Sürekli sefer yapan şirketlerin vergi ödeme sorumluluğu kesindi. Bu konuda hiçbir kuşkuya gerek yoktu; çünkü sonuçta limandan uzun süreli yararlanıyorlardı. Tek bir kez bir acentadan vekaletname almış bir geminin yıl içinde kaç kez limana uğrarsa uğrasın onun vekaletnamesi geçerli oluyordu. Kimi vergiler tek kereliğine ödeniyor, yenilenmesine gerek kalmıyordu. Ancak tek bir kereliğine ya da çok seyrek olarak limana gelinecek gemilerden de aynı vekaletname istendiğinden, tek kerelik bir sefer için bir gemi, aynı vergiyi ödemek durumunda kalabiliyordu. Mersin’de yerleşik bir acenta Maliye Bakanlığı’na bu konu ile ilgili bir başvuruda bulunarak durumunu anlatmış ve karşılaştığı güçlüklerden yakınmıştı. Bu acenteye bakanlıkça verilen yanıtta bu tür gemilerin gerekli koşulları yerine getirmesi durumunda vergiden muaf olacağı yanıtını almıştı. Bu karar, bir mektup ile ilgili acentaya da bildirilmişti³⁰⁷. Ancak, bu gerekli koşulların ne olduğu konusunda bir belirsizlik vardı. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti bu konunun açıklığa kavuşturulması gerektiğini düşünüyordu. Böyle bir karar, her liman için yaygınlaştırılırsa, limana arada sırada gelen gemilerin mali yükümlülüğü düşecekti. Böylece limanda bu gemilerin yükleme ve boşaltma yapması da kolaylaşacaktı. Anlaşılan sınırlı ya da özel bir yükü, bir yerden yükleyip limana getirecek ya da tam tersi olarak, bir limandan yükleyip başka bir limana götürecek gemilerin; bu uygulamadan dolayı sıkıntı yaşadığı görülüyordu. Bu kez de istenilen bir yükün gerek ihracatçı ve ithalatçı ve gerekse yurt içi ticaret yapan işletmeler tarafından getirilmesi ya da bir başka limana gönderilmesi zorlaşıyordu. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti Mersin’deki gelişmeyi öğrenince bu konuda İstanbul Deniz Nakliyecileri Derneği ile birlikte hareket etmenin sonuç almada daha etkili olacağını düşünüyordu. Bu amaçla, derhal İstanbul’la iletişime geçildi. Durum konusunda

307 Yönetim Kurulu Tutanağı, 20 Haziran 1961.



bilgi verildi. Ardından da her iki dernek, Maliye Bakanlığı'na ortaklaşa bir yazı yazarak; konunun netleştirilmesi ve Mersin'deki uygulamanın, İzmir ve İstanbul Limanı için de yaygınlaştırılması istendi³⁰⁸.

Bir süre sürüncemede kalan bu konu 23 Şubat 1963 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanan motorlu taşıtlar vergisi, konuya hiçbir açıklama getirmiyordu. Bu durum, eski uygulamanın süreceği anlamına geliniyordu. Dolayısıyla limana arada sırada gelen gemilerle ilgili yeni bir düzenleme yapılmamıştı. Bu gemiler, beş ayrı belgeyi tamamlamak durumundaydılar. Bu koşullarda, İzmir Limanı'na gelen bu gemilerle ilgili hem gemi sahiplerinin hem de bu gemilerle çalışan acentelerin oldukça sıkıntılı durumlarla kalacağı anlaşıyordu³⁰⁹.

1961 yılında, 213 yasalı vergi yasasına değişik eklemeler yapılarak, kambiyo rejimi yeniden düzenlendi. Bu düzenlemeler, illerde kambiyo işlemlerini gerçekleştiren müdürlüklere de iletildi. Bu yeni kuralların pek çoğu, gemi nakliyatçıları ve acentelerini de ilgilendirmekteydi. Bu yüzden, 10 Haziran Pazartesi günü bir toplantı yapılarak, işlemlerin yeni yasal değişikliğe uygun duruma getirilmesi için gerekli konular ele alındı. Bu toplantıda karşılıklı olarak görüşler dile getirildikten sonra bir dizi kararlar alındı³¹⁰.

Bu kararlar şöyleydi:

Bir gemi hesabına avans tahakkük ettirme iznini istemek için kambiyo mektup yollamaya artık gerek yoktur. Buna karşılık, döviz tahsilâtı için şimdiye kadar verilen üç aylık süre 45 güne indirilmiştir. Peşin ödenmesi gereken navlunların tahsili için artık kambiyo izin alınmayacaktır. Acentelere transfer, Merkez Bankasının olur vermesi ile olacaktır. Peşin ödenmesi gereken navlunların tahsili için dolar narhı 9.045 TL'di. Kaptanlara verilen avanslar için her acente, salon tutarlarını yazacağı, not edeceği bir defter bulunduracaktı. Kambiyo'daki gemi hesaplarının özetini çıkarmak için önceden olduğu gibi üç aylık bordroları yapmaya artık gerek yoktu. Dışarıya işleyen gemiler için bu gemilerin hareketinden önce avansla ilgili dövizlerinin getirilmesi istenecekti. Peşin ödenmesi gereken navlunların tahsili için yükleyicilerin iki parçalı bir makbuz vermeleri gerekiyordu. Bu makbuzun ikincisini, kambiyo müdürlüğüne vermek zorunluluğu vardı³¹¹.

Bu dönem içinde, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti işçilerin ücretlerin artırılması yönünde isteklerle de karşılaştı. İşçi sendikalarından mektuplar geliyor; işçilerin ekonomik durumlarının düzeltilmesi için yardım isteniyordu. Oysa limanda çalışan her hangi bir işçinin ekonomik durumuyla ilgili olarak derneğin ya da dernek üyesi acentelerin hiç bir ilgisi yoktu. Yapılacak bu yardımın yasal bir dayanağı da olmadığından, sendikalara bağıştan öte bir anlamı da yoktu. Bu da bir kural olmadığına göre, bu tür istekler konu dışıydı ve ne derneği ne de acenteleri ilgilendirirdi. Bununla birlikte sonuçta acenteler, bu işçiler üzerinden işlerini çeviriyorlardı. Yaşam koşullarının zorlukları ise ortadaydı. Bu nedenle, olanaklar ölçüsünde bir kereliğine de olsa yardımda bulunması uygun olabilirdi³¹². Ancak sendikalar üzerinden derneğe yöneltilen bu isteklerin, ileriye doğru derneği bağlayıcı bir uygulama ya da kurala dönüşmemesi de son derece önemliydi. Her zaman sıkıntı çekilen klavuzluk sorunu, bu dönemde de sürüyordu. Özellikle gece yola çıkacak gemiler için klavuz bulmak büyük bir sorundu. Yetkili birimlerden, kimi

308 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Kasım 1961.

309 Yönetim Kurulu Tutanağı, 18 Mart 1963.

310 Yönetim Kurulu Tutanağı, 20 Haziran 1961.

311 Yönetim Kurulu Tutanağı, 20 Haziran 1961.

312 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Ağustos 1961.

ümit verici yanıtlar alınıyordu. Ancak yine de sorun bir türlü çözülememişti; başta yeterli klavuz kadrosu olmak üzere; bu işi yapabilecek kişilerin sınırlı oluşu ve gece çalışmanın zorlukları gibi nedenlerle sıkıntılar sürmüştü. Konu sürekli olarak dernek yönetimi tarafından Denizcilik Bankası'na aktarılıyor; İzmir Liman İşletme Müdürlüğüne klavuz kadrosu verilmesi isteniyordu. Bu yönde sürekli mektuplar yazılıyor; ilgili bir kişi ziyaret edildiğinde ya da böyle bir yetkili derneğe geldiğinde sorun aktarılıyor; ancak soruna çare bulunamıyordu. 1961 yılında, yeni olağanüstü dönemin hemen ardından; limandaki sorunlara daha radikal çözümler bulunabileceği yönünde umutlar oluşmuştu. Başta vergi yasası ve limanlara ilişkin kimi önlemlerde bunun sonuçları da görülmüştü. Ancak, 15 Mart 1961 tarihinde Denizcilik Bankası, derneğe yazdığı bir mektupta, çok dile getirilen klavuz sorunundaki olanaksızlığı açıkça ortaya koymuştu. Bu mektupta banka; personel kadrosunun yetersiz olmasından dolayı bir gece nöbetçi klavuzu ayırlamadığını belirterek, bu isteği yerine getiremediğinden dolayı özür diliyordu. Ancak yine de umutları canlı tutmaktan da geri kalmıyordu: Gelecek yıl; gece çalıştırılmak üzere klavuzluk kadrosu sağlanacağını ümit edildiği belirtiliyordu³¹³.

Benzer sorun, puantörler için de söz konusuydu. Puantörlerin, yükleme yapılan gemilerde sayım yaparken neden olduğu sorunlar, sürekli yakınma nedeniydi. Puantörlerin ücretlerini deniz nakliyecileri ödemekteydi. Ancak dernek yönetimi, verilen ücret karşılığında, puantörlerden yeterince yararlanılamadığı kanısındaydı. Bu nedenle, zaman zaman puantörlerden imzalı mektuplar alınıyor; çalıştıkları parayı az bulduklarını söyleyerek, ücretlerinin artırılmasını istiyorlardı. Oysa derneğe üye gemi acenteleri ve nakliyecilerinin pek çoğu, puantörlerin çalışmasından memnun değildi. Puantörlerin Şubat 1963'te ücretlerinin artırılması yönünde bir başvurusu oldu. Mektupla yapılan bu başvuruda, kendilerine acenteler tarafından ödenen ücretin artırılması isteniyordu. Dernek yönetim kurulu bu istek kar-

313 Yönetim Kurulu Tutanağı, 25 Nisan 1961.





şısında, puantörlerin yeterince ve düzenli olarak işlerini yapmadıkları konusunu kendi aralarında değerlendirdiler. Bu nedenle, kendilerine yazılan mektuba karşılık olarak; puantörlerin ücretlerin artırılması yönündeki istekleri, zamanın uygun olmadığı gerekçesiyle olumsuz olarak yanıtlandı³¹⁴.

DERNEK İŞLERİ

1963 yılında derneğin kendi tarihi açısından önemli kimi adımlar atıldı. Dernek, kendi üyelerinin mesleğe ilişkin sorunlarında ortak çalışmalar yapıyor ve bir meslek topluluğunu temsil ediyordu. Ancak, bu tür etkinlikler yapılırken, öte yandan dernek üyeleri arasında sosyal ilişkilerin geliştirilmesi de önemli yararlar sağlayabilirdi. Dernek zaman içinde istatistikler yayınlıyor; İzmir Limanı'na gelen ve giden gemilerin yükleri, yükün içeriği ve gelen malların oranlarına ilişkin veriler bu istatistikler aracılığıyla üyelere aktarılıyor ve böylece acentelerin bilgilendirilmesi sağlanıyordu. Bu veriler İzmir Limanı'nda acentelik hizmeti yapan kuruluşlar için önemli bilgiler içeriyor; pek çok acente güne, dernekten gelen istatistiki verileri gözden geçirerek başlıyordu. Alsancak Limanı yapıldıktan sonra, dernek yönetim kurulu ortaya çıkan sorunların çözümü için büyük çabalar harcamıştı. 1961 Anayasası'ndan sonra yeni düzenleyici yasaların yapılması; kimi konularda dernek yönetim kurulunun daha yoğun çalışmasını gerektirecek süreçleri de başlatmıştı. Bunun yanı sıra; mesleki dayanışmanın önemi daha iyi kavranmaktaydı. Kimi dernek üyeleri, her dernekte olduğu gibi öteki üyeleri ancak toplantılar yapıldıkça sınırlı ölçüde görüp tanıyabiliyordu. Üstelik dernek, bir ticari sektörü temsil etmek için kurulduğuna göre, bu ticari nitelik, üyelerin aynı zamanda birbirleriyle ticaret yaşamında rakip olmalarını da doğal kılacak bir özellikti. Yani piyasa koşullarında birbirleriyle ekonomik anlamda rakip olan sektörün önde gelen isimleri, ancak bu dernek çatısı altında buluşabiliyorlardı. Bu çatı altında buluştukları zaman da genellikle konuştukları şey, deniz nakliyeciliği ve

314 Yönetim Kurulu Tutanağı, 14 Şubat 1963.

acenteliği sektörlerinin limandan, yasal değişikliklerden, ilgili kurum ve kuruluşlarla ilişkilerinden doğan sorunlardan öte geçmiyordu. Piyasada birbiri için iki ayrı rakip konumunda olan iki üyenin, aynı zamanda dernek ortak buluşma yeri olduğuna göre, değişik sosyal ve kültürel ortamlarda bir araya gelmesiyle birbirlerini tanımaları çok daha yeni yararlar getirebilirdi. Sonuçta koşulları, kuralları ve başta iletişim teknolojisi olmak üzere sürekli değişen bir meslek grubunu temsil ediyorlardı.

Üstelik onlar gibi bu işi başka ülkelerde yapan, başka meslekdaşları da vardı. Hangi acente nerede faaliyete geçmiş; hangi gemi işletmesi yeni hatlar açmış ya da nasıl bir yeni gemi armatörlük işletmesi dünyanın her hangi bir yerinde faaliyete geçmiş; bunun Türkiye ve Türkiye’de etkinlik gösteren acentelerle ilişki düzeyleri neymiş; yeni ilişkiler ve iş bağitları kurulabilir miymiş... Bütün bunları tek bir acentenin, kendi olanakları ölçüsünde tanıması kuşkusuz beklenemezdi. Ancak yaratılan sosyal ortamlarda bireyler arasında ilişki ve giderek iletişim yaygınlaştırılabildiğinde, bu tanışıklıklar hem karşılıklı bilgi aktarımı sağlama olanağı sunar, hem de birbirlerini çok az tanıyan insanlar, birbirlerini daha iyi tanıyarak, bu tanışıklıktan yeni iş olanakları, birliktelikler ve benzeri yararlar elde edilebilirdi. Üstelik bu tür sosyal ilişkilerin geliştirilmesi, birbirlerini yakından tanıyan kişiler açısından bakıldığında, onların ortak mesleğin birer temsilcisi olarak, yalnız birbirlerini rakip olma duygusunu aşmalarına, giderek bir dayanışma ruhunun oluşmasına da olanak sağlayabilirdi. Şimdi, dernek yönetim kurulu içinde yer alan ve özellikle yeni limanın faaliyete geçmesinden sonra yoğun bir çalışma dönemine geçmiş bu insanlar; ortak dayanışma ruhunun ne denli önemli olduğunu daha iyi görüyorlardı.

1963 Yılı’nın ilk yönetim kurulu yapıldığında, yeni yönetim kurulu üç önemli sorunu karşısında bulmuştu:

Bunlardan birincisi dernek bürosunun onarımıydı. İkincisi derneğin daha iyi hizmet vermesi için istatistiklerin daha düzenli, içeriği daha yoğun ve genellikle gerekli bilgileri daha da kapsayıcı bir biçime sokulmasıydı. Üçüncü sorun ise derneğe yapılan ödentilerdi. Bir de dernek çalışanları açısından bakıldığında, onarılacak bina için yeni bir müstahdeme gereksinim olduğu görülmekteydi. Bundan ayrı olarak her yıl yönetim kurulunun önüne gelen sorunlar, zaten yinelenip duruyordu: Örneğin puantörlerin ücret talepleri, bu yılın ilk toplantısında yine yönetim kurulunun önünde bulunan gündem maddesiydi.

Derneğin etkinliğini sürdürdüğü büro Konak’ta, bir handa dernek adına kiralanmıştı. Binanın eksik oluşu, büronun da çoktan beri kullanılmasından dolayı, sağlıklı bir ortam sunmaktan uzaktı. Binanın tavanı kısmen çürümüş bir haldeydi. Bu nedenle değişik yerlerinden yağmurlu günlerde içeriye yağmur suyu giriyordu. Sızan sular öteye beriye dağılır, yağmurun ardından büroyu temizlemek büyük bir sorun yatarı. Bu sağlıksız ortamın ortadan kaldırılması, kirli görüntünün sona erdirilmesi için ya yeni bir bina arayarak, orasının kiralanması ya da o anki büronn onarımdan geçirilmesi gerekliydi. 1962-1963 kıyında büyük sıkıntılar yaşanmıştı. 1963 yılının başlarında, genel kurulda seçilmiş olan yeni yönetim kurulu ilk toplantısını yaparken, su almış binada, oraya buraya dağılmış yağmur sularının kirlettiği bir ortamda toplantısını yapmak zorunda kalmıştı. Artık binanın iyi bir onarımdan geçirilmesi gerekmektedir. Bu nedenle havaların güzelleşmesiyle birlikte, gerekli onarımın yapılması zorunluluğu ortaya çıkmıştı. Konu geciktirilecek gibi değildi. Yönetim kurullarından birinde, dernek binasının onarımı için bir yönetim kurulu kararı alındı.





Artık, uygun zamanda, uygun koşullarda dernekte kimi tadilat, düzenleme, boyabadana işleri ve daha uygun çalışma ortamı yaratmak için kimi kullanılan araçlarda yenilemeler yapılacaktır.

BAŞLICA ÜLKELERİN FİLO TONAJI						
Ülkeler	1948 Ortası			1956 Ortası		
	Toplam	Tanker	%	Toplam	Tanker	%
Belçika	439.2	48.2	11.0	484.5	107.6	22.2
Danimarka	1.122.6	125.4	11.2	1.965.2	515.6	30.4
Fransa	2.786.1	462.5	16.5	3.943.2	1.258.7	31.9
Almanya	427.7	1.2	0.5	3.206.4	343.5	10.7
Yunanistan	1.286.2	-	-	1.307.3	154.0	11.8
İzlanda	60.3	-	-	79.9	-	-
İrlanda	72.4	-	-	81.3	-	-
İtalya	2.099.6	451.8	21.4	4.196.8	1.302.5	31.0
Hollanda	2.737.1	468.1	17.1	4.006.1	1.083.0	27.0
Norveç	1.261.2	1.829.3	42.9	8.035.3	4.660.3	58.0
Portekiz	462.1	-	-	536.8	70.4	13.1
İsveç	1.973.3	332.5	16.8	2.922.1	886.9	30.4
İsviçre	-	-	-	111.4	-	-

Türkiye	241.5	1.1	0.4	709.7	-	-
İngiltere	18.024.9	3.528.0	19.5	19.545.9	5.346.9	27.4
Toplam	35.921.8	7.248.1	20.1	50.753.7	15.731.2	31.0
Kanada	1.351.2	224.4	16.2	570.6	223.5	39.2
ABD	26.900.7	5.472.5	20.0	23.643.2	4.210.2	17.8
Yugoslavya	202.0	-	-	319.4	14.5	4.5
Diğer Devletler	13.651.7	2.392.4	18.2	26.538.0	8.031.7	30.3
Toplam	78.027.4	15.337.4	19.6	101.824.9	28.211.1	27.7

(Kaynak, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 030/01/108/682/1)

İstatistik konusu ise, neredeyse derneğin kuruluş yıllarından beri en önemli gördüğü uğraşılardan biriydi³¹⁵. Daha önce de belirtildiği gibi, düzenli olarak, mum kokuları arasında, teksir makinasında çoğaltılarak basılan ve deniz nakliyatçılığı açısından önemli bilgiler içermesi nedeniyle son derece yararlanılan istatistikler, önceleri Fransızca basılıyordu. Sonradan Fransızca'nın yanı sıra İngilizce de basılmaya başlamıştı. Bu basılan nüshalar belli bir ücret karşılığında üyelere dağıtılıyordu. Bu bilgilerin, olabildiği kadar çok üyeye dağıtılması için özel bir çaba harcanmasına gerek vardı³¹⁶. Üstelik istatistiklerin dağıtılmasını sağlamak ve yönetim işlerine yardımcı olmak amacıyla genç bir memurun alınmasına da karar verildi³¹⁷. Alınacak memur her ay basılan istatistikleri bizzat acente bürolarına giderek dernek adına dağıtacak ve bunun yanı sıra derneğin gerektirdiği işleri de yapacaktı. Alınan bir kararla, sonradan daha da yaygınlaştırılacak bir adım atıldı: Üyeler arasındaki arkadaşlık bağlarını güçlendirmek amacıyla, Mart ayı içinde bir öğle yemeği düzenlenmesine karar verildi. Bu yemek için bütün üyeler davet edilecekti. Böylece dernek üyesi acentelerin, eşleriyle birlikte katılacakları ilk yemek, 1963 yılının Mart ayında gerçekleştirildi. Artık belli aralıklarla gerçekleştirilen bu sosyal etkinlik, giderek yaygınlaştırıldı ve yıllar boyunca, değişik yerlerde bir kaç gün sürecek geziler boyutuna ulaştı³¹⁸. Artık böylece acenteler kendilerini daha da iyi tanıma olanağı buluyorlardı. Birbirleri ile iş yaşamında rakip konumunda olan kişiler, şimdi bu tür etkinliklerle birbirlerini daha iyi tanıma ve giderek belleklerde unutulmayacak izler bırakacak bir girişimi yaratma olanağına da kavuşmuş bulunuyorlardı.

SONRAKİ SÜREÇTE LİMAN SORUNLARI VE DERNEK

1961 Anayasası Türkiye'de yeni bir siyasi süreç yaratırken, çıkarılan yasa ve yönetmeliklerle deniz nakliyeciliği işleri için de yeni kurallar getirmişti. İlerleyen süreç içinde, Türkiye yeni siyasal iklimlere kavuştu. Askeri yönetimin etkisi zaman içinde azaldıkça, seçimle gelmiş siyasal iktidarlar, kendi politik ve ekonomik görüşleri doğrultusunda yeni kararlar alıyor; genellikle ülkenin ticari yaşamında nefes alacağı kapılar olan limanlar, hükümet programlarında önemli bir yer tutuyordu. Bu geçen süreçler içinde, Denizcilik Bankası'na ve ona bağlı olarak da Liman İşletme Müdürlüğü'ne yeni bürokratlar atanıyordu. Ancak derneğin hiç bir siyasal tercihi ya da yaklaşımı zaten olamayacağından, temel yaklaşım, kim sorumlu makamlara gelirse gelsin, ilgili kişilere ve bürokratlara sektörün sorunları

315 Yönetim Kurulu Tutanağı, 14 Şubat 1963.

316 Yönetim Kurulu Tutanağı, 14 Şubat 1963.

317 Yönetim Kurulu Tutanağı, 14 Şubat 1963.

318 Yönetim Kurulu Tutanağı, 14 Şubat 1963.





aklı selim içinde anlatmak ve çözüm aramaktı. Sorunlar görüşülür, masaya yatırılır, tartışılabilirdi. Bu nedenle sık sık değişen bürokratlar, sorunları daha yakından görsün, sektörün içinde bulunduğu sıkıntıları daha iyi kavrasınlar diye ara sıra derneğe davet ediliyordu. Kimi zaman da bu ziyaret, öteki tarafın isteği doğrultusunda gerçekleşmekteydi. Dernek yönetimi ise bir sorun olduğunda ilgili kurumla iletişime geçmek ve sorunları aktarmaktan geri kalmıyordu.

28 Kasım 1963 günü Denizcilik Bankası Liman İşletmesi Müdürü Hüseyin Dereli ile Servis Şefi Sıtkı Sökmener İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyetini bu kapsamda ziyaret itti. Ziyaret, derneğin daveti üzerine gerçekleşmişti. Bu ziyareti dernek yönetimini, limanla olan iş ilişkilerinde, karşılaştıkları güçlükleri daha açıkça ortaya koyabilmek açısından önemli görüyorlardı.

Gerçekten de ziyaret sırasında sorunlar, açıkça ortaya konuldu. Buna göre; işletme ile deniz acentaları arasında bir protokol yapılması düşüncesi oluştu. Hatta yapılacak bu protokolün dayanacağı konuların belirlenmesi için çalışıldı. Dereli bir takım küçük ayrıntılar olmakla birlikte, protokolün aynen uygulanmasına çaba göstereceğine söz veriyordu. Bu zamana dek yakınılan sorunların en aza indirilmesi için, bu protokol çerçevesi uyarınca gerekli talimatları da vereceğini belirtmekteydi. Bu sorunlar çerçevesinde acentaların kendisiyle istedikleri zaman direk temas edebileceklerini de sözlerine eklemekteydi. Acentaları ilgilendiren konularda alınan kararların bu kararlar yürürlüğe konulmadan önce acentalara duyurulması önemliydi. Dereli bütün kararların önceden acentalara tebliğ edileceğini de söylüyordu. Buna ek olarak mavna, römorkör, örtü, treyler ve vinç gereksiniminin nasıl karşılanacağına ilişkin ne türlü kararlar alacağını da dernek yönetim kuruluna anlatıyordu. Bu tür liman donatımının eksikliği dile getirildiğinde, bunların yükleme, boşaltma ve depolama süreçlerinde yetersiz kaldığını o da kabul etmekteydi. Ona göre liman işletmesi bunların sağlanması için içtenlikle çalışıyordu. Ancak temel bir sorun vardı: Para...



O, Genel Müdürlük bütçesinden bu işe tahsis edilen paranın yetersiz kalışı nedeniyle bu eksikliklerin giderilemediğini söylemekteydi. O an İzmir’de iki limanda 12 mavnaya çalışmaktaydı. Bunların dışında 10 mavnaya da onarımda bulunuyordu. Bu mavnaların dışında 4 mavnaya da Çamaltı’nda tuz yüklemesi işinde çalışıyor; süreklilik gösteren bu etkinlik için bu mavnalar sürekli o bölgede tutuluyorlardı. 7 bitişik mavnaya da posta gemilerinin hizmetindeydi. Alsancakta ise 32 treyler vardı. 10 adet treyler de o günlerde yapım halindeydi. Alsancak limanındaki gece boşaltmaları için posta sayısının azlığı nedeniyle, acentelerin istedikleri posta sayısını sağlamak, işletme açısından son derece zorluklar yaratmaktaydı. Her şeyden önce limana işçi alımı, hükümetin kadro politikalarıyla ilgiliydi. İşletme’nin ancak sorunu Denizcilik Bankası’na iletmesinden başka bir çare olmadığına göre, bu durumun düzeltilmesinin işletmenin elindeki bir yetki olmadığı açıktı. Bu durumu “üzülerek” söylemek durumunda kalan Dereli, 1964 yılının Ocak ayından sonra durumun yeniden düzenleneceğini ve hissedilen iyileştirmeler olacağını belirtiyordu.

300 tonilatonun altında olan ve işletme tarafından boşaltılan gemilerden yüzde elli zam alınması konusuna da değinerek, bu hususta tarifenin çok belirgin olduğunu söylüyor, bu konuda yapılacak bir şey olmadığını da altını çizerek belirtiyordu. Mavnaların eski liman ile Alsancak Limanı arasında römorkörle çekilmesi önerisini ise, o günkü limanın teknik güçlükleri nedeniyle bu durumu olanaklı görmüyordu. Alsancak limanında gemilerin birkaç metre için de olsa rıhtıma yanaştırılmasından plotaj ve römarkaj parasının tam olarak alınması konusuna gelince; Dereli tarife hükümlerinin uygulanmasında bir değişiklik yapılamayacağını, bununla birlikte yeniden sorunu inceleyeceğini belirtiyordu. İşletmenin ücret tarifesinin artırılması konusuna gelince; bu konuda gerçekten 1 Ocak 1964 tarihinden sonra yeni tarifenin tatbik edileceğini ve bu tarifenin Aralık 1963 ayında resmi gazetede yayınlanacağını bildirmekteydi.





Yönetim Kurulu, temsil ettikleri deniz nakliyecileri acenteleri için yaşamsal önemi olan bu konuları ve Dereli'nin anlattıklarını ilgiyle dinlemişlerdi. Başkan Zacharie; Dereli'yi ziyareti ve göstermiş olduğu yakın ilgi nedeniyle dernek adına tebrik etti³¹⁹.

Bu ziyaret en azından sektör için önemi olan konuların, muhatapları tarafından yakından izlendiğini ve sorunlara hakim bir yönetimle çalışacaklarını biliyorlardı. Denizcilik Bankası'nın 1 Ocak 1964 tarihinden geçerli olmak üzere belirlediği artışlar 1963 yılı Aralık ayında yayınlandı. , dernek üyesi acenteler tarafından son derece yüksek bulunuyordu. Nitekim, bu konu ile ilgili acele bir toplantı yapılarak, konu ele alındı. Başkan ve öteki üyeler, artışın büyük oranda yapılmış olması ve yürürlükten önce inceleme olanağı olmadan hemen uygulamaya konulan bu oranlardan son derece üzüntü duyduğunu belirtmekteydi. Bu konuda İstanbul Deniz Nakliyecileri Derneği'nden bir üye ile temas edilmiş ve ondan dernek tarafından hazırlanan bir komisyonun Denizcilik Bankası ile 6 ve 7 Ocak tarihlerinde yeni tarifeyi müzakerede edileceği öğrenilmişti. Açıklığa kavuşması gereken bir çok noktalar bulunduğu ve bunların nasıl uygulanacağı bilinmediği de görülüyordu. Bu nedenle bir yandan İstanbul'un temasları sonucunun belkenmesi diğer yandan belirli ve kişisel olayların bir liste biçiminde belirlenerek liman işletmesine verilmesi uygun görülmüştü³²⁰.

Yükleme Hizmeti Tarifesi'nde yer alan ambar hizmetine acentaların dikkati de çekiliyordu. Dolayısıyla yeni tarifeye göre; bu % 42 yükleme hizmeti tarifesine yükleyiciye ait olan bütün öteki masrafların eklenmesinden sonra hesaplanacaktı. Müzakereden sonra, ambar hizmeti ücretinin yüklemede ihracatçı, boşaltmada ithalatçı tarafından doğrudan doğruya Liman işletmesine ödenmesi kararlaştırıldı. Bu konuyu doğrulamak için bir protokol düzenlenerek taraflarca imzalandı. Ayrıca bu protokden, İstanbul Bahriye Birliği de derhal haberdar edildi³²¹.

319 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Kasım 1963.

320 Yönetim Kurulu Tutanağı, 3 Ocak 1964.

321 Yönetim Kurulu Tutanağı, 3 Ocak 1964.

İzmir Liman İşletmesi, derneğe yazdığı bir mektupta, yeni ihracat mevsimini göz önünde tutarak, liman hizmetlerinin düzeltilmesi amacıyla derneğin önerilerini bildirmesini istedi. Bu konu 12 Mayıs 1964 günü dernekte, Başkan Bay Zacharie'nin üyelere söz vermesi ve konuyu münakaşa ettirmesiyle birkaç noktada toplandı. Bu konular konuyu tartışan üyeler tarafından şu biçimde belirlenmişti:

- 1- İşçi postaları istenmesi sisteminin değiştirilmesi,
- 2- Acentelerin isteği üzerine işletme tarafından sağlanan düzenli işçiler için tahsil olunan boş bekleme süresine ait ücretin kaldırılması. Aynı suretle işletmenin puantörleri ve gemide görev yapan hizmetleri için de boş bekleme ücretinin kaldırılması,
- 3- Acentelerin isteği işletmece karşılanamadığı durumlarda, acentelerin düzenli işçi sağlamalarına izin verilmesi,
- 4- Postaları takviye ve daha iyi bir randıman almak amacıyla ambar içinde çalışan işçilere, düzenli işçilerin yardım etmesine izin verilmesi,
- 5- Karadaki vinçlerin hangi ambarda çalışacağını acentelerin belirlemesine izin verilmesi,
- 6- Klavuzluk ve ara hizmetler tarifesinin, fazla mesai ile işgili olarak yeniden gözden geçirilmesi³²²...

Bu öneriler burada kalmıyor, işletme müdürlüğü ile dernek arasındaki mektuplaşmalarla değişik sorunlara ilişkin görüşler aktarılıyor ve yanıtlar alınıyordu. Liman Hizmetleri Müdürlüğü; bu mektuplardan birisinde ister eski limanda, ister Alsancak limanında olsun, işini bitirmiş gemilerin bitiminden iki saat içinde yerlerini terk etmeleri gerektiğini belirtiyordu. İşletme limanların yükünü alıp hareket etmeyen gemilerle gereksiz yere işgal edilmesinin ağır biçimde cezalandıracağını söylüyor; bu konuda zorunlu nedenler ileri sürülse bile, bunları tanımayacağını belirtiyordu³²³. Öte yandan, yazdığı başka bir mektupta da Liman işletmesi tarafından yapılan bütün hizmetler için alınan ücretler karşılığında yalnız tek bir makbuz verileceği bildiriliyordu. Üyelerse İstanbul limanında acentelerin ihtiyaçlarına göre ayrı makbuzlar almakta olduklarını işaret etmekteydiler³²⁴. Üçüncü bir mektupta da 1 Ocak 1965 tarihinden sonra, hiçbir mavnanın eski limandan yeni limana gönderilmeyeceği söylenmekteydi. Bu mektupta yalnızca yüklemeden söz edilmiş ve boşaltmadan söz edilmediği görülmüştü³²⁵.

Bu konulan yeni kurallar, kuşkusuz çok yönden sorunlar yaratacak nitelikteydi. Liman İşletmesi'yle bu konularda müzakerelerde bulunmak üzere R. Balliani, H. Dutilh ve Milovich'ten oluşan bir komisyon oluşturuldu. Bu komisyonun gelecek hafta içinde işletme ile görüşmelerde bulunması kararlaştırıldı. Aynı zamanda bu komisyonun 12 Mayıs 1964 tarihli tutanakla tespit olunan çeşitli konular hakkında işletmeden bir onay mektubu istemesi de uygun görüldü.

Denizcilik Bankası Liman İşletmeleri Servisi 14 Ağustos tarihinde İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'ne bir yazı yazarak; çok yakında Alsancak'ta ihracatçıların emrinde bulundurulacak bir deponun açılacağından söz ediyordu. Bu konuda derneğin önerileri sorulmaktaydı. Dernek bu konuyla ilgili ne türlü önerilerde bulunacağını kendi yönetim kurulunda görüştü ve şu sonuçlara vardı: Böyle bir deponun kuruluşuyla öncelikli olarak İhracatçılar ilgiliydi. O nedenle fazladan ödenecek antrepozaj masrafları ihracatçılara ait olmalıydı. Bu nedenle, yükü bor-

322 Yönetim Kurulu Tutanağı, 12 Mayıs 1964.

323 Yönetim Kurulu Tutanağı, 30 Temmuz 1964.

324 Yönetim Kurulu Tutanağı, 30 Temmuz 1964.

325 Yönetim Kurulu Tutanağı, 30 Temmuz 1964.





dasında yanaşmış olarak rıhtımdan ve kendi araçlarıyla alacak gemilerin depo ile uzaklıkları dikkate alınması gerekiyordu. Depodan gemiye yükü en kısa yoldan hızla nakledecek yeterlikte palet treyler ve hareketli çatallı kaldırıcılar gibi gerekli araçların yeter oranda bulundurulması şarttı. Bu aletlerin, özellikle de gemilerin sözü geçen depodan oldukça uzakta olduğu göz önüne alındığında, bu sözü edilen konulara dikkat edilmesinin ne denli önemli olduğu ortaya çıkıyordu³²⁶. Bu arada R. Balliani'nin ve Hendrik Dutilh'in Liman İşletme Müdürü Hüseyin Dereli ile görüşmeler yapmaktaydı. Bu görüşmelerden sonra şu sonuçlara varılmıştı: Gemiler işleri bittikten sonraki iki saat içinde bulundukları yerden ayrılacaklardı. Bu kararında Hüseyin Bey ısrarla duracağını ve uygulamanın bu yolda devam edeceğini belirtmişti. Bununla birlikte özellik arzeden zorunlu nedenler durumunun da dikkate alınacağını belirtiyordu. Bu nokta, Liman İşletme Müdürlüğü'nün ilk kararında bir yumuşama anlamına geliyordu. O ilke olarak çeşitli hizmetler karşılığında alınan ücretler için acentelerin gereksinimlerine göre ayrı makbuzlar verme ilkesini de kabul ediyordu. Ancak bunun da bir koşulu vardı: Bu makbuzlar yönetim memuru tarafından normal çalışma saatleri dışında ve bu işleri görececek memurlara fazla çalışma ücreti ödemesi koşuluyla yapılacaktı. İhracaatta olduğu gibi, ithalatta da iki liman arasında mavnalı nakliyatı konusunda Hüseyin Dereli yetkili makamların mavnaların o günkü kötü durumu ve aktarma sırasında karşılaşılan tehlikeli durumlara dikkat çekildiğini söylemekteydi. Bugüne kadar mavnaların onarımı konusunda hiç bir hareket görülmemiş ve uyarıların etkisi de olmamıştı. Bu nedenle Hüseyin Bey, iki liman arasında mavnalarla yük taşımayı yasaklamak zorunda kalmıştı. Bundan başka Liman Başkanlığının 13 Ağustos 1964 tarihli mektubunda yoğun iş mevsiminde eski limanın kuru meyve yüklemesi için kullanılmasına izin vereceği anlaşılmıştı³²⁷.

Daha önce işletme müdüriyetiyle temasa geçmek amacıyla oluşturulan komisyonun raporu; 3 Mayıs 1964 günü dernekte okundu.

326 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Ağustos 1964.

327 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Ağustos 1964.

Başkan, komisyon üyelerinden R. Balliani'ye söz vererek, tespit edilen konuları ondan dinledi. Balliani'nin belirttiğine göre, İstanbul Liman Müdürlerinden Orhan Bey, NOG hattının temsilcisi J. Sieh ile birlikte Denizcilik Bankası ile temasta bulunmak üzere, İzmir'e gelmişti. Görüşmelerin ana konusu önce gemilerin boş bekleme nedenleriyle yüksek miktarda ücretle borçlandırılmaları ile "Liner Terms" şartlarına tam olarak uyulmasının sağlanmasıydı. Bu konu geçen yıl başında üyeler tarafından girilen % 42 ambar içi hizmetine ilişkin angajmanla ilgili bulunuyordu. Orhan Bey aynı zamanda, İstanbul Limanı örnek alınarak bütün Türk limanlarında tek bir sistemin uygulanması gereğine de işaret etmekteydi. Bu güçlük karşısında LEVCON ve NEC gurubu acenteleri kumpanyalarına bir rapor hazırlatılmıştı. Bunda uygulanan tarifenin izin verdiği ölçüde var olan durumun sürdürülmesi yönündeki gereklilik burada vurgulanmıştı³²⁸.

Liman tarifesindeki artışın, 1964 yılının ocak ayından sonra devreye girişi, deniz nakliyecilerini büyük bir zorluk altında bırakmıştı. Her şey resmi gazetede yayınlandığına ve kesin sonuç ortaya çıktığına göre bu aşamada yapılacak bir şey yok gibi görünüyordu. Buna karşın 6 Ocak günü Denizcilik Bankası Liman İşletme Müdürlüğüne yazılan bir yazıya, müdürlüğün 15.1.1964 tarihinde alınan yazısı incelendikten sonra; Denizcilik Bankası ile yeni koşullarda kimi konuları görüşme zorunluluğu ortaya çıkmıştı.

Bu konular şöyle sıralanıyordu:

- 1- İşçi postalarının istenmesinde eski yönteme dönüş,
- 2- Buna göre, saat 07.00'da gündüz çalışacak ekiplerin istenmesi; 16.00'da da gece ekiplerinin istenmesi,
- 3- Saat 07.00'da Alsancak Antrepolarının açılması,
- 4- Gemide acentanın formen ve munzam işçilerinin kullanılmasına izin verilmesi,
- 5- Gemi ambarlarının açılması ve yükleme vasıtalarının hazırlanması,
- 6- İşe nezaret etmek için gemide bulunan işletme memur veya müstahdemlerine boş bekleme müddeti için ücretin hesaba katılması gereği,
- 7- Mavnalarda sürastarya, yani eski 72 saatlik sisteme dönüş,
- 8- Plotaj: Saat 08.00-12.00 ve 13.00-17.00 dışında yapılacak hizmet için %50 munzam ücret ödeneceği tarifenin fazla mesai fasılasında yer almasının doğru olmadığı; çünkü dünyanın her yerinde normal zamanlarda bu hizmet güneşin doğmasından batmasına kadar zamsız yapıldığı...
- 9- Transit yolcular için denizcilik Bankası tarafından istenen resmin kaldırılması;
- 10- Alsancak limanında yer vinçlerinin kullanılması zorunluluğunun kaldırılması,
- 11- Boş bekleme müddetine ait ücretin vergileri;
- 12- Yüklemede fazla çalışan puantörlere ait ücretler...

Bu konuları dikkate alarak, işletmeye bir mektup yazıldığı gibi R. Balliani, H. Dutilh, B. Macripodari ve S. Altay'ın katılımlarıyla bir komisyon kurulmasına ve işletme ile temas için gönderilmesine karar verilmişti. Diğer taraftan tarifiedeki zamlarla yakından ilgilenen ihracatçılar birliği tarafından bir komisyon kurulacağı ve uygulamayı Ticaret Bakanlığı nezdinde protesto edeceği öğrenildiğinden dernek üyelerinden birinin komisyona katılmasına karar verilmişti³²⁹.

Bu temaslar yapıldı. Balliani, 30 Ocak 1964 tarihinde yapılan görüşmelerle ilgili bilgi verdi. Buna göre, Denizcilik Bankası, kimi küçük müsamahalar dışında, 26.12.1963 tarihinde neşredilen resmi gazetede tarifeye ısrarla bağlı tutumuna

³²⁸ Yönetim Kurulu Tutanağı, 3 Haziran 1964.

³²⁹ Yönetim Kurulu Tutanağı, 15 Ocak 1964.



üzülerek tanıklık etmişti. Diğer yandan Balliani İhracatçılar Birliği ile temaslar hakkında da bilgi veriyordu. Bilindiği gibi Birlik Ankara'da Ticaret Bakanlığına gönderilmek üzere ihracatçıların, vapur acentelerinin ve gümrük komisyoncularının şikayetlerini de içeren bir rapor hazırladığı öğrenilmişti. Dernek tarafından hazırlanan raporun da birlik raporuna sokulması için birliğe verilmesini kararlaştırıldı³³⁰. Yeni liman tarifesinden doğan çeşitli konuların görüşülmesi için üyeler bir kere daha toplanmışlardı. O güne kadar elde edilen sonuçlar dikkate alınarak, dernek geçici bir tarife hazırlanmasını kararlaştırmıştı. Bu amaçla F. Romano. R. Milovich ve M. Corsini bu yeni tarife projesini hazırlamak üzere bir komisyon halinde görevlendirildiler. Diğer yandan, liman işletmelerinin yeni tarifi 26 Aralık 1963 tarihli Resmi gazetede yayınlandığından, o zamandan sonra İstanbul Bahriye birliğinin yardımıyla İngilizceye de çevrilmişti. Bu tercümenin bir kopyasının İstanbul Bahriye Birliği'nden, İzmir'e gönderilmesinin istenmesi kararlaştırıldı. Üyeler, gerek gördükçe bu çeviriden de rahatça yararlansınlar isteniyordu³³¹.

Bu çabalar sonuç verdi. 5.11.1964 tarihli ve 11.848 sayılı Resmi gazetede yayınlanan yeni tarifename ile Liman İşletmesi Hizmet Tarifesinde kimi değişiklikler yapıldı. O zamana dek eski tarife liman içi hizmetlerinin yüzde % 42'sinin 1.1.1964 tarihinden sonra ihracatçılar ve ithalatçılar tarafından ödeneceği öngörüldüğü halde yeni tarife bu hizmet ücretinin hepsinin nakliyat şirketleri tarafından ödenmesi tarzında bir hüküm ortaya çıkmıştı. Buna göre, %42 oranındaki ücret ton başına 4-5.50 TL'si arasında değişmekteydi. Liman hizmetlerine ait zamlı kış tarifi de her yıl uygulanan bir konuydu. Bu yeni tarife 1 Aralık 1964 tarihinden sonra yürürlüğe girmişti³³². Posta gemilerine gelince; Denizcilik Bankası kopyaları üyelere dağıtılmış bulunan mektubunda, posta gemilerinin saat 16'dan önce posta istemme durumunda olduklarını anımsatıyordu. Ancak postaların varış günlerini ve saatlerini tam olarak tespit etmenin zorlukları göz önüne alındığında, bu konuda bir parça daha esnek davranıldığı görülmekteydi. İşçi postası isteme konusundaki bu yeni düzenlemenin ne denli güçlük getireceği ortadaydı. R. Balliani başkanlığındaki kurulun yaptığı temaslar bir süre sonra sonucunu vermeye başladı. Sorun ayrıntılı biçimde anlatıldığında, Liman İşletmesinde Orhan Bey, boş bekleme sürelerinin azaltılması konusundaki görüşlere katılmaktaydı. İzmir Liman İşletmesi Müdürü Hüseyin Dereli ise İstanbul'da uygulandığı gibi işçi postalarının saat 13'te sağlanması yolundaki sistemin uygun olacağını söylüyordu. Bu konuda kendisine İstanbul merkezinin talimat vermesi gerektiğini belirttiğinden sonra; derneğin Denizcilik Bankası merkezine baş vurmasını da öğütlemişti. Limana varmaları beklenen gemilerin saat 16.00'da durumdan kesin olarak emin olamamaları dikkate alınarak, işçi postası isteklerinin bir gün önce saat 16.00 yerine, aynı gün saat 07.00'de yapmaları da mümkündü.

Bunun tersine limanda bulunan gemilerin gündüz ve gece postalarını bir gün önce 16.00'da ya da ertesi sabah saat 07.00'da istenmiş olmasına bakılmaksızın gemilerin varış saatlerine göre belirlenmesi konusunun işletmenin dikkatinin çekilmesi uygun görülmüştü. Bundan başka izleyen vardiya için posta istenmeyen gemiler işini bitiremedikleri zaman, 24 saat kaybetmeksizin işlerini tamamlamak için bir posta alabileceklerdi. Hüseyin Dereli durumda azami bir oranın belirlenmesini ve kendisine bildirilmesini istiyordu. Tartışmalardan sonra üyeler, azami miktarın 40 ton olarak tespitinde fikir birliğine vararak, bu rakamın Hüseyin Bey'e iletilmesine ve onun da kabul etmesi için onayına sunulmasına karar verdiler³³³.

330 Yönetim Kurulu Tutanağı, 30 Ocak 1964.

331 Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Şubat 1964.

332 Yönetim Kurulu Tutanağı, 1 Aralık 1964.

333 Yönetim Kurulu Tutanağı, 3 Haziran 1965.





100 tondan aşağı yükü olan gemilere öncelik tanınması konusundaki sistemin sürekli olarak uygulamada bulunduğu da doğrulanacaktı. Boş bekleme konusuna gelince; Hüseyin Dereli şikayeti olan acentelerin her münferit olayı delilleriyle kendisine getiremelerini ve bunu incelemeye hazır olduğunu söylüyordu. Limanda, liman işletme müdürlüğünün kadrolu işçilerinden oluşan postalar yanında, gemi sahibi ve acentelere bağlı munzam işçiler de (extremen) gemi yükleme ve boşaltma işlerine yardım ediyorlardı. Bunlar, gemiye yüklemek için getirilen yüklerin ambarlara taşınması, istiflenmesi; ambarda yüklemeye hazırlanması; gemi boşaltmada da yine aynı işleri yapabiliyorlardı.

Dolayısıyla Liman İşletme Müdürlüğü'nün bu işçilerin ekonomik ya da iş koşullarına ilişkin bir düzenleme yetkisi yoktu. Bu nedenle, boş bekleme süresi içinde munzam işçiler için bekleme ücreti alınmayacaktı. Bunun tersine puantörler ve gemide hizmet gören hizmetliler için işletme boş bekleme ücreti tahsil edecekti. Hüseyin Dereli boş bekleme ücretlerinin hesaplanması için yeni bir hazırlık yapmaya da söz veriyordu. Sendikali işçiler; yükleme ve boşaltma işlerine yardım edemezlerdi. Çünkü buna sendikaları engel olmaktaydı. Munzam işçilerin postalarla birlikte mi, yoksa postaların verilmesinden sonra mı verileceği konusunda derneğin ne düşündüğü de önemliydi. Dernek üyeleri önce postaların verilmesi ve munzam işçilerin sonradan verilmesi düşüncesindeydi. Böylece, postalardan en üst düzeyde yararlanma olanağına sahip olunabilecekti. Dernek kurulu, Hüseyin Dereli'ye bu yönde cevap verilmesini kararlaştırdı. Yükleme ve boşaltmaya acentelere bağlı munzam işçilerin yardım etmeleri o dönemin koşullarına göre yasaktı. Ancak yük boşaltma ve yüklemede işçi postalarının sağlanmasının olanaksız olduğu durumlarda, buna ancak işletme müdürünün bilgisi dahilinde söz veriyordu. Bu nedenle İşletme Müdürü Hüseyin Dereli acentelerin kendisine bir liste halinde işletme dışındaki bu işçileri bildirmesini istemekteydi. Munzam işçiye gerek oldukça, adı sanı bilindik kişilerin limanda geçici çalışmalarının daha iyi olacağını düşünüyordu. Oysa bu işçiler, gemi acenteleri ve sahipleriyle çalışan müteahhitler tarafından sağlanmaktaydı. İşçi gerekli oldukça acente işçi ister,

müteahhit de istenen işçileri gönderirdi. Bu nedenle gemi acenteleri adına derneğin, adları kesinlik kazanmış bir listeyi işletme müdürlüğüne vermesi olanaksızdı. Yer vinçlerinde ise tam randıman almak için, bunların hangi ambarlarda çalışacaklarının belirlenmesi gerekliydi. Bir yandan acente temsilcisi ve gemi kaptanı; öte yandan işletme memuru ile birlikte bu konuda çalışma yapılması ve yer vinçlerinin çalışacağı ambarların saptanması konusunda mutabakata varıldı. Normal klavuzluk ücretinin güneşin doğmasından batmasına kadar geçecek süre için hesaplanması için de girişimlerde bulunulmuştu.. Bu konuda ümit verici gelişmeler beklediğini belirten Hüseyin Bey, yardımcı hizmetler için denecek ücretleri için de iş saatleri dikkate alınarak hesaplama yapılmasının uygun olacağını belirtiyordu. Yoğun ihracat mevsimlerinde eski limanın kullanılması konusunda ise, yetki Liman Başkanlığı'ndaydı³³⁴.

LIMAN'DAKİ GÜÇLÜKLERE BİR ÖRNEK

Florita ve Karşılaştığı Güçlükler...

Florita gemisi, Eylül ayının ortalarında İzmir'e doğru yük boşaltmak için hareket halindeydi. İzmir Limanı'na, Ziraî Donatım Kurumu için yaklaşık 5. Bin ton kimyevi gübre getiriyordu. Gemi 17 Eylül günü İzmir'e vardı. "Charter Party" sözleşmesi hükümlerine göre 24 saatte 625 tonluk yük boşaltılması gerekiyordu. 625 tonluk yükün 24 saatte boşaltılması fiziki koşullar açısından bakıldığında olanaksızdı. Gemi Alsancak Limanı'na 17 Eylül günü öyleden sonra yanaşmış ve boşaltmaya da 18 Eylül sabahı başlamıştı. Sözleşme uyarınca öngörülen miktardaki malı gündüz boşaltmaya başlamış; ancak geceleri ve pazar günü limanda bu süre içinde yükleme ve boşaltılma yapılamadığından, çalışmamıştı. Böylece geminin boşaltılması işi 24 eylül gününe kadar gündüzleri yapılmıştı.

24 Eylül günü saat 17'de, Liman yönetimi gece yük boşaltması yapılmadığı için kaptana gemiyi rıhtımdan çekmesini bildirdi. Aksi takdirde gereksiz işgalden dolayı tarifenin saat başına TL.0.20 x GRT hesabıyla alınacağını söylemişti. Aynı bildirim, aynı gün gece çalışma zorunluğunda olmayan Alsancak Limanındaki diğer iki gemiye de yapılmıştı. Bay Romano'nun bu gelişmeleri dile getirmesinden sonra dernek 28 Eylül günü yaptığı yönetim kurulu toplantısında konuyu ele aldı. Derneğin görüşüne göre, işletmece alınan bu önlemler hiçbir haklı nedene dayanmıyordu. Zira limanda sıra bekleyen başka hiçbir gemi yoktu. Ayrılan gemilerden boşalan yerler ertesi gün sabaha kadar boş ve serbest kalmış, aynı gemiler yerlerini sabah tekrar almışlardı. Bu bakımdan bu tür bir uygulamada işletmenin tek amacı, gemilere lüzümsüz yer işgalinden dolayı vergi kesmiş olması ya da fazladan klavuzluk, römarkaj parası almasıydı. Aynı durumun 25 Eylül akşamı da yinelenmesini önlemek amacıyla gemi kaptanı alıcı olan kuruma gece çalışması suretiyle doğacak fazla mesai ücreti farkını ödemeyi kabul etmek zorunda kalmıştı.

Yükü boşaltacak olan işçiler pazar günü çalışmayı reddettiklerinden gemi saat 17'de tekrar rıhtımı terketmek zorunda kalmıştı. 28 Eylül Pazartesi saat 8.00'da tekrar aynı yere yanaşmıştı. Dolayısıyla Florita rıhtımdan ayrıldıktan sonra, bu yer sürekli olarak boş kalmıştı. Pazartesi akşamı, alıcılara fazla mesai farkı ödenmesi gerekmişti. Ve böylece gemi yerini terketmekten kurtulmuştu. Nihayet gemi 29 Eylül saat 16'da gitmişti. İşletme bu konuda 1 Ocak 1964'ten sonra uygulamaya girmiş bulunan yeni tarifenin 23. Maddesine dayanıyordu. Bu maddede limanın

³³⁴ Yönetim Kurulu Tutanağı, 3 Haziran 1965.





Çalışma saatlerine uygun hareket etmeyen bir geminin yerinden alınacağı, li-
man idaresine hak olarak tanınmıştı. İş saatlerine uymayan geminin yerine bekl-
emekte olan ve çalışmak isteyen geminin alınması için hüküm verilmişti. Oysa
Florita'nın her iki yerinden uzaklaştırılması halinde, ne sıra bekleyen ve ne de
iş yapmak için rıhtıma yanaşmak isteyen hiçbir gemi yoktu. Görüşmelerden ve
hukuk müşavirinin görüşünün dinlenmesinden sonra genel bir düşünceyle, li-
man işletmesinin yetkilerini bu olayda aşmıştı. Bundan başka ilerde tatil günler-
inde veya gece herhangi bir nedenle çalışmayan gemilerin aynı tarzda işleme
maruz kabalilecekleri endişesi ortaya ıktı. Bu zellikle, Carter sözleşmesi ile
yükleme veya boşaltma zorunlulunda olan gemiler için 24 saat içinde belirli
oranda yükün alınıp verilmesi gibi durumda daha büyük önem göstermekteydi.
Bu durumda başka bir geminin, bu geminin yerini alarak işini sürdürmesi olanaklı
kılınarak, Carter sözleşmesiyle iş gören geminin işini bilinmeyen süreler ile uzat-
mak tehlikesiyle karşılaşılacağı açıktı. İlk nlem olarak bu komisyonun durumu li-
man başkanlığına sunması düşünülmüştü. Bu komisyonun Zacharie, Romano ve
Enriquez'den oluşması uygun görülmüştü. Yapılacak temastan ve liman reisliğinin
bakış açısının alınmasından sonra, başka makamlarla da temasa geilebilirdi³³⁵.
Nitekim daha sonra yapılan temaslarda, Liman İşletmesi, Florita gemisinin, gece
alışmaması dolayısıyla Alsancak Rıhtımını terke mecbur edildiğini ve bundan
böyle de işletmenin bu tarzda uygulama yapacağını beyan ediyordu. Bu nedenle
işletmenin, dernek tarafından Baltık ve uluslar arası deniz konferansının durum-
dan haberdar edilmesine karar verildi³³⁶. Bununla birlikte gece postalarıyla ykl-
eme yapılırken, yağmur nedeniyle normal zamanda bitirilecek olan bir yükleme
işinin bitmemesi durumunda, gemi sabaha kaldığı zaman, sabah postalarının
daha önce sıra bekleyen gemilere verilmiş olduğu ve gitmek üzere olan gemi
için posta temin edilemediği izlenmekteydi. Bu nedenle bu türlü hallerde işi
yarım kalan gemiye öncelik tanınması için liman işletmesine mraaat etmek
dřnlyordu³³⁷.

335 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Eylül 1964.

336 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Ekim 1964.

337 Yönetim Kurulu Tutanağı, 1 Aralık 1964.

ADIM ADIM GÜNLER VE SORUNLAR

Yıllar geçse de sorunlar üç aşağı beş yukarı aynıydı. 1964 yılında Florita'nın başına gelenler, her an bir başka deniz nakliye işi yapan geminin ya da bir acente sahiplerinin de başına gelebilirdi. Devletin katı kuralları genel olarak işleyişi belirliyordu. Bunları değiştirmek için ortaya konulan çabalar kimi zaman olumlu sonuçlar verse de, koskoca bir sistemden kaynaklanan sorunları aşmak hiç de kolay görünmüyordu. Genellikle Liman Başkanlığı ile yapılan yazışmalara yansıyan genel sorunlar; yaşanan güçlükleri ortaya koyuyor; bir yandan dünyadaki yeni an-gajmanlara ve kurallara açık olması gereken acentelik ve gemi nakliye hizmetleri, yerel uygulamaların etkisinde yoluna devam etmeye çalışıyordu. Bütün kural-lar, devleti korumaya yönelikti. Bundaki kaygıları anlamak da zor değildi. Tür-kiye henüz gelişmekte olan bir ülke olarak, kaynaklarını daha verimli kullanmak çabası içinde bulunurken, öte yandan devletin vereceği bir açık nedeniyle, zaten zayıf olan ekonomiye ağır darbe vurulur korkusu her zaman hissediliyordu. Buna karşın ülke batılı ülkelerdeki gelişmelere de bütünüyle kapalı değildi. Ancak o günkü koşullar, ancak bu kadarına olanak tanıyordu.

1965 yılında da bu tür ilginç gelişmeler yaşanmaya devam etti. 3.7.1965 tari-hinde Liman Başkanlığından alınan bir yazıda 22 Haziran'ı 23 Haziran'a bağlayan gece ve 23 Haziran günü sürecek olan korunma tatbikatı için alınacak önlem-lerin bildirilmesi ve bu talimat uyarınca gemilerin aldıkları önlemlerin belirtilmesi isteniyordu. Yazıda yapılacak bir tatbikattan söz edildiğine göre, alınması ger-eken önlemler de belliydi. Derhal dernek üyeleri bu yazıdan ve içeriğinden habere-dar edildi. Tatbikat süresince alınması gereken önlemler ve zorunlu uygulamalar anımsatıldı. Buna göre gemiler, tatbikat yapılacak alanın dışında hatlar oluşturarak yollarına devam edebilecek, belli zamanlarda çıkacak güçlükler nedeniyle belki de yolla çıkmaktan alıkonulacaklardı. Ancak bu tür gündelik sorunların yanı sıra artık kronikleşmiş sorunlar hep vardı. Yer vinçleri, vinç tarifeleri, uygulanmakta olan kurallar; liman müdürlüğü tarafından sağlanan işçiler için uygulanan tarifeler ve bunlara ilişkin gün gün değişen yeni kurallar hep vardı. Ücretler zaten her yıl yaşanan kronikleşmiş bir sorundu.

Ülkenin genelinde gerek işçi ve gerekse diğer çalışanların ücret düzenlemesi düzgün işleyen bir sisteme oturtulamadığı için, sürekli olarak işverenle işçi kesimi arasında ücret sorunları yaşanıyordu. Yeni anayasa, sendikalaşma hareketleri içinde eskiye göre çok daha özgürlükçü özellikler taşıyordu. Sendikalar çok daha güçlüydü. İşçiler, daha donanımlı biçimde işverenlerin karşısına çıkıp, ekonomik ve sosyal haklarını savunuyorlar, iş güvencesi isteyebiliyorlardı. Derneğe bağlı acentelerin, günü birlik zorunlu olarak çalıştırmakta oldukları işçiler dışında, belli bir işçi kesimin ücretine müdahale edecek ya da bu istekleri yerine getirebilecek bir yetki ya da sorumluluğu bulunmuyordu. Bu tür istekler olduğunda, Deniz-cilik Bankası'na yazılar yazılıyor, sorunlar dile getiriliyor; ama çoğu kereler bu sorunları aşmak pek de kalıcı olarak olanaklı olmuyordu. Hiç akla hayale gelme-dik güçlükler derneği ilgilendirmekteydi. Örneğin 1965 yılı Nisan ayında, PTT'nin Güllük'teki bürosunu kapattığı öğrenilmişti. PTT şubesinin kapatılması demek, iletişimin son derece güçleşmesi anlamına geliyordu. Oysa bu limanda derneğe üye acentelere ait en az yıllık 20-25 gemi mal yüklüyordu. PTT yönetimi bu uygu-lamadan vazgeçmezse, iletişim eksikliğinden dolayı, sağlıklı kararlar almak ve gerektiği zaman gereken ölçüde iletişim sağlanamadığı için bölgeye gemi gön-dermek ya da gelen bir geminin yüklediği ya da boşalttığı malla ya da gemi-





nin hareketiyle ilgili bilgi alma olanağı ortadan kalkardı. Bu nedenle dernek, PTT Genel Müdürlüğü'ne yazı yazarak, bu uygulamadan vazgeçilmesini istedi³³⁸. Her hangi bir birimin, geniş ölçekli düşünmeden atacağı olumsuz bir adımın, ne gibi büyük sorunlar doğuracağı hesaplanmadığında, bu gerek sektör ve gerekse ülke ekonomisi büyük kayıplar yaşayabilirdi.

1965 yılında dernek yönetimi, son derece etkin çalışan bir üyesinin ayrılışına tanıklık etti. Derneğin Genel Sekreterliğini yapan Fernand Romano, iş gereği ikametgahını İstanbul'a almak zorunda kalmıştı. Bu nedenle dernek üyeliğinden istifa etmek kararını dernek yönetimine ilettili. Onca zaman derneğin yönetim kurulunda büyük özverilerle görev yapmış birinin bu kararı, dernek için kuşkusuz önemli bir üyeden yoksun kalamak gibi eksiklik de yaratacaktı. Dernek yönetimi derneğe uzun yıllar boyunca tam bir görev aşkı ile yaptığı görevlerden dolayı teşekkürlerinin bildirilmesi için kendisine bir mektup yazılmasına karar verdi. Romano'dan boşalan genel sekreterliğine ise Raymond Balliani getirildi. Yönetim kurulunda bir üye boşaldığı için onun yerine de sonradan cemiyette uzun süre başkanlık yapacak olan Jan Akavi yönetim kuruluna seçildi³³⁹. Geçen yıllar içinde sorunlar yinelenip duruyordu. Denizcilik Bankası tarafından yer vinçleri ve Alsancak Limanı'ndaki vize tarifelerinin uygulanmasından dolayı yaşanan sıkıntılar nedeniyle mektuplar gidip geliyordu. Ancak bütün bu adımlarda İstanbul Bahriye Birliği ile ilişkiler de hep sıcak tutuluyor ve onların görüşlerine önem veriliyordu. Örneğin bu yıl içinde, Liman Müdürlüğü'ne yazılan bir yazıda; "Sahil vinçleri" ve vinç tarifelerinin birleştirilmesi göz önünde tutularak "boş bekleme" adıyla gemilerden alınan paraların da bu tarifelerde birleştirilmesi istendi. Ancak bu birleştirmenin kumpanyalar lehine olarak yapılması ve sahil vinçlerinde olduğu gibi boş bekleme nedeniyle daha yüksek bir tarifenin uygulanmaması istenmekteydi. O tarihlerde Alsancak limanına yerleştirilmiş vinçlerden ikisi hala çalışamaz du-

338 Karar Sıra No: 2, Tarih: 2/4/1965, No: 965/2

339 Karar Sıra No: 3, Tarih: 9/6/1965, No: 965/3



rumdaydı. Onarım için yedek parça ve Alman teknisyenler bekleniyordu. Bunun yanı sıra işçi postalarını takviye için gerektiği durumda İstanbul'daki gemi acentelerinin, denizcilik bankası tarafından munzam işçi kadrolarından ve işçilerden ayrı olarak başka munzam işçi sağlanmasına Denizcilik Bankası tarafından izin verilmesi için İstanbul Bahriye Birliği'ne mektup yazılmasına karar verildi. Ayrıca acenteleri ilgilendiren bütün çalışmalar için makamlarla temasa geçilmesi için bir kâtabin işe alınması ve ücretinin de acenteler tarafından ödenmesi konusundaki öneri de olumlu görülmüştü. Bunun için bu işi yapabilecek yetenekte ve işçi sorunlarını ayrıntılı bilen bir kimsenin bulunmasına çalışılması kararlaştırıldı.

Liman sıkışıklığı her zamanki gibi sürmekteydi. Ağustos ayında bir durum tespiti yapılmıştı:

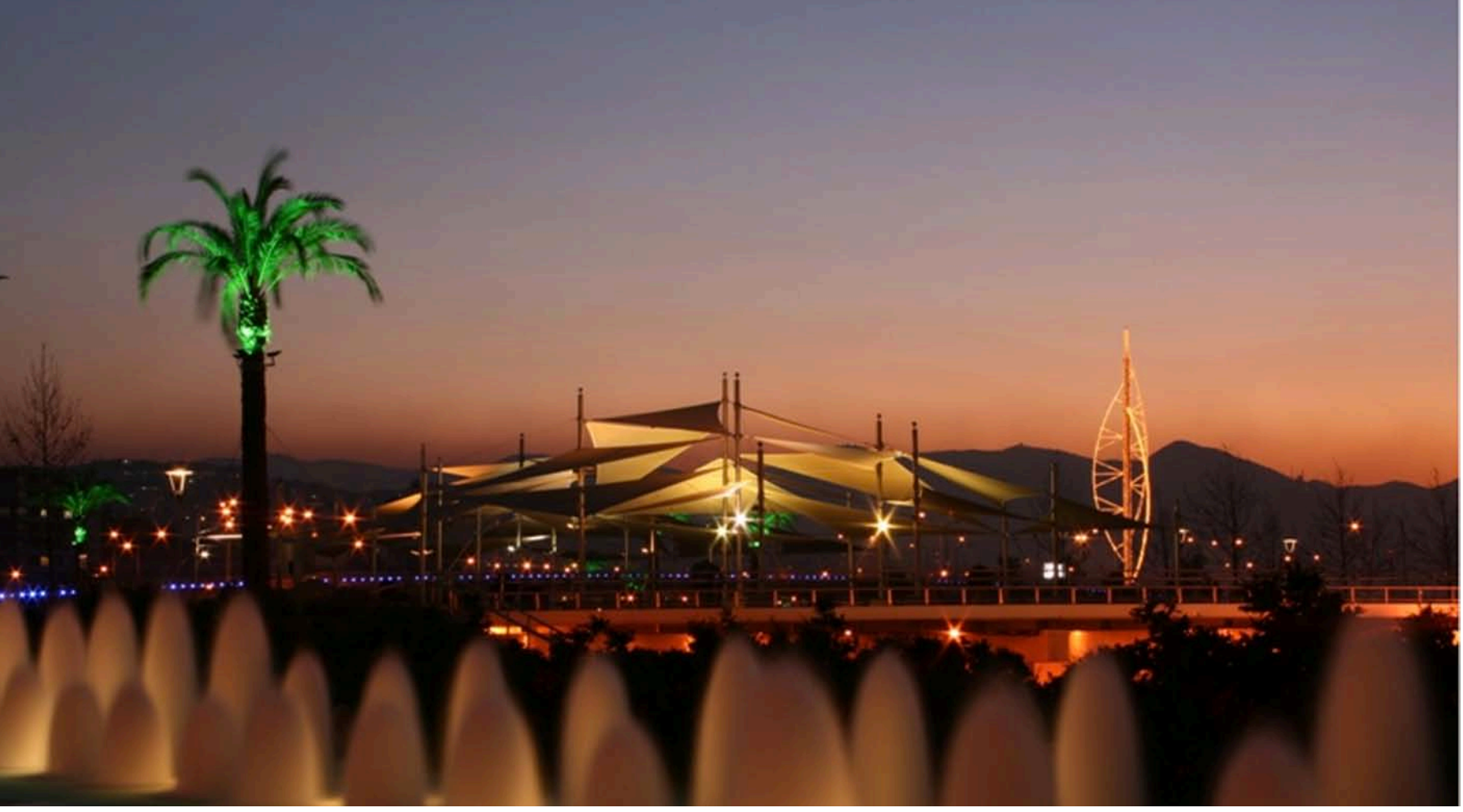
Liman İşletmesinde 19 postadan oluşan işçi grupları vardı. Bunların 15 postası hala limanda demir boşaltmakta olan iki gemiyle şeker yüklemekte olan diğer bir gemiye ayrılmışlardı. Bu durumun, limanda bulunan öteki gemilerin yükleme ve boşaltma işlerinin gecikmesine neden oluyordu. Liman işletmesi ile yapılan sözleşme kimi temaslardan olumlu sonuç alınamamıştı. Liman sıkışıklığından telgrafla Ulaştırma Bakanlığı ile Denizcilik Bankası Umum Müdürlüğü'ne, Ticaret Odası ve İzmir Valiliği'ne bilgi verilmesine karar verildi³⁴⁰.

1965 Yılı Liman Çalışanlarına İlişkin Ücret Çizelgesi			
Baş Puantör:	\$7.00	Fazla Mesai:	%50 Artış
Puantör:	\$4.50	Fazla Mesai:	%50 Artış
Formen :	\$6.00	Fazla Mesai:	%50 Artış
Gözcü:	\$2.50	Fazla Mesai:	%50 Artış

(Karar Sıra No: 7, Tarih: 4.10.1965, No: 965/7)

340 Karar Sıra No: 6, Tarih: 11/08/1965, No: 965/6





Bu sıkıntılar ilerleyen zaman içinde sık sık gün yüzüne çıkıyordu. İşçiler, değişik hak istekleriyle liman işlerini yavaşlatıyorlardı. Ancak kuşkusuz bunlar, demokrasinin gereği olan şeylerdi. Örneğin yönetim merkezi İstanbul'da bulunan Likat İş'e olan Liman İşçi Sendikasına ait işçiler, 18 Ekim 1965 tarihinde üyelerin gece yarısından başlamak üzere iş yavaşlatma kararı verdiler. Ücret artırımını isteğinde bulunan işçilerin muhatabı, elbette Denizcilik Bankası'ydı. Bu iki kesim arasında ücretler ve çalışma koşulları üzerine anlaşmaya varılamadı. Böylece adım adım grevye yaklaşıldı. İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği, liman hareketlerini tam da ihracat mevsiminde etkileyecek bu tür girişimlerin oluşmaması için, taraflar arasında uzlaşma sağlanması gerektiği görüşündeydi. Grevler elbette olabilir, işçiler demokratik haklarını elbette kullanabilirlerdi. Bu olurken, bir yerde anlaşmaya varılması ve ekonominin bundan darbe almaması da en arzu edilen şeydi. Değişik limanlarda bu tür grevler yaygınlaşırsa, bu liman hareketlerini felce uğramasına neden olabilirdi. En doğru şey, grevin ortadan kaldırılabilmesi için tarafların makul ölçüler içinde anlaşabilmeleriydi³⁴¹.

1965 yılında derneğin 25'i acenta, 36'sı kumpanya olmak üzere etkin üye sayısı 61'e yükseldi. Yine 1964'te limana 748 gemi gelmişken, bu sayı 1965 yılında 848'e çıkmıştı³⁴². 1966 yılında hala en temel sorun posta sayıları ve bundan doğan sıkıntılardı. Liman İşletmeleri Müdürlüğü onca yıldır yakınmalara, bu konunun önemine dikkat çeken görüşmelere karşın, türlü engeller yüzünden ne yazık ki bu sorunu bir türlü çözememişti. Bir gemi limana yanaştığında, onu boşaltacak liman işçilerinin olmayışı ve işçilerden oluşan postaların limana yönlendirilemeyeşi, neresinden bakılırsa bakılsın büyük kayıplara neden oluyordu. Bu yıllar içinde de dernek için en önemli sorun, Liman İşletme Müdürlüğü ile görüşmeler yaparak, bu kanıksanmış sorunun çözümüne yoğunlaşmak oldu. Yeni bir komite oluşturarak, Denizcilik Bankası Müdürlüğü ile görüşmeler yapıldı. Denizcilik Bankası İzmir

341 Karar Sıra No: 8, Tarih: 11/10/1965, No: 965/8

342 Karar Sıra No: 1, Tarih: 10/1/1966, No: 966/1



İşletme Müdürlüğü, açıkça Ankara'dan alınan talimat gereğince, işçi postalarının artırılamayacağını söylüyordu. Posta sayısı artırılamayacağına göre, yapılacak şey, mevcut postaların çalışma saatlerini 17-20 arasını kapsayacak biçimde uzatmaktı. Bu öneriye işletme olumlu yaklaşıyor ve bu konuda fazla mesai karşılığında posta çalışma sürelerinin uzatılmasının olabileceğini belirtiyordu. Ancak bu yılda en hareketli günler, ramazan ayına denk gelmekteydi. Oruç tutan işçilerin oruçlarını açacakları sürede bir ara verilebilecek ve ardından yeniden işe yönelebileceklerdi. Ancak Ramazan ayı bittikten sonra bu molaya gerek kalmayacaktı. Bu aşamada belirtilen saatler arasındaki çalışma aralıksız sürdürülebilirdi. Limandaki sıkışıklık günler geçtikçe artarak büyük bir sıkıntı yaratıyordu.

Bu yıl içinde mavna işçilerinin ücretleri önemli ölçüde artırıldı. Mavna işçilerinden alınan 16 Nisan 1966 tarihli mektupta, işçiler 15 Ekim 1962 yılından beri işçilerin hiçbir zam görmediklerini söylüyorlardı. Dernek üyeleri bu isteğin haklılığını kabul ettiler. Böylece 1 Mayıs 1966 tarihinden sonra uygulanmak üzere ücret tarifeleri yeniden belirlendi.

	Limanda	Liman Dışında
Gündüz Hizmeti	\$ 3.50	\$5.00
Gece Hizmeti ya da Tatil Günleri (%50 Zamlı)	\$ 5.25	\$5.50
Gündüz Hizmeti	\$ 2.00	\$ 3.00
Gece Hizmeti ya da Tatil Günleri (%50 Zamlı)	\$ 3.00	\$ 4.50
Gündüz Hizmeti (Servis Başına)	\$ 3.50	---
Gece ya da Tatil Günleri (Servis Başına)	\$ 5.25	---



1966 VARTO DEPREMİ VE DERNEK ÜYELERİNİN YARDIMI

1966 yılında önce Mart, ardından da Ağustos ayı içinde Varto'da iki ayrı deprem meydana geldi. İlk depremde ölen sayısı çok fazla olmamakla birlikte, ikinci depremde 2.350 kişiye yakın yurttaş yaşamını yitirdi. Türkiye'nin her yanında, depremlere yardım için kampanyalar başlatılmıştı. İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği üyelerine birer mektup yazarak, her üyenin kendi adına Liman Başkanlığı'na yardım yapmasına yapmasını rica etti. Bu yazıdan sonra derneğe üye olan firmalardan ve acentelerden Liman Başkanlığı aracılığıyla depremlere yardım yapıldı.

(Kaynak: 5 Eylül 1966 tarihli Karar Defteri Tutanağı)

DERNEK ÇALIŞANLARI

31 Ağustos 1966 günü, dernekte çalışmakta olan müstahdem L. Filippucci görevinden istifa etti. İstifası kabul edilen Filippucci'nin yerine; 1.9.1966 gününden başlamak üzere, Y. Bulligugi müstahdem olarak dernekte görevine başladı.

Limana gelen tehlikeli yüklerin taşınmalarında yaşanan güçlükler sürekli olarak derneği meşgul eden konulardan biri oldu. Bu konuda Liman Başkanlığı ile Liman İşletmesi arasında kimi anlaşmazlıklar olduğu görülmüyordu. Konunun önemi Valilik tarafından da biliniyor; ilgili kurumlara gerekli uyarılar ve bilgilendirmeler yapılıyor; bu sorunun halledilmesi için Ulaştırma Bakanlığı'nın devreye girmesinin önemli olduğu düşünülüyordu. Bu nedenle dernek, ulaştırma bakanlığına bir telgraf çekerek, İzmir Limanı'nda tehlikeli yüklerin korunaklı bir ortama alınmasını istedi³⁴³.

Bu kaygıların temel nedeni şuydu:

Limanda örneğin bir yanda kuru meyve, pamuk, küspe ve tütün sevkiyatı yapılması için yükleme yapılırken, yan tarafta hemen patlayıcı yük taşıyan bir gemi yük boşaltabiliyordu. Bu nedenle Deniz Nakliyecileri Derneği başta Gümrük Muhafaza Müdürlüğü olmak üzere ilgili birimlere yazılar yazarak bu durumun yaratacağı sıkıntılara dikkat çekmeye çalışıyordu³⁴⁴. Tehlikeli madde yükleyerek limana gelen gemilerle ilgili girişimler ne yazık ki çözüm getiremiyor; liman yetkilileri ve liman işletmesi ile yapılan temaslardan olumlu sonuçlar çıkmıyordu. Dernek yönetimine verilen kimi sözlere karşın, ilerleyen zaman içinde de bir gelişme görülüyordu. Bu konuda ilgili yönetmeliğin Ulaştırma Bakanlığı'nca incelenerek yürürlüğe girmesi ve sorunun bir düzen içinde yürütülmesi de gecikmekteydi³⁴⁵.

2 Mayıs 1967 günü dernek acı bir haber aldı. Kısa süren bir hastalıktan sonra, derneğin önemli üyelerinden Bay Joly yaşamını yitirdi. 11 Mayıs 1967 günü yapılan yönetim kurulu toplantısında, Bay Joly'nin anısına bir dakikalık saygı duruşu gerçekleştirildi³⁴⁶.

1967 yılında derneğin 37 acente ve 35 kumpanya dernek üyesiyken; 1968 yılında bu sayı 27 acente ve 33 kumpanyaya düştü. Ancak 1967 yılında limana uğrayan gemi sayısında bir artış da yaşanmıştı. 1966 yılında limana 928 gemi gelmişken 1967 yılında bu sayı 956'ya yükselmişti. Bu durum, dernek tarafından olumlu bir gelişme olarak yorumlanıyordu.

Liman işlerinde kanıksanmış sorunlar süregitmekte iken bu yıl içinde liman işletmesine bağlı olarak limanda çalışan işçi postalarının sayısı artırılarak 40'a yükseltildi. Bu gelişme, limanda az da olsa bir rahatlama yarattı. Ancak yine de limana yanaşmış gemilerin işçi yetersizliği nedeniyle yükleme ve boşaltma yapamadıkları görülmüyordu. İşçi sayısının yetersizliğinin ana nedeni, bu yılda ve özellikle yılın başındaki aylarda suni gübre ve demir ürünleri ithalatı ile İzmir'de üretilen geleneksel tarım ürünlerinin büyük ölçüde ihracatında görülen artıştı. Liman İşletmesi'ne karşılaşılan güçlükler aktarıldığında işletme işçi sayısı konusunda elinden gelen ne ise bunu yapmak için çabaladığını söylüyordu. Ancak son zamanlarda limana gelen gemilerin sıra beklemeye ya da zaman yitirmeye mecbur kaldığı görülmekteydi. Bu gecikmelerin önemli bir nedeni de 1967 yılının ilk aylarında hava koşullarının son derece kötü gitmesi ve yoğun biçimde görülen şiddetli yağmurlardı. Bu olumsuz etkenler, gemi yükleme ve boşaltma süreçlerini olumsuz biçimde etkilemekteydi³⁴⁷. Bu süreçler içinde liman sorunlarıyla ilgili olarak İzmir Ticaret Odası'nın girişimleri de oluyordu Örneğin Liman sorunlarını görüşmek üzere 1968 yılı sonlarında bir toplantı yapılması düşünülüyordu. İzmir Ticaret Odası

343 Yönetim Kurulu Tutanağı, 20 Ekim 1966.

344 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Ocak 1967.

345 Yönetim Kurulu Tutanağı, 11 Mayıs 1967.

346 Yönetim Kurulu Tutanağı, 11 Mayıs 1967.

347 Yönetim Kurulu Tutanağı, 29 Ocak 1968 (968/2)



bu toplantıya İhracatçılar Birliği, Tütün İşleyicileri Cemiyeti; Sanayi Odası, İzmir Liman İdaresi, Giriş Gümrüğü Müdürlüğü, Çıkış Gümrüğü Müdürlüğü, Gümrük Komisyoncularını, kamyon işletmeleri ve Deniz Nakliyecileri Derneği'ni çağırdı³⁴⁸. Bu kesimleri temsil eden kişiler, İzmir Ticaret Odası'nda bir araya geldiler. Toplantıda dile getirilen sorunlar enine boyuna tartışıldı. Bunlardan biri de ileriye dönük olarak limanda yaşanacak sorunlarla ve beklenen kimi mevzuat değişikliğiyle ilgili konulardı. 16.09.1968 tarihinde Resmi Gazete'de damga vergisi değişikliğine ilişkin değişiklik yayınlandı. Bu konuda limanda alınacak önlemler üzerinde durularak, yapılması gereken işler ve alınması gereken kararlar üzerinde duruldu. Konu getirdiği yeni etkileriyle birlikte irdelendi³⁴⁹. Ticaret Odası'nda yapılan toplantıda özellikle Kara nakliye işiyle uğraşan şirketler, yeni limanda kamyonların çok beklemesinden yakınıyorlardı. Bu bekleme nedeniyle çok büyük bir zaman kaybı oluyordu. Bu soruna çözüm bulabilmek için sekiz kişilik bir kurul oluşturuldu. Derneğin başkan ve sekreteri de bu komisyona üye seçildiler. Komisyon bu soruna bir çözüm buluncaya dek, kara nakliyecileri temsilcileriyle bir temasa geçilmeyecek; sonradan çözüm önerileri üzerine yoğunlaşılacaktı³⁵⁰.



Jan Zakari

“FREE IN FREE OUT”

Bu günlere ilişkin değerli bilgiler veren Bay Hendrik Dutilh; Rees İşhanı'nda dernekte alınan bir kararın, acentelerin ekonomik olarak var oluşunda ne denli önemli olduğuna dikkat çekmektedir. Konu yükleme işinin “Liner terms” olarak değil, “free in” olarak yapılmasıyla ilgilidir. 1958 yılında firmasını kuran ve aynı yıl dernek üyesi olan Dutilh 1960 yılından 2000 yılına kadar da kırk yıl dernek yönetiminde bulundu. Bu uzun yıllar içinde, Bay Lucien Arkas ve Erdoğan Yılmaz ile birlikte, çok iyi bir çalışma düzeni ve temas kurabilmişti. O derneğe üye olduğunda dernek hala Rees İşhanı'nda çalışmalarını sürdürüyordu. O yıllarda

348 Yönetim Kurulu Tutanağı, 30 Eylül 1968

349 Yönetim Kurulu Tutanağı, 04 Kasım 1968

350 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Aralık 1968



Benyamin Çukurel, müthiş bir adamdı. Kanunu, her şeyi harfi harfine tahlil eden biriydi. Bütün yazışmalar ondan çıkardı. İş tam olarak bilen bir adamdı. Gerçekten müthiş bir adam... Bay Çukurel, yani Beni... Kuryellerin yanında çalışırken; Mösyö Haim vardı, meğer onun eniştesi olmuştuk. Bunu sonradan öğrendim; çünkü Mösyö Haim o kadar hızlı konuşurdu ki; bir şey anlamazdım. Meğer Çukurel'in eniştesiymiş.

Suphi Kervanoğlu

1926 doğumluyum. Fazla bir tahsilim yok. Sebebi ise savaş günleri. O sıkıntıları yaşadık. İstanbul'da, Saint Joseph'in ikinci sınıfındayken; babamın işleri kesildi. O ham deri ihracatı yapıyordu. Gıda olsaydı işi, belki sorun olmazdı. Ama savaş nedeniyle işleri iyi gitmiyordu. Ham deri ihracatı yapardı. Türkiye'nin en büyüğüydü. Bir sene, iki sene, üç sene cepten ye ye; sonunda tabii ki bitti her şey. Okul ücretim ödenemedi. Bu nedenle okuldan ayrılmak durumunda kaldım. Bir ağabeyim, bir de ablam vardı. Ağabeyim de Hukuk Fakültesine gidiyordu. O da üçüncü sınıftan ayrılmak zorunda kaldı. Hayatta ben çok tesadüflere inanırım. Vapur acentesi olmam, bir tesadüf sonucudur. Bakın; Bay Dutilh, gemi acenteliğini babasından gördü, kendisine intikal etti. Arcas da öyle... Beni ise, ihracatçı olmaya çalışırken zoraki olarak gemi acentesi yaptılar.

Benyamin Çukurel

aynı iş hanında, Türkiye ile kontinant işi yapan büyük bir armatör vardı. Konu Alsancak Limanı'ndaki yükleme ve boşaltma işinde uygulanan yöntemdi. Dutilh, "Liner Terms" olarak yapılan yükleme ve boşaltma işinin, "Free in Free Out"'a dönüştürülmesinin ne denli gerekli olduğunu savunmaktaydı. O günlerde, Alsancak Limanı'nın hala yoğun eksikliklerinin olduğu günlerdi. 1965, 1966'lara kadar gemilere gidip gelen mallar, şatlara yükleniyor ve oradan gemiye gidiyordu. Bütün bu süreçte gerekli olan masraflar, gemi acentesi tarafından Liman İşletme Müdürlüğü'ne ödeniyordu. Liman bir anlamda serbest bölge olduğu için malın sahibi olan ihracatçı ve ithalatçı firmalar bu masraflardan yükümlü tutulmuyor; mali yükümlülük bütünüyle gemi acentelerine bırakılmış oluyordu. Bu ise sektör açısından bakıldığında büyük bir ekonomik kayıptı. Yük geliyor, kamyonlardan indiriliyor; artık bu aşamadan sonra geminin ambarına girinceye kadar bütün masraflar gemi şirketi ve acente tarafından ödeniyordu. "Liner Terms" olan bu yükleme biçiminin "Free in" (Yükleme), "Free out" (Boşaltma)'a çevrilmesi durumunda Liman İşletme Müdürlüğü'nce talep edilen ücretlerin yükün limana indirildiği andan gemi ambarına; gemi ambarından da liman dışına çıkıncaya kadar ithalatçı ve ihracatçılara ait olacaktı. Bu toplantıda Deniz Nakliyecileri Cemiyeti ısrarla bu tezi savunmaktaydı. Bu talebin son derece gerekli olduğunu söyleyen Bay Dutilh; eğer bu uygulamaya geçilmezse, süreç içinde armatörlerin buna yoğun itirazları olacağı yorumunu yapmaktaydı. O'nun sözünü ettiği toplantıda ünlü bir Alman armatör bunu kabul etmiyor, uygulamanın eskisi gibi sürmesini istiyordu. Ona göre, bu uygulamaya geçilmesi durumunda armatörleri yoğun bir iş kaybına uğrayabileceklerdi. Ancak İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti bu ısrarını sürdürdü ve yapılan oylamada, "Free in Free out" uygulaması kabul edildi. Bu karar alındığında, Alman armatör son derece sinirlendi. Çantasını alıp hızla, sinirli bir biçimde toplantıyı terk etti. Kapıdan çıkarken de Bay Dutilh'e şunları söylemişti: "Bay Dutilh; temsil ettiğiniz Hollanda KNSM gemi şirketine sizi şikâyet edeceğim. Siz ne hakla yönetim kurulunuzdan ve armatörlerden iznini almadan derneğinizde böyle bir karar aldırınız?".

Gerisini Hendrik Dutilh bu diyalogun sonrasını şöyle anlatmaktaydı:

"Birkaç sene sonra bu armatörle Hamburg'da bir toplantıda karşılaştım. Önce o armatörün kızgın halini hatırladığım için, olumsuz bir durum ortaya çıkacak diye de düşünmedim değil... Ancak O bana dedi ki; 'Bay Dutilh; Alsancak Limanı için aldığınız o karar, liman için büyük bir başarı oldu, teşekkür ederiz'"³⁵¹.

Gerçekten de bu uygulama ile armatörlerin ve acentelerin büyük ölçüde gelirlerinde artış görüldü. Dernek tarihi bir olayın başarılmasında önemli bir rol oynamış; acentecilik ve armatörlük mesleğinin önünü açan önemli bir uygulamaya öncülük etmişti.

1970'Lİ YILLAR

1970 yılında Deniz Nakliyecileri Cemiyeti yeni bir binaya taşındı. Bu yeni bina Kordon'da, Atatürk Caddesi'nde 154 nolu binaydı. Bu bina Rıza İşhanı olarak da biliniyordu. Bu yıllarda derneğin toplantılarına yoğun biçimde katılan dernek üyeleri şu kişilerden oluşuyordu: Jan Akavi, Lucien Arkas, Ragıp Şiriner, İvan Prossen, Hendrik Dutilh, M. Sidi Sarfati, Otto Barisich, Benyamin Çukurel, Güngör Altinkulaç. Giacomo Missi, Erich Lochner, İsak Matalon, Michel Corsini; Benova Makripodari, Alfredo Braggiotti, Ali Ergüney, Roberto Milovich, Jan Zakari, Karel Dutilh... 24 Ocak 1973 yılında yapılan genel kurulda, Jan Akavi başkan seçilmişti. Başkan Vekilliğine de Güngör Altinkulaç getirilmişti. Jan Akavi bu top-

³⁵¹ Hendrik Dutilh'le Yapılan Söyleşi

lantıda en yaşlı üye olup, uzun yıllar dernek yönetiminde başkan vekili ve muhasip olarak görev almıştı. O günlerin en önemli konusu; Aliğa Limanı'ndan elde edilen gelirin derneğe aktarılması ve o zamana değin oluşturulan gelir bütçesini bir parça artırarak, derneğe müdürlük yapacak birinin alınmasıydı. Jan Akavi; genel kurulda yaptığı konuşmada; yönetim kurulu adına, 1972 faaliyet dönemine ait çalışmaların hesabını vermek üzere geldiğini belirtti. Herkesi saygı ile selamladıktan sonra, bir önceki yıl boyunca yapılan işler hakkında bilgi verdi. Yoğun bir dönem geçirmişlerdi. Ancak elbette takdir yine de genel kurulundu. Geçen yıl gelirin artırılması için verilen yetkiyi kullanarak, hemen hemen hiçbir üyeye büyük bir yük bindirmeden yıllık geliri oldukça artırmışlardı. O şöyle devam ediyordu: "Bu gelir artışı, senelerden beri derneğimize ihtiyaç duyduğumuz bir müdürün maaşını karşılayabilir kanaatindeyiz ve önümüzdeki şubat ayından sonra, derneğimize İngilizce lisanına vakıf, yüksek tahsilli; bakanlıklarda ve devlet teşekkülleri nezdinde irtibatımızı kurabilecek bir müdür almak teşebbüsünde bulunduğumuzu sevinçle bildirmek isteriz"³⁵².

Derneğin eski kadrosunda bir değişiklik yapılmasına gerek görülmemişti. Geçen yıl, çoktan beri üzerinde durulan bir konu da çözülmüş bulunuluyordu. Özellikle bunda Benyamin Çukurel'in titiz çalışmasının büyük etkisi olmuştu. Sonradan derneğin yönetiminde son derece aktif rol oynayacak olan Benyamin Çukurel'in genel özellikleriyle ilgili olarak, onun çalışma yaşamına tanıklık etmiş olan arkadaşları konulara tam olarak hakimiyeti, en küçük bir ayrıntıya odaklanabilmesi gibi özelliklerine vurgu yapıyorlardı. Uzun boyu ile dikkat çeken Benyamin Çukurel'e, çocukluk günlerinden beri "Beni" denilmiştii. Çocukluk günlerinden kalan "Beni" O sektörün, "Bay Beni" olarak tanıdığı birisiydi. Bu konu kendisine açıldığında Benyamin Çukurel adına neden Bay Beni denildiğine ilişkin soruya şu yanıtı vermektedir:

"Böyle söylemeyi herhalde daha uygun görmüşler, şık görmüşler... Benyamin biraz daha uzun. Ben biraz yaşlıca çıktım denizcilik piyasasına. 26 yaşındaydım. Biraz yaşlıca intiba bırakıyordum her halde. O zamanlarda da bana 'Beny' derlerdi. Hatta, okuldan, gençliğimden beri bana Beni derler..."³⁵³.

Bu yıl içinde, temsil edilen ya da edilecek vapur acentalarına sunulmak üzere limanlar tarifesi tamamlanmıştı. Yine bir önceki yıl Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan yönerge üzerine, denizde can ve mal güvenliğini korumak için İzmir Ticaret Odası'nda toplantı yapılmıştı. Bu toplantılara İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti yönetim kuruluyla birlikte katıldı. Bu ortamlarda derneğin görüşleri dile getirildi. Denizcilik Bankası İşletme Müdürlüğünde de birkaç kez toplantı yapılarak, özellikle limanlardaki sorunların çözümü yönünde çaba harcanmış, bu girişimlerin bir çoğundan olumlu sonuçlar da alınmıştı. Son olarak, 2 Aralık 1972 tarihinde yürürlüğe girmiş yeni Denizcilik Kanununa uymak için tüzükte yapılacak değişikliklerin Haziran ayına kadar tamamlanması gerekiyordu. Bay Akavi gelinen tarih itibarıyla 1972 yılındaki istatistikleri kısaca özetledi. Ardından da, kıyı limanlarında ithalat ve ihracat rakamlarının arttığını belirtti.



Otto Barisich



Güngör Altinkulaç



Karel Dutilh

352 Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Ocak 1973.

353 Benyamin Çukurel ile yapılan söyleşi.





Kamuran Ayan



Kenan Boyar



Alfredo Braggiotti



Michel Corsini

Bu dönem içinde İzmir Limanına ve öteki kıyı limanlarına gelen gemi sayıları ile ilgili verdiği bilgi şöyleydi³⁵⁴:

Limana Uğrayan Gemilerin Sayısı	1971	1103
	1972	1238
	Artış	135
Limanda İhracat (Ton)	1971	791.215
	1972	893.157
	Artış	101.942
Limanda İthalat (Ton)	1971	389.640
	1972	419.379
	Artış	29.739
Sahil Limanlarında İhracat (Ton)	1971	29.100
	1972	148.921
	Artış	119.821
Sahil Limanlarında İthalat (Ton)	1971	16.518
	1972	423.378
	Artış	406.860

1973 yılında üye sayısı bir önceki yıla aynıydı. Bir önceki yıl üyelere Çetin Şaşmaz üyelikten ayrılmış, ancak Güngör Altıkulaç'ın derneğe katılmasıyla sayı değişmemişti. Derneğin uzun yıllardır hukuk müşavirliğini Macit Birsell yapıyordu. İstanbul Vapur Donatanları ve Acenteleri Cemiyeti ile geleneksel dostluk bağlarına bu dönemde artarak sürmüştü. Bay Akavi sözlerini şöyle bitirmekteydi:

“Yapmayı arzu ettiğimiz çalışmalarından hepsini yerine getirebildiğimize inanmıyoruz. Ancak değerli destek ve yardımlarınızla, her sene kadar bu sene de derneğimizin çalışmasının başarıya ulaşması için samimiyetimizden emin olmanızı rica ederim”³⁵⁵.

Ülkelere Göre Limana Gelen Gemi Sayısı

Ülke	1971	1972
Türk	146	126
Yunanistan	138	226
İtalyan	169	165
Yugoslavya	102	129
Sovyet Rusya	57	67
Amerika	56	63
İngiliz	58	47
Hollanda	64	51
Fransa	11	40
Batı Almanya	65	38
Doğu Almanya	29	38
İsveç	19	27
Bulgaristan	29	26
Danimarka	23	26
Kıbrıs	13	26

Polonya	24	24
Macaristan	16	20
Panama	12	19
Japonya	16	18
Liberya	6	14
Romanya	13	11
İsrail	-	9
Norveç	11	7
İspanya	16	7
Finlandiya	2	4
Avusturya	-	4
B.A.C	1	2
Arnavutluk	-	2
Lübnan	1	1
Singapur	-	1
	1.103	1.238

354 Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Ocak 1973.

355 Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Ocak 1973.

Bu yıllar içinde İzmir Limanında 1971 yılında 791.215 ton ihracat gerçekleşirken; ithalat 389.840 tondur. Bu sayı 1972 yılında ihracat olarak 893.157, ithalat olarak da 419.379 tona çıkmıştır. Sahil limanlarında ise 1971 yılındaki ihracat 29.100 tondan, 148.921 tona; ithalat ise, 16.518 tondan, 423.378 tona çıkmıştır³⁵⁶.

1973 yılının faal üyeleri de şunlardır:

Jan Akavi, Göngör Altinkulaç, Salih Altay, Lucien Arkas, Kamuran Ayan, Otto Barisich, Kenan Boyar, Alfredo Braggiotti, Benyamin Çukurel; Michel Corsini, Hendrik Dutilh; Karel Dutilh, Ali Ergüntay, Ragesta Eskinazi, Antuan Gürasi; Salvator Krespin, Antoine Lanthois, Erich Lochner, Benova Makripodari; İsak Matalan, Giacomo Missi, Giacobbe Pardo, İvan Prossen, Sefik Sağın, Moris Sidi Sarfati, Ragıp Şiriner, Jan Zakari ve Mario de Zandonati³⁵⁷.

Her yıl, yükleme ve boşaltma sırasında çalıştırılacak ameleler için gündüz vardiyası için 5 ve gece vardiyesi için 15 lira zam yapılması kararlaştırıldı. Liman her zaman dernek için en önemli konulardan biri olduğu için; limanda normal zamanın üzerinde gemilerin bekletilmesi derneği ilgilendiren en önemli konu olagelmisti. Bu nedenle her fırsatta Liman İşleri İşletmesine bir mektup yazılarak navlun ücretlerini artıracak bu olumsuz durum için olabildiği ölçüde bekleyişlerin kısıtlanması isteniyordu.

İzmir Liman hizmetleri ile ilgili tarifeler her zaman en önemli konulardandı. Yeni bir yıla girildiğinde öncelikli olarak bu belirleme işinin yapılması son derece önemliydi. Bu nedenle İstanbul'da bu konu ile ilgili yapılacak düzenleme bekleniyor ve onların atacağı adıma göre bir yol izleniyordu.

Bu arada dernekler yasasının yeniden düzenlemesi için çalışmalar yapılmaktaydı. Dernek yönetmeliğinin, yeni yasayla uyumlu bir duruma getirilmesi için Başkan Akavi ile Benyamin Çukurel'den oluşan bir komisyon da oluşturuldu.

21 Mart 1973 günü Türk Parasının Kıymetini Koruma Kanunu çıkarıldı. Bu yasa 18 Mart 1973 tarihinde resmi gazetede yayınlandı. Bu yeni yasa ile acenteler için yeni kimi yükümlülükler gelmişti. Uygulama aşamasında kimi zorlanmaların görüneceği açıktı. Bu nedenle Maliye Bakanlığı'na bir telgraf çekilmesine karar verildi.

Çekilen telgraf şöyleydi³⁵⁸:

Maliye Bakanlığı Yüksek Makamına / Ankara / 21 Mart 1973

18 Mart 1973 tarihli 14480 sayılı Resmi gazetede Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 17 sayılı karara ilişkin olarak yayınlanan tebliğin kısım 1, Bölüm 1 ve beşinci maddeleri nakkilat müessese ve acentalarının vecielerini göstermektedir. Şöyleki; Türkiye'de Kurulu bilumum deniz nakliyat müessese ve acentaları ve Türkiye'de acentası bulunan hava nakliyat kumpanyaları ile beynelmilel nakliyat yapan Türkiye'de Kurulu veya Türkiye'de acentası bulunan kara nakliyat müesseseleri demir yolu dâhil malın alıcısı tarafından teslimine esas olan belgeleri malın yüklenmesini izleyen ilk iş günü içerisinde ihracata aracılık eden bankaya aynı yerde bulunduğu takdirde imza karşılığında teslim başka yerde bulunması halinde taahhütlü olacak posta ile gönderilir... Eski tebliğde ihracat belgelerinin, aracılık eden bankaya malın yüklenmesini izleyen üç iş günü içinde

356 Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Ocak 1973.

357 Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Ocak 1973.

358 Yönetim Kurulu Tutanağı, 21 Mart 1973.



Ali Ergüntay



Ragasten Eskinazi



Salvator Krespin



Antoine Lanthois





teslimi icabederdi. Eskiden tanınan bu zaman dahi az gelmekteydi. Çünkü ihracat mevsiminde bir gemiye yüklenen mal bir veya iki kalem olabileceği gibi birçok zamanlar 100-200 bazen de 300 kadar ayrı parti teşkil edebilir. Bu evrakların hazırlanması, denetlenmesi vesairesi zamana muhtaçtır. Bunun için yeni tebliğde üç günlük müddetin bir güne indirilmesi bütün acentaları zan altına düşürmüştür. Acentaları müşkül duruma düşüren bu kısa müddetin uzatılması için yüksek delaletinizi arz ve rica ederiz.

İzmir deniz Nakliyecileri Cemiyeti

J. Akaoui, G. Altıkulaç. H. Dutilh, Lucien Arkas, R. Şiriner

Bu telgrafa, nisan ayı içinde gelen yanıtta ise şunlar söylenmekteydi:

İzmir deniz Nakliyeciler Cemiyeti/ İzmir

Yeni İhracat tebliğinin uygulanmasından doğabilecek aksaklıklar zamanla incelenecektir. Bilgi edinilmesi rica olunur. Maliya Bakanı V.

İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'nin 4 Nisan 1973 günü İkinci Başkan Güngör Altıkulaç Başkanlığında, I. Prossen, H.Dutilh, Lucien Arkas, Jan Akavi ve R. Şiriner'in katılımıyla toplanmıştı. Toplantıya İzmir Gümrük Komisyoncular Birliğinden üç kişilik bir heyetle, İzmir Liman İşleri Müdürü İhsan Özgül de katılmıştı. İzmir Gümrük Komisyoncular Birliği'nin heyeti limana gelen gemilerdeki yanıcı ve patlayıcı maddelerin tahliyesi sırasında karşılaşılan zorlukları anlattı. İzmir kıyılarında ya da Alsancak limanı açık sahasında yanıcı, patlayıcı maddelere özgü depo, antrepo bulunmasının gerekli olduğunu ve bu depo ve antrepoların Denizcilik Bankası tarafından yapılmasının teklif edilmesini istiyordu. Bunun için, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyetinin desteğine gereksinimi vardı. Gerçekten de limanda yükleme ve boşaltma esnasında bu sorun büyük riskler yaratı-

yordu. İzmir Liman işleri Müdürü İhsan Özgün de liman tüzüğü ile gümrük yönetmeliği arasında bir aykırılık olduğunu belirterek, bu aykırılığın düzeltilmesi için ilgili bakanlıklara birer yazı yazılmasını öneriyordu. Bundan başka 16 Nisan 1973 tarihinde Turan'da yapılacak olan Limandaki akaryakıt sahalarının başka bir sahaya nakledilmesi ile ilgili toplantıda, yanıcı ve yakıcı maddeler için bir depo-antrepo sahasının ayrılması için teklifte bulunacağını, ayrıca İzmir Gümrükler Başmüdürlüğü, Liman İnşaat Müdürlüğü ve İzmir Belediye Başkanlığı nezdinde de önerilerde bulunacağını beyan ediyordu. İzmir Komisyoncular Birliği tarafından, İzmir Sanayi Odası ve İzmir Ticaret Odası'na yanıcı ve patlayıcı maddeler için depo-antrepo yapılması konusunda dernek, komisyoncular birliğini destekledi³⁵⁹.

1973 yılında Alsancak Limanı'nda 114 işçi, eski limanda 2.000 ton yük alabilen mavna ve şatlar ile 37 postalık işçi grubu hazırды. Ancak 300 tondan aşağı gemiler için öncelik sağlanamayacağı da belirtiliyordu.

Puantörler tarafından verilen dilekçe üzerinde görüşülerek, başpuantör ve fonemanlar ücretleri şöyle belirlenmişti³⁶⁰:

	Mesai Saati 8 Saat	Mesai Harici 8 saat
Baş Puantör	90 TL	135
Puantörler	70 TL	105
Fonemanlar	90 TL	135

Yılbaşında yapılan genel kurul toplantısında dernek için bir müdürün alınmasının gerekliliği özellikle vurgulanmıştı. Artık dernek, o zamana kadar olan işlevinde önemli bir gelişme dönemine giriyordu. Liman ve liman hareketleriyle birlikte, ticaret hacminin büyümesi demek, bu ticaret hacminde en önemli hizmet sektörlerinden birini temsil eden gemi nakliye ve acenteliğinin de öneminin artması demekti. Bu nedenle, gittikçe daha karmaşık ve girift bir durum alan acente işleri için, dernekçe yürütülen çalışmaların daha düzenli biçimde yerine getirilebilmesi amacıyla, derneğin bir müdüre gereksinimi vardı.

Derneğin o zamana değin pek çok zorluklarına katlanmış eski Müdür Pietro Scuto, artık görevini yürütemeyecek ölçüde yaşlanmıştı. Baba adı Giuseppe, Anne adı da Ester olan ve İzmir 1893 doğumlu İtalyan asıllı Pietro Scuto, bu günlerde 80 yaşına gelmişti. Yaklaşık iki yıldır hastaydı ve derneğe gelemiyordu. Derneğin işlerini John Buttigieg yapmaktaydı. O da derneğin gündelik işlerini yapmak için derneğe alınmış olmasına karşın, Pietro Scuto işe gelip gidemediğinden neredeyse her işe o bakardı. Scuto ise, artık çalışamayacak duruma geldiğinden, 31 Ağustos 1973 tarihinde emekli olmuştu. Dernekte 13 yıl gibi uzunca bir zaman sadakat ile çalışması, dürüstlüğü göz önüne alınarak kendisine 7.000 liralık ikramiye de ödendi³⁶¹. Bu kez, ondan boşalan yere müdürlük yapabilecek bir kişi arayışına başlanmıştı. Önce Alptekin Önal'ın ataması yapıldı. Ancak Alptekin Önal'ın sonradan bu işi yapamayacağına ilişkin gerekçe bildirmesi üzerine müdürlük görevlendirmesi yapılamadı. Bu kez, dernekte uzun yıllar müdürlük yapacak olan Yılmaz Amasya dernekle tanıştı. 1934 tarihinde, İzmir'de doğan; baba adı Celal, Anne adı da Hüsnüye olan, Manisa Gördes nüfusuna kayıtlı olan Yılmaz Amasya'nın derneğe giriş tarihi, 1 Mart 1973'tü.

359 Yönetim Kurulu Tutanağı, 4 Nisan 1973

360 Yönetim Kurulu Tutanağı, 27 Haziran 1973.

361 Yönetim Kurulu Tutanağı, 15 Kasım 1973



Erich Lochner



Benova Makripodari



Giacobbe Pardo

"Mesela limanda gemiler çok bekliyordu. O zamanlar beş bin ton meyan kökü beklerken, gemi on beş gün burada kalırdı. Şat ve mavnalar vardı. Gece çalışılamıyordu. Lambalar yoktu. Şatlar düz, mavnalar ovaldı. Derinlikleri vardı. Gemilerin çoğu buharlı gemilerdi. Ama şimdi konteynerler var. O zamanlar vinçler buharla çalışıyordu. Sonra elektrikle döndü. Şimdi gemilerde vinç bile yok. Limanda sabit vinçler var. Onlar gemiye yüklüyor, gemiler de çekip gidiyorlardı"

Yılmaz Amasya





Ragıp Şiriner



Jan Zakari



Ivan Prossen

O, derneğe gelişini şöyle anlatmaktaydı:

“Tam 37 sene dernekte çalıştım. Ben Yüksek Ticaret Okulu’ndan mezunum. 1954 senesinde yedek subay oldum. 1956’da geldim. O yıl bir Amerikan Şirketi’nde Mc Andrew Forbes diye bir şirkette gümrük komisyonculuğu yaptım.

12 yıl. Bu derneğe vakıftım; yani hakkında az çok bilgim vardı. Bizim üyelerimiz içinde Lucien Arkas vardır... Onun babasıyla çalıştım. Hendrik Dutilh yine.. Yani ben daha gümrük komisyoncusu olarak çalışırken, bu kişileri tanıyor ve onlarla iş yapıyordum. Meyan kökü çıkarılıyordu o zaman. Yerden kazılır. İştah şuruplarının, öksürük şuruplarının temel maddesi budur. Onun da kendine has bir uyuşturucu özelliği vardı. Forbes ailesi bunun ticaretini yapıyordu. Demiryollarının şubelerinde hep bunlar vardı. İstasyonlarda onların şubeleri vardı. Bu yerleri, zamanla değişik yerleri hibe ettiler. Menemen, Alaşehir; İskenderun; Nazilli’de vardı; Aydın’da... Mesela Aydında stadyomu yapıldı. İskenderun’daki askeriye-ye verildi. Bu komisyonculuk döneminde buralarda çalıştım. İstanbul’a gitmemi istediler. Ama gitmedim. Çocuklarım vardı. İzmir’de olmam gerekiyordu. 1973 yılında Robert Thomson Seim diye bir müdürüm vardı. Dedi Burada bir dernek var, Deniz Nakliyecileri derneği. Burada iki kişi çalışıyor. Biri John Buttigieg, bir de müdür. Müdür, Pietro Scuto... Müdür hastaydı. Zaten iki yıldır hastaymış. Seni buraya alalım. Kabul ettim ben de. Üç ay maaşını eve gönderdim müdürün. Bugünkü İngiliz fahri konsolosunun amcazadesi olurdu John Buttigieg. Ayakçıydı. Rumca bilir; Fransızca bilir; Lucien Arkas’ın da sınıf arkadaşı olmuş. 1945’li onlar. Ben 73’te derneğe girdim. İstatistikler Fransızca çıkıyordu. Ben Fransızca bilmiyorum, İngilizce biliyorum. İki sene sonra istatistikler İngilizce çıkmaya başladı. O zaman dernek pasaportun karşısında; Rees Bowen’deydi. Ben müdür olarak oraya girdim”³⁶².

O güne kadar derneğin Türkçe ve Fransızca yayınlanmakta olan istatistiklerinin bundan sonra Türkçe ve İngilizce olarak yayınlanmasına karar verildi³⁶³. Atatürk Caddesi Rees Hanı’ndaki cemiyet binasının bu tarihlerdeki yıllık ücreti 3.000 liraydı³⁶⁴. Dernek, kendi çalışanlarını olabildiği kadar ekonomik olarak rahatlatmak için de çaba harcıyordu. Yıl içinde belli zamanlarda çalışan personele ikramiyeler verilerek, bir parça olsun ekonomik olarak rahatlamaları sağlanırdı. 1973 yılı sonunda da dernek çalışanlarına üç maaş tutarında ikramiye almaya karar verilmişti³⁶⁵. Yeni limanda, 300 küsur tondan aşağı gemilerin yükleme ve boşaltma yapabilmeleri için onlara ayrı bir yer ayrılmasında sayısız yararlar vardı. Acenteler kendi olanakları ile ayrı yerde gemilerini sifting etmeleri halinde daha düşük bir tarife uygulanmasını istiyorlardı. Bu amaçla Denizcilik Bankası TAO İzmir İşletme Müdürlüğü’ne bir mektup yazılmasına karar verildi.

“10.10.1973 tarihinde yapılan yönetim kurulu toplantısında görüş birliğine vardığımız aşağıdaki iki noktayı size bildirmeyi faydalı bulduk: Limanda bulunan gemilerin durumları müsait oldukları takdirde kendi olanakları dâhilinde biraz ileri ya da geri sifting yapmaları halinde daha düşük bir tarife uygulamanızı... Her ne kadar tarifenizde 300 küsur tondan aşağı gemilere ihtiyari hizmet yapılacağı belirtilmiş ise de bu vasıftaki gemilerin İzmir Limanında operasyon yapamayacağı ve günlerce dışarıda bekleyeceği manasını çıkarmak lazımdır. Derneğimize bağlı kuruluşların bu evsafa birçok gemileri izmir’e gelmekte ve memleketin ihtiyaç mallarını yüklemektedirler. Alsancak Limanının sıkışık olduğu zamanlarda bu ge-

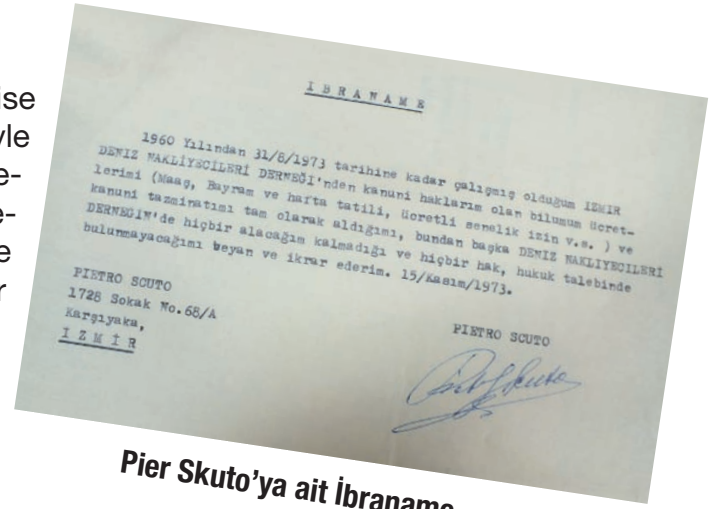
³⁶² Yılmaz Amasya ile yapılan söyleşi

³⁶³ Yönetim Kurulu Tutanağı, 27 Haziran 1973.

³⁶⁴ Yönetim Kurulu Tutanağı, 27 Haziran 1973.

³⁶⁵ Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Ocak 1974.

miler için operasyon yeri olarak gösterilen eski limanda ise birçok zamanlar harp gemilerimiz ziyaretleri münasebetiyle operasyonlara kapatılmaktadır. Bu arada bahsedilen gemilerin alacağı veya boşaltacağı yükler itibariyle çektikleri sular eski liman deniz derinliğine uygun gelmemekte ve bu şekilde gemilere şatlarla yapılan operasyonlarda mallar hasara uğramaktadır. İzmir Limanı'na gelecek bütün gemiler işletmenizce kendi hizmetlerini kendisi görse dahi bu iş için limanda uygun bir yer gösterilmesi kanaatindeyiz. Aksi halde bu gemilerin sahiplerine bu şekildeki gemilerin İzmir Limanında operasyon yapamayacaklarını bildirmek zorunda kalacağımızı saygılarımızla arz ederiz. (Jan Akavi, G. Altıkulaç, H.Dutilh, Lucien Arkas)"³⁶⁶



Pier Skuto'ya ait ibraname

Yıl içinde liman tarifi tamamlanmış ve İngilizce olarak bastırılmıştı. O yıla kadar derneğin adı, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti idi. Bu yıl içinde çıkarılan 1630 sayılı yasa gereğince, derneğin adı yeniden gözden geçirilmiş ve yapılan toplantıda adı "İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği" olarak değiştirilmişti³⁶⁷. Bu yıl içinde, gerek İzmir limanında ve gerekse sahil limanlarında hem ihracat hem de ithalatta bir azalda kaydedilmişti.



Hendrik Dutilh

Limana uğrayan gemi sayısı	
1972	1238
1973	1217
Azalma	21

İzmir Limanı	1972 Yılı	1973	Azalma
İhracat (Ton)	893.177	744.218	148.939
İthalat (Ton)	419.379	365.095	54.284

Sahil Limanlardan İhracat ve İthalat (Ton olarak)		
1972	148.921	423.378
1973	215.994	407.853
Artış/ Azalma	67.073	15.525

1973 yılında derneğin üye sayısı 28'di. Bu yıl içinde Armak Vapur Acenta Müdürü Bay Tülay Çakmak üye olmak için müracat etmiş ve üyeliği yönetim kurulunca kabul edilmişti. 1973 yılında; İstanbul'da Türkiye Vapur Donatanları ve Acentaları Birliği kurulması için faaliyetler başladığı duyuluyordu. Bu konu, İzmir Nakliyeciler Derneği tarafından memnuniyetle karşılandı. Bu konuda İstanbul Vapur Donatanları ve Acentaları Derneği ile aynı kanaat taşınıyordu. Gerekirse birliğin kurulması için güney dernekleri ile de temas edip, 1 üyenin bu konuları görüşmek için İstanbul'a gönderilmesi bile düşünülmekteydi³⁶⁸. 1974 yılının ilk faaliyeti olarak dernek, puantörler tarafından derneğe verilen zam dilekçelerinin gereği olarak, 10 Ağustos 1974 tarihinden sonra geçerli olmak üzere baş puantör, puantör ve formenlerin yevmiyeleri düzenlendi³⁶⁹.

³⁶⁶ Yönetim Kurulu Tutanağı, 10 Ekim 1973.

³⁶⁷ Genel Kurul Tutanağı, 28.1.1974.

³⁶⁸ Genel Kurul Tutanağı, 28.1.1974.

³⁶⁹ Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Ağustos 1974.









Yılmaz Amasya

1945 tarihinde Hindistan'da doğan John Francis Buttigieg'in baba adı Antuan, Anne adı İren'di. İngiliz Tabiyetinde bulunuyor ve 1 Eylül 1966 tarihinden bu yana dernekte çalışıyordu.

**Dernek Çalışanlar Dosyasında
Kişisel Bilgi Formu**

	Mesai Dahili Net TL (8 Saat)	Mesai Harici
Baş Puantör	93.50	140.25
Puantör	72.25	108.50
Formenler	93.50	140.25
Ekstramenler	72.25	108.50

Watchmen ücretleri de 15 Ağustos 1974 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere; gündüz 50, gece 75 olarak belirlendi³⁷⁰.

Limana gelen gemilerden alınan aidatlar da 1 Eylül 1974 tarihinden sonra geçerli olmak üzere şöyleydi³⁷¹:

300 tona kadar	75
301-1000	110
1001-2.000	145
2001-3000	180
3001-5000	215
5001-9.000	250
9001 tondan yukarı	300

Motorcular tarafından derneğe verilen ücret ayarlamalarına ilişkin dilekçe uyarınca, 26. Eylül 1974 tarihinden sonra geçerli olmak üzere motorcu yevmiyeleri şöyle belirlendi³⁷².

1 Kontrol	150
07-17.00 arası	200
17.00-24.00 arası	250
24.00-07.00'a kadar	250

Yanıcı ve patlayıcı madde gemiler ise Turan'a geliyordu. Onlar için uygulanacak ücret de 300 tl olarak belirlenmişti³⁷³.

1973 yılında derneğin eski üyelerinden Bay Moris Sıdı Sarfati'nin dernekten ayrılması dernekte büyük bir üzüntüye neden oldu. Dernek başkanı Jan Akavi ondan söz ederken; "Sayın büyüğümüz, üstadımız" diye söz ediyordu. Safarati derneğe uzun yıllar maddi ve manevi büyük yardımlarda bulunmuştu. O artık yaşı dolayısıyla emekliye ayrılmaya karar vermişti. Başkan "Kendi arzusu ile emekliye ayrılacak olan sayın üstadımızın emeklilik hayatında başarı ve sıhhat dilerken müşkil durumlarda bizlere daima yardımcı olacağını ümit ediyoruz" diyordu³⁷⁴. Bu yıl içinde emekliye ayrılan önemli bir üye de Bay Giacomo Missi'ydi. Bu yıl içinde Sayın Tülay Çakmak, Sayın Erdoğan Yılmaz ve Sayın Necmettin Kaptan da derneğe üye olmuş ve aktif olarak dernekte görev almışlardı³⁷⁵.

370 Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Ağustos 1974.

371 Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Ağustos 1974.

372 Yönetim Kurulu Tutanağı, 26 Eylül 1994

373 Yönetim Kurulu Tutanağı, 26 Eylül 1994

374 Yönetim Kurulu Tutanağı, 5 Şubat 1975

375 Yönetim Kurulu Tutanağı, 5 Şubat 1975

Limana Gelen Gemi	1973	1974	Artış/Azalış
	1217	1074	143
İhracat Ton	744.218	470.146	274.072
İthalat Ton	365.095	673.472	308.377
Sahil Limanlarda İhracat Ton	215.994	134.765	81.229
Sahil Limanlarda İthalat Ton	407.853	130.636	277.217

1974 yılında görülen gemi azalmalarının önemli nedenlerinden biri tam da ihracat döneminde Türkiye'nin Kıbrıs'a bir askeri operasyon yapmak zorunda kalışı ve Akdeniz'de güvenliğin büyük ölçüde ortadan kalkmasıydı. Üstelik Türkiye'nin bu harekâtına karşı bir süre sonra ABD önderliğinde dünya ülkelerinin kimi kısıtlamaları gündeme geldi. İhracat ve İthalat oranları bu dönemde doğal olarak azaldı. Örneğin pamuk ve zeytinyağı ihracatı bundan büyük bir darbe yedi. İthalattaki bir artış vardı. Bunun nedeni de o yıl bol miktarda buğday, kütük, demir ve hurda demir alınmıştı. Sahil limanlarında ithalattaki azalmalar ise suni gübre ithalatının yavaşlamasından kaynaklanıyordu. Dernek 1974 yılındaki bu büyük kayıpların kazanca dönmesini istiyordu. Bu nedenle 1975 yılı için umutlar daha da canlıydı. 1975 yılı genel kurul seçimlerinde dernek yönetimine bir yıl önce derneğe üye olarak giriş Erdoğan Yılmaz da seçildi. Başkan ise yine Jan Akaoui'ydi. Erdoğan Yılmaz için dernek yönetimindeki bu ilk deneyim, gelecek için önemli bir birikimin de başlaması anlamına geliyordu. Çünkü sonradan dernekte uzun süre başkanlık yapacak olan Erdoğan Yılmaz Bey, bu deneyimlerinden ötürü başarılı bir başkanlık dönemi geçirecekti.

O yılların en önemli sorunlarından biri, Türkiye'de enerji sıkıntısıydı. Elektriklerin sık sık kesiliyor olması nedeniyle liman hizmetlerinde de kesintiler oluyordu. O tarihlerde hükümetler programlı biçimde elektrik kısıntısı uyguluyorlardı. Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra Türkiye'de ekonomik sorunlar yoğun biçimde kendini göstermeye başlamıştı. Amerika Birleşik Devletleri'nin uyguladığı ambargonun olumsuz etkileri her yönden kendini gösteriyordu. Bu nedenle dernek, 13 Şubat 1975 tarihinde yaptığı yönetim kurulu toplantısında, Liman sahası semtinde yapılan enerji kısıtlamasının 11.30-13.00 arasına alınması için Eshot Genel Müdürlüğü'ne başvurmak üzere bir yazı kaleme aldı. Yine Aliağa'ya gelen ve giden gemilerin kontrollerini yapmak üzere, 5. Şubece bir polis memurunun ve karakolda görevlendirilmesi için Emniyet Müdürlüğüne bir yazı da yazıldı. Yeni ihracat rejiminin çıkacağı o günlerde konşimento teslim süresinin 24 saatten, 72 saate çıkarılmasını sağlamak için de bir başvuruda bulunuldu³⁷⁶.

Parlayıcı ve patlayıcı maddelerin boşaltılması konusu o günlerde İzmir Ticaret Odası'nın da gündemindeydi. Burada yapılacak toplantılara İzmir Deniz Nakliyecileri Derneğini Yönetim Kurulu Üyesi Bay Erdoğan Yılmaz'ın katılması uygun bulundu³⁷⁷.

İthalatta kur değişikliği o günlerde çok konuşulan bir konuydu. Bu değişiklikler ile acentelerin mağdur olmaması için kur garantisi amacıyla Maliye Bakanlığına bir yazı da yazıldı³⁷⁸.

³⁷⁶ Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Şubat 1975.

³⁷⁷ Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Şubat 1975.

³⁷⁸ Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Şubat 1975.





Erdoğan Yılmaz

1960 yılından beri deniz nakliyat işiyle uğraşan Erdoğan Yılmaz, uzun süre Denizcilik Bankası'nda Müdür Yardımcılığı yaptı. 1973 yılında Denizcilik Bankası Deniz Nakliyat Şirketi'nde acente müdürlüğü görevini sürdürdü. 1993 yılına kadar, Deniz Nakliyat İzmir Acenteliğini da sürdürdü. 1993'ten sonra, özel bir acentede yöneticilik görevini sürdürdü. 1997 yılında Turkon'da göreve başladı.. 1987'de Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin kuruluşunda yer aldı. 1987 den 2008 yılının sonuna kadar Erdoğan Yılmaz Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesinde Yönetim Kurulu Başkanlığı ve Meclis Başkanlığı görevlerinde bulundu. 1974 yılında dernek üyesi olan Erdoğan Yılmaz, gerçekte 1960 yılından bu yana dernekle ilişkisi olan biriydi. 1974 yılından 2008 yılının sonuna kadar dernekte fiilen görev yaptı. 15 yıl boyunca dernek başkanlığı görevini sürdürdü.

Erdoğan Yılmaz

Yine o günlerde Dernek odasının yeniden bir düzene sokulması için boya, badana işine önem verildi. Yeni çelik dolaplar alındı³⁷⁹. Dernek ne kadar onarılsa onarılsın, bina eski olduğu için, yapılan onarım yeterli olmuyor, bir süre sonra yeniden bina su alıyor bu kez yeni baştan onarım zorunluluğu çıkıyordu.

Her yıl limanda acentelere bağlı olarak çalışan meslek sahipleri için günün koşullarına uygun zam uygulaması sürdürüldü. Bu tarihlerde artık Türkiye'de geçim endeksleri yükselmeye başlamış, eskiye göre daha yüksek fiyat artışları görülür olmuştur. Mayıs ayında ekstramenlerin yevmiyelerine zam yapıldı. Buna göre gündüz net 125 TL, gece ise net 190 lira istekleri çok görüldüğü için, onlar adına görüşülecek bir temsilci ile müzakere yapılması karara alındı³⁸⁰. 1 Haziran 1975 tarihli toplantıda yapılan zamda uzlaşıldı ve ücretler gündüz için net 95; gece için de 142.50 lira olarak belirlendi³⁸¹. O yıla ilişkin çalışan ücretlerini belirleme işlerine sonraki toplantılarda da devam edildi. İzmirde çalışan Foremenler, Watchmenler, Chief Tallyman ve Tallymenlerle ilgili ücretler, 1 Temmuz 1975 tarihinden sonra geçerli olmak üzere şu şekilde belirlendi:

	Gündüz Net	Gece Net
Foremenler	120	180
Watchmenler	70	105
Cheif Tallyman	120	180
Tallymenler	95	142.50

Yılsonuna doğru motorcular için de yeni bir ücret tarifi düzenlendi. Motorcular tarafından verilen ücret artırılmasına ait dilekçe üzerine 1 Ocak 1976'dan geçerli olmak üzere düzenlenen yeni yevmiyeleri şöyleydi.

1 Kontrol	180.00
Saat 0.7,00-17.00 arası	240
17.00-24.00	285
24.00-07.00	285
Pazar ve bayram günleri	285
Yanan ve patlayıcı madde gemilerine (Turan'da)	340

Bir yıl sonra Foremenler ve ekstramenler için için yeni bir ücret düzenlemesi yapıldı. Ücretler gündüz net 150 TL, gece de net 225 TL; Ekstramenler gündüz net 120 TL; gece için de net 180 TL olarak belirlendi³⁸². Başpuantörlerin ücretleri ise bir yıl sonra düzenlendi. Bir yıl sonra başpuantör ve puantörlerin zam istekleri de görüşülerek şu şekilde sonuçlandırıldı. Başpuantörler mesai saatinde 170 lira brüt; mesai harici 270 lira brüt; puantörler için de mesai dâhili 140 lira brüt, mesai haricinde de 220 lira brüt ücret verilmesine karar verildi³⁸³.

379 Yönetim Kurulu Tutanağı, 13 Şubat 1975.

380 Yönetim Kurulu Tutanağı, 30 Mayıs 1975

381 Yönetim Kurulu Tutanağı, 1 Haziran 1975

382 Yönetim Kurulu Tutanağı, 9 Eylül 1976

383 Yönetim Kurulu Tutanağı, 29 Şubat 1976.

Bu günlerde, ücret artışlarının yakın tanıklarından biri olan dernek başkanı Yılmaz Amasya bu süreçle ilgili derneğin işleyişini şöyle anlatıyordu:

“Yılbaşından önce Bay Dutilh söyler, bir toplantı yapardık. Kullanacağımız insanların yövmiyenlerini belirlerdik. Watchmen diye bir adam vardır gemilerde. O zamanlar saat kurması yok. Bir Türk adamı oraya oturturlar. O da saati gelince örneğin aşçıyı kaldırır, kalk şunu yap. Bunların puantörleri vardı. Bir sene için kullanılacak olanlar, bunların ücretlerini bizim dernek belirlerdi. Yevmiye adanlarıydı bunlar. Bunların yevmiyeleri bizim dernek tarafından belirlenirdi. Bir aksaklık olduğunda örneğin Devlet Demiryolları’na giderler, Denizyolları’na giderler; İstanbul Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği; İskenderun Deniz Nakliyecileri Mersin’de de Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği’ne giderlerdi. Bunlar aynı sorunlarla ilgilenirlerdi hemen hemen. Yönetim kurulunda olanlar, sorunlar çıktıkça, gider oralara, bunlarla görüş alışverişlerinde bulurlardı”³⁸⁴ İhracat mevsiminde doğal olarak limandaki yoğunluk artıyordu. Limanda gündüz 23 ve gece 8-12 posta görev yapmaktaydı. Gemilerde çalışacak olan işçi postalarının başlayacak olan hızlı bir ihracat mevsimi için yeterli gelmeyeceği açıktı. Aralık-Ocak aylarında gelecek tütün ve pamuk gemilerinin çok olması ve bir de İzmir yağmurlarının başlama mevsimi dolayısıyla bu postaların çoğaltılması için Denizcilik Bankası TAO İzmir İşletme Müdürü Bahattin Canbaş ile Yönetim Kurulunun karşılıklı görüşülmesine karar verildi³⁸⁵.

1975 yılında Bay Roney Aperio ve Bay John Perpignani derneğe katılmıştı. 1975 yılında liman etkinlikleri uygulanan ekonomik ambargo nedeniyle istenilen ölçüde gelişme gösteremedi. Bu yıl içinde İzmir limanına gelen gemi sayı 1.128 adet. Oysa 1974 yılında bu sayı 1074’tü. Bu hesaba göre bir önceki yıla göre 54 adet geminin arttığı görülmüştü.. İhracat oranı 1975 yılında 503.069 ton olarak gerçekleşmişti. Oysa bu sayı geçen yıl 470.146 tondur. Artış 32.923 ton olarak gerçekleşmişti. Limandaki ithalat ise 1975 yılında 510.508 ton olarak gerçekleşmişti. Bu sayı 1974 yılında 673.472 ton olarak gerçekleşmişti Böylece azalma 162.934 tondur. Sahil limanlarında ise 1975 yılında 130.006 tondur. Geçen yıl bu sayı 134.765 ton olarak gerçekleşmişti. Böylece azalma 4.759’dur. Sahil limanlarında ithalat ton olarak ise; 1975 yılında 4.210’dur. Bu geçen yıl 130.636’tonda kalmıştı. Azalma 126.426’tondu. 1975 yılında ithalatta görülen azalmanın geçmiş senelere nazaran bir istikrar sağlamıştı. Ancak buğday ve hurda demir ithalatının azalması neticesinde bu fark meydana gelmişti. 1976 yılında bu tablonun daha ümit verici olmasını beklemek en büyük arzuydu.³⁸⁶.

1976 yılında öne çıkan konuların başında yeni liman tüzük taslağı konusundaki çalışmalar geliyordu. Taslak çalışmaları deniz nakliyecilerinin yanı sıra, liman etkinliği içinde doğrudan ve dolaylı bağlantılı olan bütün sektörleri ilgilendiriyordu. Bunun için İzmir Ticaret Odası’nda toplantılar yapılmaktaydı. Bu toplantılara Deniz Nakliyecileri Derneği adına yönetim kurulu üyesi Güngör Altinkulaç da katılıyordu. 1 Kasım 1976 tarihinde yürürlüğe giren yeni Tekel liman tarifesi üzerine; Denizcilik Bankası T.A.O İzmir İşletmesince alınan depozitoların mevzuata aykırı olarak alındığı görüşüne varılarak, konu üzerine eğilmeye karar verildi³⁸⁷. Yeni Tekel Liman tarifesi üyelerin sık yakınmalarına neden oluyordu. Denizcilik Bankası İzmir İşletmesince üyeler arasında bazı çelişkilere düşülmesi, konteyner yükleme ve boşaltmalar, munzam amele meselesi bekleme süreleri, tutanak zabıtları ve depozitoların bir an önce çözülemsi için daha önce işletmeye yazılan yazılara

³⁸⁴ Yılmaz Amasya ile yapılan söyleşi.

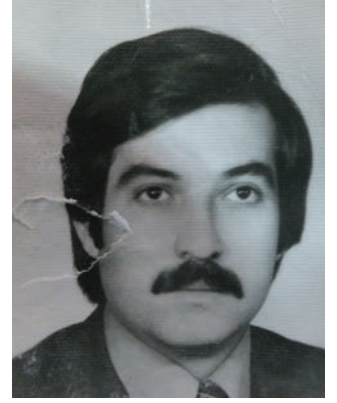
³⁸⁵ Yönetim Kurulu Tutanağı, 18 Kasım 1975

³⁸⁶ Genel Kurul Tutanağı, 29 Ocak 1976.

³⁸⁷ Yönetim Kurulu Tutanağı, 1 Kasım 1976



Selçuk Kulen



İsmail Kanier





olumlu bir cevap gelmemesi üzerine bu kez Ulaştırma Bakanlığı'na yazı yazılması kararlaştırıldı. Ayrıca bilgi için de İstanbul Vapur Donatanları Acenteleri Derneği ile İzmir Ticaret Odası ve İhracatçı Birlikleri Umumi kâtipliklerine yazı yazılmasına karar verilmişti³⁸⁸.

Yine o günlerde Alsancak limanına otomobillerin girmesi yasaktı. Dolayısıyla Cuma saatlerinde limana giden üyelerin kış günlerinde soğuk ve yağış dolasıyla birçok zorluklarla karşılaştıkları görülmüyordu. Bu bakımdan Denizcilik Bankası İzmir İşletmesine otomobillerin 15.00-17.00 saatleri arasında girmesine izin verilmesi istendi.

Gemilerden alınan aidatlar içinde şu karar verildi³⁸⁹:

300 net tona kadar	125 TL
301 tondan 1.000 tona kadar	175 TL
1001 tondan 2000 tona kadar	225 TL
2001 tondan 3000 tona kadar	250 TL
3001 tondan 5.000 tona kadar	300 TL
5001 tondan 9.000 tona kadar	350 TL
9001 tondan yukarı gemiler için	450 TL

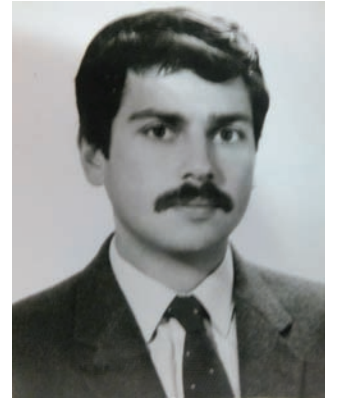
TÜRKİYE VAPUR DONATILARI FEDERASYONU

Bu yılın önemli bir kararı da Deniz Nakliyecileri Derneği'nin Türkiye Vapur Donatanları Federasyonuna katılma kararıydı. Bu işlerin takip edilip sonuçlandırılması ve bütün işlemlerin tamamlanması için dernek Yönetim Kuruluna tam yetki vermek üzere olağan Genel Kurul toplantısına gidildi. Bu yönde üyelere yapılan çağrı üzerine toplantı 19 Ekim 1976 günü gerçekleştirildi ve gereken yetki yönetim kuruluna verildi³⁹⁰. Bir yıl sonra bu kurul çalışmalarına başladı. İstanbul Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin çağrısı üzerine kurulmuş olan Deniz Ticaret Federasyonu Genel Kurulu'na, İzmir Deniz Ticaret Derneği adına beş ayrı kişi bu kurulda derneği temsil etmek üzere seçildiler. Bu kişiler Jan Akavi, Güngör Altıkulaç, Hendrik Dutilh, Lucien Arkas ve Benyamin Çukurel'di³⁹¹.

Bu girişimlerden sonra, dernek özellikle acente ücretleri konusunda ilgili dernek ile ortaklaşa hareket etmek kararına varmıştı. Bu amaçla; bir yıl sonra önemli bir girişimde bulunuldu. Bir yıl önce İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti teleks ile İstanbul Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'ne vapur acentelereri ile ilgili



Necmettin Karpaz



Jozef Çukurel

388 Yönetim Kurulu Tutanağı, 29 Şubat 1976.

389 Yönetim Kurulu Tutanağı, 2 Mart 1976.

390 Genel Kurul Tutanağı, 19 Ekim 1976.

391 Yönetim Kurulu Tutanağı, 28 Kasım 1977.



görüşlerini bildirmişti. Ücretlere ilişkin kimi konular hala sürüncemede kalmış; dernek İstanbul ile ortak bir uzlaşma arayışına girmişti.

Bu nedenle İstanbul Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneğine bir yazı yazıldı. **Yazı şöyleydi**³⁹²:

DONATECENT/İSTANBUL

30.9.1977 tarihli acentelik ücretlerinin artırılması konusundaki yazınıza yönetim kurulumuzun kararı aşağıdadır. Tarife No:1 yalnız arazi (Tramp) uğramalı gemilerde acentelik ücreti yüzde kırk, nezaret ücreti (attendance fees) yüzde yirmi beş yükseltilmesine mutabık olduğumuzu; Liner gemilerde zamlardan hariç tutulmasını. Tarife iki: transit gemilerin acentelik ücretlerinin yüzde yirmi beş yükseltilmesine mutabık olduğumuzu saygılarla sunarız.

İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti³⁹³

YENİ BİNA, YENİ DÖNEM

29 Nisan 1977 günü dernek yeni bir binaya taşınma kararı aldı. Derneğin eski binası Atatürk Caddesi No.154/2-208' adresinde bulunuyordu. Eski binanın fiziki koşulları, dernek gereksinimlerini karşılamak için yeterli olmuyordu. Yeni bir bina kiralanması için, 1977 yılı bütçesine bu konuda bir ödenek konulmuştu. Yapılan araştırmalar sonunda, yeni dernek bürosu için 1375 Sokak, No. 4/1'de bulunan binanın kiralanması ve derneğe ait "134710" nolu dernek telefonunun yeni adrese aktarılması için izin işlemlerinin tamamlanması kararı alındı³⁹⁴. Dernek binası birer yıllık sözleşme ile kiralanmıştı. Bu süre 30.4.1979 tarihinde sona ererken, henüz iki yıldır oturlan bina için, bina sahibi tarafından aylık 5.000 lira gibi önemli bir para istendi. Oysa kira bedeli son yapılan sözleşmede 3.000 liraydı. Noter tarafından derneğe bir ihtarname gönderilmişti. Bu ihtarname görüşüldü. O günkü fiyat indeksleri göz önüne alınarak, geçen sene aylık 3.000 lira kira ile oturlan dairenin bu yıl 4.000 liraya çıkarılmasına ve konunun mal sahibine bildirilmesine karar verildi³⁹⁵. Bu yıllar Türkiye'nin ekonomik olarak yoğun enflasyon rakamlarıyla tanıştığı günlerdi. Toplum kesimlerinin ve çalışanların alım gücü hızla düşüyor, geçim darlığına ilişkin yakınmalar yoğun biçimde kendini gösteriyordu. Bu liman çalışanlarına da yansıyan genel bir durumdu. Bu yıl içinde; ekstramen, deniz motorcuları ve puantörlerin verdikleri dilekçeler üzerine dernek yönetimi durumu değerlendirmiş ve günün koşullarına uygun yeni ücret taleplerini her zaman yeni yıla girmeden önce belirlenen ücretler yıl ortası olmasına karşın; 1 Ekim 1977 tarihinden geçerli olmak üzere şu biçimde düzenlenmişti³⁹⁶:

1 Kontrol	
07.00-17.00	400
17.00-24.00	450
24.00-07.00	450
Pazar ve Bayram	450

392 Yönetim Kurulu Tutanağı, 31 Ekim 1977.

393 Yönetim Kurulu Tutanağı, 31 Ekim 1977.

394 Yönetim Kurulu Tutanağı, 29 Nisan 1977.

395 Yönetim Kurulu Tutanağı, 6 Temmuz 1979

396 Yönetim Kurulu Tutanağı, 27 Eylül 1977

Yine aynı tarihten geçerli olmak üzere; başpuantörlerin mesai içinde ücretleri brüt 200, mesai harici 300 TL olarak belirlendi³⁹⁷. Ekstramen yevmiyeleri de mesai içinde net 150, mesai dışı net 200 lira olarak saptandı. Ekstramenlerden posta kurulduğu ya da konteynerlerde çalıştığı zamanlarda ise yevmiyeleri mesai içinde net 190, mesai dışında da 260 lira olarak belirlendi³⁹⁸.

Bu ücret artışı ekstramen işçilerinin hoşuna gitmemiştir. Artış yeterli bulunmuyordu. Bu nedenle açıklanan bu rakamlara karşın, ücretlerin yeniden yükseltilmesi için bu işçiler derneğe dilekçeler vermeye başladılar. Bu istekler dernek yönetim kurulunda görüşülerek; acentelerin karşılaşacakları ekonomik yük de düşünülerek belki ileride yeni bir düzenleme yapılabileceğine, ancak “şimdilik kaydıyla” alınmış olan bu kararın uygulanmasına karar verildi³⁹⁹. Yeni yıla girilirken, diğer çalışan kesimlere de bu ücret artışı yaygınlaştırıldı. 15.1.1978 tarihinden geçerli olmak üzere puantör ve başpuantör ücretleri ise şöyle belirlendi⁴⁰⁰.

Başpuantör mesai içi ücretleri brüt 269 TL, mesai dışı 360 TL; puantör ise mesai içi 200, mesai dışı 300 brüt TL olarak belirlendi⁴⁰¹.

Gemilerden alınan dernek aidatı da 1 Mart 1978 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere şöyle belirlendi⁴⁰².

Ton	Dolar
200 tona kadar	10
201-500	15
501-800	20
801-1000	30
1001-2000	35
2001-4000	40
4001-6.000	45
6001 tondan yukarı	50

397 Yönetim Kurulu Tutanağı, 27 Eylül 1977

398 Yönetim Kurulu Tutanağı, 27 Eylül 1977

399 Yönetim Kurulu Tutanağı, 3 Ekim 1977.

400 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Ocak 1978

401 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Ocak 1978

402 Yönetim Kurulu Tutanağı, 9 Mart 1978







LİMAN SIKIŞIKLIĞINDA YENİ EVRE

1978 yılında derneğin iki önemli üyesi oldu. 12.1.1978 tarihinde bir yazı ile derneğe müracaat eden Lyonel Makzume Acentesi'ne bağlı GULF AGENCY CO. LTD. Acentesinin "asil" üyeliği kabul edildi. Yine İstanbul Vapur Donatıları ve Acenteleri Derneğine yeniden üye olan "Anadolu Vapur Acentesi" de İzmir Şubesine üyelik için davet edildi. Bu yıl içinde Karavan Turizm Şirketinin derneğe üyeliği de kabul edildi⁴⁰³. Yine, Anadolu Vapur Acenteliği'nin İzmir Şubesi de dernek üyesi olmuştu⁴⁰⁴.

Bu güzel gelişmelere karşın; limandaki yoğunluktan dolayı oluşan sorunlar oldukça ağırdı. 15.1.1978 tarihinde Tekel Liman Tarifeleri'ni değiştirdi. Ancak kimi noktalar çok karmaşık görünüyordu. Kimi maddelerin açıklığa kavuşturulması için başkan Jan Akavi'nin Liman İşletme Müdürü Sadi Akgün'ü ziyaret etmesi kararlaştırıldı⁴⁰⁵.

O yıl İzmir işletmesinden 80 amele emekli oldu. Onların yerine alınan amele sayısı 38'di. Bu amele eksikliği liman yükleme işlemleri için büyük bir sorun yarattı. Bu da yetmiyormuş gibi, 1 Nisan 1978 tarihinden itibaren amalelere yıllık izin de verilmişti. Bu nedenle gemilerden yükleme ve boşaltma işlerinde büyük sıkıntılar yaşıyorlardı⁴⁰⁶. Sorunu mevcut idareye aktarmaktan başka çare yoktu. Bu arada

403 Yönetim Kurulu Tutanağı, 18 Eylül 1978

404 Yönetim Kurulu Tutanağı, 18 Eylül 1978

405 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Ocak 1978

406 Yönetim Kurulu Tutanağı, 23 Mart 1978.



Türkiye’de konteyner taşımacılığı da başlamıştı. İzmir Liman alanında konteynerler için ayrılan yerler, büyüyen bu tür taşımacılık karşısında yetersiz gelmekteydi. Bu nedenle sorunun çözümü için bir kurul oluşturuldu. Ayrıca yönetim kurulu iki ayrı toplantıda aldığı kararlarda şunları söylüyordu:

“İzmir limanında konteyner faaliyetinin her gün daha fazlalaşması üzerine konteynerlere tahsis edilen gümrüklü saha yeterli olmamakta ve dolayısıyla gemilerin çalışması gecikmektedir. Hatta bazı durumlarda bu konteyner gemilerinin yanaştırılması dahi geciktirme durumuyla karşı karşıya kalınmaktadır⁴⁰⁷.

Yönetim kurulumuzca İzmir Liman İşletme Müdürlüğüyle yapılan temaslarda gümrük idaresinin mutabakatı alınmak şartıyla ek saha ayrılması sağlanamamışsa da gümrük yönetiminin bu sahanın hiç olmazsa makul bir şekilde tel örgü ile çevrilmesi istenmektedir. Liman işletme müdürlüğüne bu tel örgünün çekilmesi talep edildiğinde halen mali imkânlar olmadığı ve aynı zamanda bu kabil bir masrafin yapılabilmesi için üst makamlardan bir izin alınması şart ve bunun da çok uzun bir zaman alacağı bildirilmiştir. Bunun için dernek, yaklaşık 80.000 liraya çıkacak bu tel örgü bedelinin derneğimizde birikmiş olan fazladan karşılanması ve gerekli işçiliği liman işletmesince yaptırılmak suretiyle bu problemin halledilmesi ve dolayısıyla milli ekonomiye katkıda bulunulması için genel kurul üyelerinin yazılı olarak oylarını alınmasına ittifakla karar verildi⁴⁰⁸. Böyle bir para ödemenin, yasal olarak bir engeli olup olmadığı Dernek Hukuk Müşaviri Bay Macit Birsell’e soruldu⁴⁰⁹. Olumlu yanıt alınınca da bu konuda dernek, üzerine düşen maddi sorumluluğu yerine getirdi.

Tekel ve Tarih’e ait yüklerin limandaki yüklemeleri genellikle acentelerin yakınmalarına neden oluyordu. Bu iki kurum yüklemeleri çok az araçlarla yapıyor; resmi kurumlar arasında bürokrasi çok daha yavaş işlediğinden, bu kurumlara ait yükleri yükleyecek gemiler limanda çok daha uzun süre boş olarak beklemekteydi. Bu sorunun önüne geçmek amacıyla Tarih ve Tekel Genel Müdürleri ile yönetim kurulunca oluşturulacak bir kurulun, ziyaret etmelerine karar verildi⁴¹⁰.

Liman sıkışıklığı artarak devam ediyordu. Tarih ve Tekel ürünlerinin yüklenmesinde araç gereç eksikliğinden dolayı sıkıntılar yaşanıyordu. Üyeler sık sık liman tıkanıklığından ve gereksiz siftinglerden yakınıyorlardı. Aynı alıcı ve aynı cins malları getiren birden fazla gemilerin aynı anda rıhtımlara yanaşmaları sık sık gereksiz olarak sifting yapılmasına sebep olmakta ve üyeleri büyük ücretler ödemek zorunda bırakıyordu. Denizcilik Bankası İzmir Şube Müdürlüğü’ne bu konuda bir mektup yazılmasına ve ayrıca yazılan bir yazının federasyon kanalı ile Ulaştırma bakanlığına gönderilmesine; öte yandan da bir suretinin İzmir İhracatçılar Birliği’ne gönderilmesine karar verildi⁴¹¹.

İzmir Limanı’nın en yoğun irtibatının olduğu limanlardan biri de Mersin Limanıydı. Bu limandaki gemi trafiği de son derece sıkışık bir durumdaydı. Pek çok sorunun yanında sık sık arızalanan vinçler büyük olumsuzluklar yaratıyordu. İzmir limanında bulunan Kalmar vinçin, D.B. Deniz Nakliyat Şirketi’ne ait ve Mersin’e gönderilen vinçten başka, İzmir liman işletmesinin elinde bulunan vinç de arızalanmıştı⁴¹². Bu nedenle İzmir limanında yükleme yapan konteyner gemilerinin

Yok o değil demek istediğim. Konteynerin icadı, Kore Savaşı’nda başladı. Savaş gibi olağanüstü bir dönemde, konteyner içinde getirilen malzemeyi limana indir; ondan sonra araçlara bindir ve askeri bölgeye kadar götür... Bu Kore Savaşı’nda çok önemli bir boşluğu doldurmuş oldu. Kore Savaşı’nda konteynerin önemi anlaşılmıştı. Ancak, asıl Vietnam savaşında çok kullanışlı bir görev yerine getirilmiş oldu. Konteyner denilen kutuya, gerekli malzemeyi koy; gemilere yükle, limana indir; bir kamyonu yükle ve ormanın içine kadar götür... Orada da sana depo görevi görsün... Pratik yanını görüyor musunuz?

O yüzden konteyner böyle kullanılıyordu o zaman. Bunu taşıyan kamyonlar, konteyneri yükleyecek ebattaydı. Bu fikri geliştiren de bir kamyoncuyla aslında. Zamanla dünyaya yayıldı. Giderek konteyner işi önem kazandı. Özel sektörde kullanma yönüne gidildi. Konteynerler büyüdü ve kamyon sırtı kadar bir ölçüye ulaştı. İşte böyle bir süreç sonunda bugünkü noktaya gelinmiştir. Ancak o gün, daha çok yeni olan bu taşıma biçiminin geleceğini görmek ve ona inanmak gerekiyordu. Kimi inandı, kimi inanmadı. Ben inananlardandım. Ne diyelim? Şans demek en iyisi... Bu işte büyüyünce, birçok yerde şube açtık. Mersin, Bursa; derken başka yerler; 1980’ler bu nedenle büyüme yılları oldu. Ve ne zaman asıl gelişme oldu diyorsanız; bu İstanbul’un sanayileşmesiyle ilgilidir. İstanbul’da sanayi büyüdükçe, büyüyen sanayinin bize de katkısı oluyordu.

Lucien Arkas

407 Yönetim Kurulu Tutanağı, 7 Kasım 1978

408 Yönetim Kurulu Tutanağı, 31 Ekim 1978

409 Yönetim Kurulu Tutanağı, 7 Kasım 1978

410 Yönetim Kurulu Tutanağı, 3 Ekim 1977

411 Yönetim Kurulu Tutanağı, 6 Temmuz 1979

412 Yönetim Kurulu Tutanağı, 14 Aralık 1979.



güç durumda kalması dolayısıyla vinç durumunun düzeltilmesinin ilgili bakanlıklar nezdinde durumunun düzeltilmesi bakımından Deniz Ticaret Federasyonuna bir teleks çekildi. Son zamanlarda üyeler sık sık İzmir giriş gümrüğünde meydana gelen mevzuattan yakınıyorlardı. Bu mevzuat sıkışıklığını ve beklemleri telafi etmek için İzmir gümrük müdürlüğüne yakınmaları içeren bir mektup da gönderildi⁴¹³...

Konteynerlerin liman sınırları dışına çıkamaması ve TCDD ile yaşanan zorluklar konusunda gözlemlerini, Hendrik Dutilh şöyle anlatmaktaydı.

“Geçmiş senelerde, o zaman konteyner liman gümrük hududunun dışına çıkamıyordu. Mal kamyonlardan geliyor, limanda konteyner içine istifleniyordu. Bu büyük bir külfet, para demektir. Aynı zamanda işçi yoktu. Bir posta üç kişiydi ve kamyonu bunlar boşaltıyordu. Sonra yine kamyonlarla alınıyordu yük; bir kilometre ötede öbür konteynere götürüyordu. Bu kez konteynerin öteki kamyonu geliyordu. Kamyoncularla, şunlarla bunlarla kavgalar oluyordu tabiki. Acayip bir görüntü çıkıyordu. Günün birinde bir bakan geldi. Ve buradaki ihracatçılarla beraber bir toplantı yaptı. Eskiden buralarda, arkalarda İhracatçılar Birliği'nin binası vardı. Orda toplanıldı. Herkes bakana seslendi. Dediler ki sayın bakan, bu konteynerlerin dışarı çıkmasına izin verin. Böyle iş olmaz. Bu isteğe karşı gelen TCDD oldu... Çünkü güzel bir para kazanıyordu. Dışarıya çıksa konteyner gidecek ihracatçının deposuna, orada yükleme yapacak... Gittik limana. TCDD elli tane boş konteyneri yan yana istiflemiş böyle. Bir konteyner gördüğünüzde boş mu dolu mu bilemezsiniz. “Bakın” dedi, “Dolu konteynerler, ne güzel yükleniyor, ne güzel limanın içinde yapılıyor yüklemeler”. Bakan döndü: ‘Acente Bey, ihracatçı bey, niye böyle yapıyorsunuz, bana neden öyle diyorsunuz’ diye çıkıştı. Ama dernek tabii ki gerekli temaslara yaptı; bir istek oluştu ve sonradan aşıldı bu zorluk”⁴¹⁴.

413 Yönetim Kurulu Tutanağı, 14 Aralık 1979

414 Hendrik Dutilh'le Yapılan Söyleşi.

12 EYLÜL VE SONRASI

Türkiye 1980 yılına yoğun bir siyasal gerilim içinde girdi. Türkiye yoğun bir anarşinin ortasında kıvranıyor; piyasada başta temel tüketim maddeleri olmak üzere pek çok mal bulunamıyordu. Bu arada ülkede büyük bir döviz kıtlığı da yaşanmaktaydı. 24 Ocak kararlarıyla birlikte, Türkiye bir açılım yapmak istemiş ve bu aşamadan sonra İMF'den kredi alabilmek için uygulanması son derece ağır ekonomik reçeteler hazırlanmıştı.

Yoğun işçi, sendika ve öğrenci olayları pek çok yerde görülüyor; ülke yoğun anarşi ortamında hızla bir iç savaşa doğru sürükleniyordu. Derken, faili meçhul cinayetler başladı. Cumhurbaşkanlığı görevi biten Fahri Korutürk'ün yerine yeni bir cumhurbaşkanı seçemeyen parlamentoda da siyasi krizler kendini göstermişti. Sonuçta 12 Eylül Günü, Türkiye gözlerini bir askeri darbeye açmış oldu. Türk Silahlı Kuvvetleri yönetime el koymuştu. Ülkede parlamento ve hükümetin faaliyetleri feshedildi. Parlamento üyelerinin dokunulmazlıkları kaldırılarak, bütün yurttaki sıkıyönetim ilan edildi. Artık ülke, Genelkurmay Başkanı ve Kuvvet Komutanlarından oluşan Milli Güvenlik Konseyi tarafından yönetilmekteydi.

Bu süreçte İzmir'e ve Deniz Nakliyecileri Derneği'ne bakıldığında zaman görünen şuydu. 1980 yılının başlarında İzmir'de de anarşik olaylar artmıştı. Bu olaylar dolayısıyla güvenlik kuvvetlerinin kayıpları oluyor; şehitler, geride bıraktıkları öksüzleriyle toplum vicdanında derin yaralar açıyordu. Bu nedenle Deniz Nakliyecileri Derneği, İzmir Emniyet Müdürlüğü emrine şehit düşen polis ailelerine yardımda bulunmak amacıyla 50.000 lira bağışta bulundu⁴¹⁵.

O zamana dek, dernekte yöneticilik ve başkanlık yapan Jan Akavi artık kendi isteği ile yönetim kurulunda görev almak istemiyordu. O da bu işleri gençlerin omuzlaması gerektiğini düşünüyordu. Bu nedenle dernek, o zamana dek dernek yönetiminde gösterdiği katkılarından dolayı Akavi'ye bir teşekkür mektubu yazarak, şükran duygularını dile getirdi.

Limana bakınca; Askeri darbeden önceki görünüm şuydu:

İzmir'den Mersin'e gönderilen Kalmar vincin yeniden İzmir'e getirilmesini sağlamak amacıyla Deniz Ticaret Federasyonuna bu konuda yardımcı olmasını sağlamak için bir teleks çekildi. Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanlığı vasıtasıyla vinçin geri getirilmesini sağlamak için bu kanaldan Ticaret Bakanlığına da konu iletilmek istenmişti⁴¹⁶. O günlerde konteyner taşımacılığı için çok önemli olan kara vinci konusunda yoğun bir sıkıntı yaşanmaktaydı⁴¹⁷. Konteynerlerin kıyıya yanaşmaları ve orada bekledikleri süre içinde, resmi yönden kimi sıkıntıların yaşanması bir yana; bir de zaten sınırlı kapasitede çalışan iki adet vinçle yükleme yapılması büyük aksaklıklara neden oluyordu. Kıyıya en fazla iki konteyner gemisi yanaşabiliyor; diğerleri sıranın kendilerine gelmesi için limanda ya da denizde uzun süre açıkta beklemek zorunda kalınıyorlardı. Tütün ihracatının yoğunlaştığı zamanlarda bu sıkıntının en son hadde ulaştığı görülmekteydi⁴¹⁸.

Boş konteyner sorununda en temel etkenlerden biri ardiye ücretleri konusunda yaşanan tarifelerdi. Bu konuda bir tutarlılık görülüyor, farklı yerlerde farklı üc-

415 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Şubat 1980

416 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Şubat 1980

417 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Şubat 1980

418 Yönetim Kurulu Tutanağı, 26 Mart 1980





retler alınabiliyordu. Bu konunun çözümü ve farklılıkların giderilmesi için İstanbul Denizcilik Bankası tarife müdürlüğüne bir yazı yazılmasına karar verildi. Son zamanlarda üyelerin sık sık şikâyetlerine yol açan İzmir Merkez Bankası Kambiyo Şubesinde tıkanan işlemlerinin bir an önce çıkarılmasını sağlamak için Merkez Bankası Ankara Başmüdürlüğü'ne bu konuda bir mektup yazılmasına karar verildi. Üyelerin gümrük sorunlarına açıklık getirmesi bakımından eski gümrükler başmüdürü yardımcısı Hasan Aksoy'a konteynerlerde kullanılan kâğıtların transit olarak ithalinin mümkün olup olmadığı soruldu. Ayrıca alınması gereken önlemler konusunda görüşlerine de başvuruldu⁴¹⁹... Bu günlerin en önemli sorunlarından biri Türkiye'de yaşanan yüksek kur ayarlaması nedeniyle fiyatların alt üst olmasıydı. Başta navlun tarifeleri olmak üzere eski hesapların bir an önce kapatılması ve diğer para konularının da günün koşullarına uygun hale getirilmesi gibi bir zorunluluk ortaya çıkmıştı⁴²⁰.

1 Nisan 1980 tarihli yönetim kurulunda derneğe üye acentelere daimi temsilcilikleri dışında gelecek olan gemilere 1.4.1980 tarihinden geçerli olmak üzere acentelik hakları tarifesi şöyle düzenlenmişti:

Tonilato	Uğrama başına
100	160 dolar
101-250	250
251-500	300
501-750	400
751-1000	550
1001-1500	650

419 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Şubat 1980

420 Yönetim Kurulu Tutanağı, 26 Mart 1980

1501-2000	800
2001-3000	1.000
3001-4.000	1200
4001-5000	1.400
5001-7500	1700
7501-10.000	2000
10001 yukarısı	Her mrt ve kesirler için 80 alınır

Bu tarife belirlendikten sonra, İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti karar defterine şu notu düşmüştü:

“Üyelerimiz arasında dayanışmanın temel esasına uyularak hiçbir üyemizin yukarıda yazılı bulunan rayiçlerin altında teklif ve uygulama yapmaması ve dolayısıyla haksız ve çirkin rekabete kesinlikler sebebiyet vermemesi, Ticari ve Sosyal seviyemizle mütenasip bir ahlak kuralı olarak, Yönetim kurulumunuzun 1.4.1980 tarihli toplantısında ittifakla alınan karar gereğince rica olunur⁴²¹.”

Nitekim bir sonraki yönetim kurulunda; 25.1.1980 tarihinde yapılan kur ayarlaması nedeniyle vapur hesaplarının düzenlenmesi ve navlun tarifelerinin meydana gelen aksaklıkların fedarasyonun devamlı çalışması sayesinde olumlu sonuçlanmış olduğuna değiniliyordu. Gerekli yazı İzmir Merkez Bankası’na gelmiş olduğu için, işin önemi dolayısıyla kararların hızla dağıtılarak yazılı olarak bildirilmesine karar verildi⁴²².

İstanbulda Nisan Ayı içinde yapılan Türkiye Deniz Ticareti Federasyonu Genel Kurul toplantısına İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti adına Benyamin Çukurel, Hendrik Dutilh, Lucien Arkas, Erdoğan Yılmaz ve Kenan Boyar katılmışlardı. Bandırma yoluyla İstanbul’a giden bu temsilciler; İstanbul’daki toplantılara katılarak derneklerinin görüşlerini savundular. Geri dönünce de İstanbul’daki temaslar üzerine dernek yönetim kuruluna gerekli açıklamaları yaptılar. Mayıs ayının 8’inde gerçekleştirilen bu bilgilendirme toplantısında federasyon çalışmalarının sürekli olumlu ve etkili girişimlerde bulunduğu tespit edilmiş ve bu katkılarda büyük payı olan federasyon başkanı Sn. Metin Leblebicioğlu’nun başarılı olması dileği dile getirilmişti. Aynı tarihlerde İstanbulda bulunan heyet, İzmir limanının acil ihtiyacı olan seyyar vinç için Denizcilik Bankası Genel Müdürlüğünü Metin Leblebicioğlu ile birlikte ziyaret etti. Ancak genel müdürün seyahatte olması nedeniyle genel müdür yardımcısı ile görüşülebilmisti. Bu görüşme konusunda Deniz Ticaret Federasyonu tarafından genel müdürlüğe yazılan yazının bir sureti dernek üyelerine çoğaltılarak verildi. İzmir’de seyyar vinci olan özel ve tüzel kişilerin ellerinde bulunan ve kiraya veren firmaların kira şartlarının etüd edilerek üyelere bilgi verilmesinin yararlı olacağı düşünülüyordu⁴²³. Konteyner yüklemelerinde kullanılacak kara vinçlerinin alınabilmesi için yetkili bankalar ve kuruluşlar nezdinde girişimlerde bulunuluyordu.

Artık gemilerin gümrükten geçişleri sırasında da eskiye göre zorluklar kendini göstermişti. Giriş gümrüğü ile olan ilişkilerin karşılıklı dayanışma ve yardımlaşma esasları dâhilinde sürdürülmesi için giriş gümrük müdürü Mustafa Çevik ile heyetçe bir toplantı yapıldı. Bu görüşmelerde giriş gümrüğünün her zaman olduğu

421 Yönetim Kurulu Tutanağı, 1 Nisan 1980

422 Yönetim Kurulu Tutanağı, 8 Nisan 1980

423 Yönetim Kurulu Tutanağı, 8 Mayıs 1980



12 Eylül döneminde bir olay yaşadım, ödümü kopardılar diyebilirim. Dernek olarak gittim limana, bağırmağa başladım. Gemilerin yanaşmasında bir karışıklık vardı. Bağırırım çağırırdım. Büroma döndüm. Bir süre sonra, büromun önüne bir cip geldi. İki asker çıktı yukarıya. Gelin dedi, gidiyoruz. Yakaladılar beni götürdüler. Fuarda bir komutanlık vardı. Bir binbaşı çıktı karşıma: "Nasıl oluyor da talimatlar veriyorsun sen limanda?" "Ben bir derneğin başkanımı. İşimi takip ediyorum. Ben bu düzeni sağlamakta yükümlüyüm. İşimle ilgili olarak yapmam gereken vazifeyi yapıyorum." "Bana bak dedi, sonra bulursun kendini içerde." "Dedi tabi kolay... Kılık kıyafetle efendi bir adama benziyorsun, ondan bırakıyorum. Bir daha limana gidip öyle talimatlar verme. Limanın başkanı benim anladım mı!"... Dedi. Ama ben limanda kimse bir şey söylemedi yav.. Deselerdi gider bulurdum onu. Ama bunu unutmam... Unutamadığım bir olay daha var: O zamanlar ben, güzel konuşmayı severdim. Çok düzgün Türkçe konuşurdum. Gerçekten gurur duyardım, kullandığım Türkçe'den. O nedenle hiç kimseden çekinmezdim. Valiye de çıkmışım bir iki kere. Adını unuttum; bir vali vardı. Ayakkabıları eskmişti adamcağızın. Kendi içimde kaldı. Çok efendi, dürüst, çalışkan; çok etkilenmişim o durumdan, çok üzüldüm... Tertemiz giyinmiş, kravatlı miravatlı; beni kibar karşıladı; ama ayakkabılarını görünce çok üzüldüm..."

Benyamin Çukurel

gibi acentelere azami kolaylık göstermeye hazır olduğu memnuniyetle öğrenilmişti. Özellikle tatil günlerinde boşaltma yapacak gemilerin boşaltma izinlerinin sağlanmasında bir zorlukla karşılaştığı takdirde, acenteler sahip ya da sorumlu temsilcilikleri aracılığıyla bizzat gümrük müdürü Mustafa Çevik ile önceden temas ettikleri ve durum izah edildiği takdirde kendisinden en yakın anlayış ve yardım görüleceği memnuniyetle öğrenilmişti. Bu durum dernek üyelerine duyuruldu. Rıhtımlara yanaşacak gemilerin demirleme ve yerinden kalkmalarından denizcilik bankasınca yeniden alınmasına başlanmış olan demir alma ücretinin alınmamasının sağlanması hususunda denizcilik bankası liman işletme yetkililerinin tekrar ziyaret edilmesi ve sorunun kesin bir sonuca bağlanmasına çalışıldı⁴²⁴.

Bu yıl içinde 30 Haziran tarihinde A. Hamdi Dülger Acentası kapanmıştı. Onu temsil eden yönetim kurulu üyesi Kenan Boyar istifa etmek durumunda kaldı. Kenan Boyar'dan boşalan yönetim kurul üyeliğine yedekte bulunan L.A. Makzume Vapur Acentesinin Temsilcisi Selçuk Kulen getirildi. Yine Delta Denizcilik ve Ticaret A.Ş. ile Antrans gemi Acentalığı Vapur Acenteliğinin Üyeliklerinin dernek üyeliği onayı gerçekleştirildi⁴²⁵.

Bu arada dernek 1 Temmuz 1980 günü kutlanacak Denizcilik ve Kabotaj Bayramı için kutlama komitesine dernek olarak 10.000 liralık katkıda bulundu⁴²⁶.

İşte İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği bu tür etkinliklerle 1980 yılını kapatmak üzereyken; 12 Eylül 1980 günü Türkiye'de 12 Eylül Askeri Darbesi oldu ve Türk Silahlı Kuvvetleri yönetime el koydu. Oluşturulan Milli Güvenlik Konseyi, ardı ardına aldığı kararlarla; sıkıyönetim düzenini güçlendirecek kuralları belirledi. Bu kararlardan birinde; gıda ve yakacak gibi halkın temel tüketim gereksinimlerini taşımakla görevli kamu ve özel kara, deniz ulaştırma araçlarının şehirlerarası ve şehir içi nakliyatında sokağa çıkma yasağı süreleri içinde de normal seferlerini yapabilmelerine karar verildi. Bu tür araçlar için kararı garnizon komutanlıkları vereceklerdi. Bütün hava ve deniz limanları ile hudut kapıları çıkışa kapatıldı. Ancak, Trakya'da yurt dışına kara ve hava yolu ile çıkacak yurt dışında çalışan işçi ve yabancı turistler ile yurt dışında okuyan öğrenciler çıkış yapabileceklerdi. Yabancı gemilerin boğazlardan geçişine devam edilecekti. Yur içi tarifeli seferleri bulunan kara, hava, deniz ve demiryolu araçlarının son duraklarına kadar seyirleri kontrollü olarak devam edecekti. Transit geçen yabancı uçak ve gemiler de seyirlerini sürdürecektlerdi.

İzmir'de de artık sıkıyönetimli günler başlamıştı. Yönetim, limanda her hangi bir sorun oluşmaması için oldukça çaba gösteriyor; sıkıyönetime karşın, gemilerin geliş gidişinde normal akışı engelleyecek bir süreç yaşanmıyordu. İlk sorun, gece vardiyasında çalışan postaların işe gelip gitmelerinde yaşandı. Sıkıyönetim gereğince gece saat 24.00'dan sonra sokağa çıkma yasağı uygulanmaktaydı. Limanda gece vardiyasında çalışan işçi postaları bu yasak nedeniyle 24'te bitmesi gereken işlerini, sokağa çıkma yasağından önce, 22.30'da paydos etmeye başlamışlardı. Bu durum, gemi yükleme ve boşaltma işlerinde önemli bir sorun yaratmıştı. Konu dernekte enine boyuna tartışıldı. Bir kere bu aksama, ülke ekonomisine büyük zararlar getirecek nitelikteydi. Bir mektup düzenlenerek durumu yetkililere anlatmak gerekiyordu. Nitekim bir mektup yazıldı ve bu sorunların neler olduğu belirtilerek ilgili yetkili makamlara iletildi⁴²⁷.

424 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Ağustos 1980

425 Yönetim Kurulu Tutanağı, 31 Ekim 1980

426 Yönetim Kurulu Tutanağı, 12 Haziran 1980

427 Yönetim Kurulu Tutanağı, 21 Kasım 1980

İzmir Sıkıyönetim Komutanlığı derneğın bu taleplerine son derece olumlu baktı. Liman İşletme Müdürlüğü ile iletişim kurularak; hızla uygulamada düzenlemeye gidildi. Gemilerdeki gece vardiyası çalışmalarının hiçbir aksaklıkla karşılaşmaması için gereken izinler verildi ve önlemler alındı. Bu olumlu yaklaşım; dernek yönetimi tarafından memnuniyetle karşılandı. Bununla beraber dernek üyelerine ülkenin olağanüstü bir dönemden geçtiğı hissiyle; gerek sıkıyönetim görevlileri ve gerekse liman işletme personelinin olumlu davranışlarını ve iyi niyetlerini istismar etmemeleri önerisinde bulunuldu. Gece vardiyası çalışmalarında gereksiz külfetlerden kaçınılmalı, görevlerini yapan kişi ve kurumlara zorluklar çıkarılmamalıydı⁴²⁸.

Limanda Sıkıyönetim döneminde oluşan yeni yönetim, denetimleri daha düzenli yapabilmek için kimi kısıtlayıcı önlemler de almıştı. Limana tüm giriş ve çıkışlar Silo kapısından yapılıyordu. Bu durum pek çok acente yetkilisinin yakınmasına neden olmaktadır. Kimi üyeler hiç olmazsa eskiden olduğu gibi Salon kapısının kullanılmasına izin verilmesini istiyorlardı. Liman Başmüdürlüğü'nde askeri yönetim kurulmuştu. Bu nedenle uygulamada istekler yönünde bir değişiklik yapılmasını sağlamak için Erdoğan Yılmaz ve Selçuk Kulen'in sıkıyönetim komutanlığını ziyaret etmesine karar verildi⁴²⁹. Bu görüşmeler yapıldı ve askeri yönetimin önerileri doğrultusunda Başbakanlık Transit ve Koordinasyon İşleri Müdürlüğüne yazı ile başvurulmasına karar verildi. Bu yazı hazırlanarak, İzmir limanındaki operasyon ve hizmetler bakımından aksamalar açıklanarak bunlara çözüm getirilmesi istendi⁴³⁰. Son yıllarda Türkiye ile Libya arasında yoğun bir yakınlaşma yaşanmıştı. Özellikle Amerika Birleşik Devletleri'nin ekonomik ve askeri ambargosundan sonra bu ilişki daha da güçlenmiş ve karşılıklı ticaret önem kazanmıştı. Askeri Yönetim döneminde de bu ilişkiler sürdü. Yeni dönemde Ticaret Bakanlığı Libya ile Türkiye arasındaki ticaretin "tercihan" Türk gemileriyle yapılacağını belirten mektup yazmıştı. Bu mektup İzmir Deniz Nakliyecileri Derneğı'ne de ulaştı. Bu mektup incelenip, üyelere aynen duyuruldu. Ancak bir sorun vardı: Libya limanlarında yoğun bir tıkanıklık yaşanıyor. Bu mektup üzerine Ticaret Bakanlığına mektup yazılarak, Libya limanlarındaki tıkanıklıktan söz edildi. Bu giderilmedikçe taşımacıların ancak Libya ya da Türkiye Kamu İktisadi kuruluşlarına bağlı gemilerle yapılmasının uygun olabileceğı anımsatıldı. Türkiye için büyük ve önemli bir pazar olarak ortaya çıkan Libya ile ticarete görülen darboğaz bu biçimde aşılabilirdi⁴³¹. Böylece özel sektör; devletin; özellikle Libya limanlarında yaşanan tıkanıklığı aşmak için gerekli adımların atılmasını da önermiş oluyordu.

Her şeye karşın, 12 Eylül Yönetimi liman işleyişinde önemli güçlükler ortaya çıkmasına neden olacak olumsuz adımlar atmadı. Gemi seferleri düzenli yapılabiliyordu. Bir parça gümrük denetimleri sıkılaştırılmış, gelen giden gemiler ve bu süreçte resmi işler biraz daha yoğunluk kazanmıştı.

1980 yılının askeri yönetim altındaki dört ayı bu biçimde aşıldıktan sonra 1981 yılı başında İzmir Deniz Nakliyecileri Derneğı genel kurula giderek, yeni yönetimini belirledi. Dernek yönetimi şu kişilerden oluşuyordu: Başkan: Benyamin Çukurel, Genel Sekreter Erdoğan Yılmaz; Muhasip Lucien Arkas; Üyeler Hendrik Dutilh; Suphi Kervanoğlu ve Selçuk Kulen...

O çok erken çıkıp, beşte işte olmuş. Ama işte gece sokağa çıkma yasağı var ya, evinin kapısında beklermiş; Saat beş olsun da dışarı ben çıkayım diye. Ve saat beş olur olmaz sokağa çıkarmış.

Benyamin Çukurel

Termik santralleri bilirsiniz; mesela Yatağan Termik Santrali... Bütün onların yüklerini Polonya'dan biz taşıdık. İlk zamanlarda gemiler buraya geliyor, 125 parça çıkacak, 126 çıkacak. Birinde eksik, birinde fazla... Gümrük araştırma için izin veriyor. Biz araştırıyoruz, sonra biz süre istiyoruz falan. Yüklenirken, şunu koyacağız, uymuyor, ötekine vuruyor. Monte Kasino diye bir gemi vardı. İki parça mal eksik çıktı. Neredeyse hapse gireceğim, mahkeme şu bu. Kaçakçılıktan içeri gireceğim. Bir avukat var: Kurtar beni dedim. Milli Güvenlik Konseyi'ne gideceğiz dedim. Gittik. Öyle bir maceralı gittik ki... Çiğli'de havaalanı. Ankara'da sis var dediler. Bekledik. Gittik, Ankara'da sis var; geri döndük. Sonra gene gittik. Bir havacı albay... Derdimizi anlattık. Adam yazdı etti. Tamam, ben bunu halledeceğim dedi. Manifestoda olan bir olaydan ben niye sorumlu oluyorum. Halletti sonunda. Halletti ama mahkeme bana yine de 105 lira para cezası verdi.

Suphi Kervanoğlu

O zaman ne oldu biliyor musunuz? Onu hapse atıyorlardı az daha. Çünkü oradaki nöbetçi subay kimse, adamın saati geriymiş. Dutilh, saatine göre sıkıyönetim biter bitmez, sokağa çıkıp işe giderdi. Subayın saati geri olduğu için, onu daha sıkıyönetim saati bitmeden sokağa çıktı sanmış. Yüklenmiş buna; "sokakta ne işin var kardeşim" diye. Saat 6'yı geçtiğini söylese de, "Yok" diyormuş subay; "Saat altıya on var. Sen burada olamazsın!" Zor kurtarmış kendini. İşine çok dakik ve dikkatliydi. Ablamla evliydi. Rahmetli diyordu ki; "Benim kocam fabrika işçisi, sabah 6 da işe gider". Çok çalışkan bir insandı Bay Dutilh. O bakımdan eğleneceğı zaman eğlenir, işini yapacağı zaman işini de hakkıyla yapardı. Hayatını istediğı gibi yaşadı zaten.

Lucien Arkas

428 Yönetim Kurulu Tutanağı, 4 Aralık 1980

429 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Şubat 1981.

430 Yönetim Kurulu Tutanağı, 3 Mart 1981.

431 Yönetim Kurulu Tutanağı, 31 Ekim 1980





Bu yıl içinde, derneğe üye olmak için müracat eden Tan Vagon Acentesi Müdürü Hakkı Üstünay'ın derneğe üye kaydedilmesi sağlandı. Yine derneğe üye olmak için başvuran Martı Vapur Acentesi üyeliğe alındı⁴³².

12 Eylül'ün etkileri hızla sürüyordu. Dernek Başkanı Benyamin Çukurel başkanlığındaki yönetim, Denizcilik Bankası İzmir Liman İşletmesiyle ilişkileri son derece sıcak tutarak, karşılaşılan sorunları aşmak için çaba gösteriyordu. Bir yandan dernek işleri, öte yandan dernek üyeleri arasındaki ilişkiler ve sosyal temas...

Örneğin; Denizcilik Bankası İzmir Liman işletmesinden alınan bir mektupta; kimi acentelerin Kuşadasına gelen gemilere ait hesapları zamanında kapatmadıkları belirtiliyordu. Dernek bu konuyu çok önemli bir sorun olarak gördü. Derhal bu acentelere uyarı gönderildi. Ardından da diğer üyeler bilgilendirilerek; konu hakkında daha duyarlı olmaları istendi. Ardından da yapılan uyarı hakkında İşletme Müdürlüğü'ne bilgi verildi. Ancak bu yanlışlık içinde bulunan iki acentenin dernek üyesi olmadığından, onlar için bir müdahalede bulunulamayacağı da belirtildi⁴³³. İş burada kalmadı. Dernek Yönetim Kurulu, yönetim kurulu üyeleri; Kuşadası'na giderek, aksamaları yerinde incelemek gereğini duydu. Bu incelemeler sonunda yakınmaların önünü alacak önlemler geliştirilebilirdi. 4-5 Nisan 1981 tarihinde Kuşadasında toplantı yapma kararı alındı⁴³⁴. Kuşadası iskelesine yanaşamayan gemilerin yolcu ve mürettebatını kendi imkânları ile indirip bindirebilmeleri için gerekli çalışmaların yapılması için Dernek Başkanı Benyamin Çukurel yetkili kılındı⁴³⁵.

Bu tarihlerde Liman İşletme Müdürü Erol Çağlar'dı. Sonraki dönemlerde de Liman İşletme Müdürü olarak, İzmir Limanı'na katkılarıyla unutulmaz hizmetlerde bulunan bu değerli kişiliğin, liman işlerinde son derece duyarlı çalışmaları dernek üyelerinde de olumlu etkiler yapıyordu. Bu nedenle, yönetim kurulu olarak kendisine bir nezaket ziyareti yapıldı. Oldukça uzun bir zamandır aksayan ve bir türlü çözülemeyen Tekel Tarife Hizmetleri konusunda Erol Çağlar Bey'e bilgi verildi⁴³⁶. Bu arada önemli bir gelişme daha oldu. Devlet Planlama Teşkilatı; İzmir Liman sahasında 1982 yılı sonuna dışarıdan getirilecek vinç ve diğer araç-gerecin kullanılabilmesine ilişkin izni verdi. İş Gümrük ve Tekel Bakanlığı'nın bu konuda vereceği izne kalmıştı. Bu amaçla yönetim kurulunca Güngör Altıkulaç, Erdoğan Yılmaz ve Selçuk Kulen'in Ankara'ya gitmesi kararlaştırıldı⁴³⁷. Ankara'da yetkililerle yapılan görüşmelerden umut verici sonuçlar alındı. Bunun üzerine İzmir Gümrükler Başmüdürlüğü'ne tekrar yazı ile başvurularak, Ankara'daki gelişmelerin ışığında dışarıdan getirilecek araç ve gereçlerin liman sahasında çalışması için izin verilmesi istendi⁴³⁸.

Diğer atılan adımlar da şunlardı:

Liman Başkanlığı tarafından verilen yola elverişlilik belgesi konusunda görüşme yapmak üzere yönetim kurulu üyelerinden Erdoğan Yılmaz ve Selçuk Kulen'in İzmir Liman Başkanlığına ziyaretlerine karar verildi⁴³⁹. Bu dönemde çalışanların zam istekleri de derneğin gündemine gelen önemli bir konuydu. Ancak Hükümet enflasyona karşı sıkı önlem paketleri hazırlıyordu. Bu nedenle bu konuda bir dernek gerekli adımlar atmakta zorlanıyordu⁴⁴⁰. Liman işleri de artık gemilerin de-

Karataş ortaokulunu çok başarıyla bitirdim. Yeni elemeler çıkmıştı. Yedi kişi başarılı olmuştu, biri bendim. Atatürk lisesine kaydoldum. Dokuzuncu sınıfta, lise birde; ben Göztepe'de oturuyordum. Neyse; yar direktör geldi sınıfa, müdür yardımcısı, kırsalar yana, uzunlar arkaya, falan, yanıma da Atilla adında bir arkadaş düştü. Çok efendi, düzgün konuşan biri. O Atilla, Atilla ilhandı. İkimizi de kovdular okuldan. Nedeni komünizm... Ben nedir komünizm bilmiyordum. O da komünist değil, sosyalistti. Servette emek arasında bir denge kurulmalı derdi. Ben çelik çomak oynamaktan başka bir şey bilmiyordum. Bizim zamanımızda Atilla'nın dışında uçurtma uçurur, çelik çomak oynar, derslerimize çalışırdık. Daha 14 yaşında. Atilla'nın hatıra defterine baktılar: "Vapura gidince Zehrâyı gördüm", ona dediler ki "kim o Zehra", "komşu kızı", "At içeri"; Yazmış bu; "Süleyman'a merhaba dedim, ama çok sert adam!", "Kim bu?" "Sütçünün oğlu!", "At içeri"... Toplandık böylece... Parmak izi aldılar, fotoğraflar çekildi, yaş tespitine götürdüler. Sonra birer birer ayıklandılar. Kala kala Atilla ile ben kaldım. Sürdü mahkemeler. İkimiz de gider gelirdik.. Hâkim çok babacan bir adamdı. Kurtarmak istiyor vaziyeti. "Evladım sizin maksadınız şiir yazmak, kitap yazmak, edebiyat yapmaktı değil mi?" Atilla yanıt veriyor: "Tabi hâkim bey ama servette emek arasında bir denge de unutulmamalı!"... Onu galiba bir de Manisa akıl hastanesine gönderdiler; deli mi diye... Beni her sabah bir polis evden alır, emniyet müdürlüğüne götürür, her akşam oradan alır, eve getirirdi. Aylar sürdü bu iş. Ev hapsi gibi bir şey. Aylar sürdü bu. Sonra ben berat ettim, o üç dört ay mahkûmiyet oldu. Sonra bir birimizi görmedik. Ancak, ehliyetimi almaya gittiğim zaman; komiser dedi ki; yav ne diyorsun senin burada dosyan var... Resmim çekilmiş 14 yaşında, sağdan, soldan... Derken 12 sonrası... Bir ara limana giriş belgesi vermediler. Gümrük Muhafazadan alınıyor. Gittim gümrük muhafaza müdürlüğüne... Diyor, "kardeş senin dosyan var!". Otuz sene geçmiş. On dört yaşında alınmış... Oturdum, valiliğe dilekçe yazdım. "Ben, vatandaşlık hakkımı geri istiyorum!" Her halde emir verdi vali ki; gümrük muhafaza müdürü telefon etti: "Sizi ziyaret edebilir miyim?"... Geldi belgeyi kendi eliyle verdi bana.

Benyamin Çukurel

432 Yönetim Kurulu Tutanağı, 14 Aralık 1981.

433 Yönetim Kurulu Tutanağı, 4 Aralık 1980

434 Yönetim Kurulu Tutanağı, 3 Mart 1981.

435 Yönetim Kurulu Tutanağı, 6 Nisan 1981.

436 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Şubat 1981.

437 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Şubat 1981.

438 Yönetim Kurulu Tutanağı, 3 Mart 1981.

439 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Şubat 1981.

440 Yönetim Kurulu Tutanağı, 30 Mart 1981





ğişen teknolojik özelliklerine, taşıma biçimlerine ve boyutlarına göre yeni karakterler almaktaydı. RO. RO gemilerinin limana geliş gidişlerinde artışlar vardı. Bunların limanda fazla kalmasının önüne geçmek amacıyla 24 saat çalışmalarının sağlanması için girişimlerde bulunuldu⁴⁴¹. Bu arada Ege Ordu ve Sıkıyönetim Komutanlığına yazılar yazılarak, İzmirden alınan gemiye giriş vesikalarının geçerli olmasının sağlanması için gerekli izin verilmesi de istendi⁴⁴².

3.4.1981 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanan 17299 sayılı tebliğ navlun transferleri için yeni uygulamalar getiriyordu. Navlun transferlerinin üçer aylık devreler itibarıyla yapılmasının sakıncaları anlatılarak, bu kısıtlamanın kaldırılması hususunda Maliye Bakanlığı’na telgraf ile başvuruldu. Bu çekilen telgrafın birer suretinin federasyona, İstanbul, İskenderun ve Mersin derneklerine bildirilmesine karar verildi⁴⁴³.

Bu yıl içinde demir taşımacılığı hız kazanmıştı. Bağ halinde demir boşaltan gemilerin bağ adetleri tamam olduğu halde zaman zaman kilo farkları oluşuyordu. Bu nedenle Gümrük Müdürlüğü tarafından acenteler aleyhine uygulamalara gidiliyordu. Bu uygulamaların durdurulmasının sağlanmasına çalışıldı⁴⁴⁴. Ambalaj adeti bütünüyle boşalan hallerde (bağ halinde demir dâhil) tartı farkı nedeniyle acenteler aleyhine takibata girilmemesi konusunun sağlanması için giriş gümrüğü müdürlüğü nezdinde girişimde bulunuldu⁴⁴⁵... Bu tür adımlar atılırken; dernek çalışmaları hakkında üyelere kısa rehberler hazırlanarak, bunlar aracılığıyla bilgi verilmesine de çalışılıyordu⁴⁴⁶. Nisan ayının ortalarında, yaz aylarında limanda oluşan yoğun yükleme ve boşaltma faaliyeti beklendiğinden ihracat mevsimi nedeniyle liman yükleme boşaltma postalarının aksaması için limanca gerekli önlemlerin alınması için ciddi girişimlerde bulunuldu⁴⁴⁷.

441 Yönetim Kurulu Tutanağı, 6 Nisan 1981.

442 Yönetim Kurulu Tutanağı, 6 Nisan 1981.

443 Yönetim Kurulu Tutanağı, 6 Nisan 1981.

444 Yönetim Kurulu Tutanağı, 6 Nisan 1981.

445 Yönetim Kurulu Tutanağı, 29 Nisan 1981.

446 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Nisan 1981.

447 Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Nisan 1981.

Yine bu arada Tepecik Semtinde yaptırılmakta olan Atatürk büstü için 10.000 TL yardımda bulunulması kararlaştırıldı⁴⁴⁸. Ayrıca Türk Donanma Vakfı İzmir Şubesi tarafından hazırlanan Çaka Bey, 900 Yelken Yarışları için adı geçen vakfın İzmir Şubesine 30.000 liralık bir bağışta bulunulmasına karar verildi⁴⁴⁹. Bir sonraki yıl ise Ege Bölgesi Liman ve deniz İşleri Müdürlüğü ve İzmir Liman Başkanlığının yeni binalarına geçmesi nedeniyle mefruşat işlerinde kullanılmak üzere 42.500 liralık bir bağış yapıldı. Sosyal yaşamın içinde, dernek üyesi ya da derneğin doğrudan ilişki içinde bulunduğu kurum ve kuruluşlara yakınlık, derneğin ana ilkesiydi. İzmir Hastanelerine yardım Derneğine 10.000 TL'lik bir bağışta bulunulmasına karar verildi⁴⁵⁰. Türk Polisi Güçlendirme Vakfına dernek adına 100.000 liralık bağış yapıldı. Denizcilik ve Kabotaj bayramlarının yıl dönümlerinde dernek, oluşturulan komiteye geleneksel olarak yardım yapar ve oluşturulan bütçeye katkıda bulunurdu. Bu yıl bu bayram dolayısıyla kutlama komitesine 5.000 lira verildi⁴⁵¹. Sosyal gelişmelere artık daha büyük oranda özen gösteriliyordu. Bütün üyelerin ve eşlerinin de davetli olacakları bir koktelylin dilediği şekil ve yerde tertip edilmesi hususunda Bay H. Dutilh'e görev ve yetki verildi⁴⁵².

Bu toplantı 27 Kasım 1981 günü bütün dernek üyelerinin eşleriyle birlikte davet edilecekleri yemekli bir toplantı biçiminde Park Restoran'da gerçekleştirildi⁴⁵³. Ardından 5 ve 6 Aralık 1981 tarihleri arasında da Kuşadası'na bir tetkik gezisi yapılmasına; bu geziye eşlerin ve arzu edenlerin çocuklarının da katılmasına karar verildi⁴⁵⁴. Böylece derneğin, giderek gelenekselleşen ve pek çok üyesinde unutulmaz anılar bırakan sosyal iletişimi sağlamak amaçlı gezi ve seminerler önem kazanmaya başladı. Sonraki dönemlerde Bay H. Dutilh'in yanı sıra; Erdoğan Yılmaz'ın ve dernek çalışanlarından Yılmaz Amasya'nın bu tür sosyal etkinliklere önemli katkılar sunduğu görüldü. Bu gezilere genellikle Yılmaz Amasya öncülük eder; organize işini o gerçekleştirirdi. Benyamin Çukurel'in deyiimiyle; "O tabağı getirir, ötekiler de yerd. Otobüsleri o bilir, otelleri bulurdu. Bu işlerde çok faal biriydi. Canı gönülden yapardı bu işleri"⁴⁵⁵.

Giderek Türkiye askeri yönetimin etkilerinden sıyrılma ve siyasal yaşama geçme çabaları içindeydi. Liman sorunları yine en baştaki yerini korumaktaydı. 1982 yılında da yönetim kurulu bu sorunla karşı karşıya bulunuyordu. Bu sorunların çözümü için, yönetim kurulu üyesi Selçuk Kulen bir yetki belgesi ile Liman 2. Ulaştırma Terminal Komutanlığına ziyarete gitti⁴⁵⁶.

O tarihlerde limanda klavuzlar için hizmet veren klavuz motoru sayısı 1'di. Bu nedenle kontrol işleri aksıyordu. Kontrol işlerinin iki vardiyaya çıkarılması için Liman Terminal Komutanlığına heyet gönderilmesine karar verildi. Posta isteklerinin operasyon servisinin liman içinde olması nedeniyle limana girişlerin liman dışına çıkarılmasının sağlanması için de Erol Çağlar ile bir görüşme yapılarak yardımları talep edildi⁴⁵⁷.

448 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Şubat 1981.

449 Yönetim Kurulu Tutanağı, 27 Temmuz 1981.

450 Yönetim Kurulu Tutanağı, 15 Nisan 1982.

451 Yönetim Kurulu Tutanağı, 10 Haziran 1982.

452 Yönetim Kurulu Tutanağı, 29 Nisan 1981.

453 Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Kasım 1981

454 Yönetim Kurulu Tutanağı, 24 Kasım 1981

455 Benyamin Çukurel ile Yapılan Söyleşi.

456 Yönetim Kurulu Tutanağı, 16 Şubat 1982.

457 Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Ocak 1982





**Mehti Bıkmaz ve
Erol Çağlar**

Acentelerden alınan gemi teberruları aşağıdaki gibi belirlendi⁴⁵⁸.

1982 Yılına İlişkin Gemi Ödentileri	
Ton	TL
200	1.500
201-500	2.000
501-800	2.500
801-1000	4.000
1001-2000	4.500
2001-4.000	5.000
4001-6,000	6.000
6,001 tondan yukarı	6.500

Kaynak: 19 Ocak 1982 Tarihli Yönetim Kurulu Kararı

YENİ DERNEKLER YASASI VE İZMİR DENİZ NAKLİYECİLERİ CEMİYETİ

1982 Anayasası'nın kabul edilmesiyle birlikte, bir yıl sonra yürürlüğe girecek 1983 yılına ait Dernekler Yasası'nın temel ilkeleri de belirginlik kazanmıştı. Yeni yasanın içinde yer alacak yeni ilkeler doğrultusunda Deniz Nakliyecileri Derneği de anayasa ilkeleri doğrultusunda hızlı bir uyum süreci içine girmişti. Yeni yasanın ortaya çıkan hükümleri uyarınca, gerekli hazırlıklar hızla yapılıyordu. 1983'te yılında seçilen yeni yönetim kurulunun en önemli uğraşısı, yeni yasa uyarınca derneğin tüzüğünü hazırlama ve dernek çalışmalarını bu yeni yasa uyarınca düzenlemek oldu. Dernek Başkanı yine Benyamin Çukurel'di. Başkan Vekilliği'ne Güngör Altıkulaç; Genel Sekreterliğe de Erdoğan Yılmaz getirilmişti. Muhasip Lucien Arkas; üyeler de Hendrik Dutilh; Suphi Kervanoğlu ve Selçuk Kulen'di... Dernek son derece deneyimli bir yönetim kadrosuyla bu zorlu süreci göğüslemeye çalışıyordu. Lucien Arkas ve Hendrik Dutilh, derneğin iki büyük acentesi olarak yer alıyordu. Ancak, bütün mesleki anlamda olumlu ve ilkeli rekabetin yanı sıra; dernek çalışmalarında da, müşterek konularda uzlaşma gibi büyük olgunluk örnekleri gösteriliyordu. Bu günlere ilişkin anılarını yinelerken Hendrik Dutilh şunları anlatmaktaydı:

“Bay Arkas'la biz, derneğin iki büyük acentesiydik. Ve aramızda şöyle bir duygu gelişti: ‘gentlemen’s agreement’... Ne o başkan olacaktı, ne ben başkan olacaktım. Çünkü biz ikimiz aynı zamanda bir sektörde rekabet eden iki kişiydik. Ancak ikimizin varlığı derneği tutuyordu. Azaydık ama başkanlık için ne o üye oluyordu ne ben... O hesaplara bakıyordu. Bay Zacharie vardı, vefat etti. Akavi vardı, Güngör kaptan; Benyamin Çukurel ve Erdoğan Yılmaz... O da yani Erdoğan Yılmaz, her zaman başkandı. Bir defa; D.B. Kargo’yu temsil ettiği için milli yönden önemli bir vazifeydi onun için... Onu diyebilirim. Çok katkıları oldu derneğe”⁴⁵⁹... 7.10.1983 tarihli yasa ile 28.6.1938 tarihli cemiyetler kanunu yürürlükten kaldırdı. Böylece Deniz Nakliyecileri Derneği'nin bağlı olduğu tüzüğün de değiştirilmesi kaçınılmaz oldu. Yeni yasa uyarınca oluşturulan yeni dernek tüzüğüne göre derneğin adı artık; resmen “Deniz Nakliyecileri Derneği”ydi. Derneğin Merkezi İzmir'deydi ve şubesi yoktu.

⁴⁵⁸ Yönetim Kurulu Tutanağı, 19 Ocak 1982

⁴⁵⁹ Hendrik Dutilh'le Yapılan Söyleşi



Derneğin amacı şu biçimde tanımlanmıştı:

Deniz ticaretini ve gemi sahip ve mümessil ve acentalarını ilgilendiren bütün konularda deniz ticaretinin gelişmesini ve deniz taşımacılığının genel çıkarlarını sağlamak... Bu konuda yasaların izin verdiği ölçüde her türlü önlemi almak ve deniz ticaretine ilişkin istatistikleri, bültenleri, hizmet ve mesleği ilgilendiren her türlü değişik tarifeleri düzenlemek ve yayınlamak gibi konular ile uğraşmak. Bu yeni tüzüğe göre, derneğin faal ve fahri olmak üzere iki türlü üyesi olabiliyordu. Faal üye olabilmek için Türkiye’de sefer yapan ve Türk limanlarına uğrayan, gemi donatan ve sahibi olmak ya da Türkiyede vapur kumpanyaları mümessili ve acenteliği ile uğraşmak ya da mümessil ya da acentelerin ticari temsilcilerinden bulunmak gerekliydi. Mesleği doğrudan doğruya ya da dolayısıyla deniz ticaretiyle ilgili olmakla berabek, bu koşullara uymayanlar ya da derneğe yararlı olabilecek gerçek kişiler derneğe faal üye olabiliyorlardı. Gerek “faal üye” gerekse “fahri üye” olabilmek için medeni hakları kullanma ehliyetine sahip ve on sekiz yaşını bitirmek olmak gerekliydi. Dernekler Yasasının genel olarak üye olamayacak kişiler arasında saydığı durumları taşıyanlar, zaten üye olamıyorlardı. Bir önemli konu da Türk yurttaşı olmayanların derneklere üyeliği idi. Yeni tüzük, bu gibi kişilerde, Türk yurttaşlarında aranan koşulların yanı sıra, üye olacak yabancıya Türkiye’de ikamet ediyor olmak koşulunu getirmekteydi.

Türkiyede oturan bir yabancının dernek üyesi olması durumunda bunların on gün içinde mahallin en büyük mülki amirliğine bildirilmesi gerekliydi. Ancak fahri olarak üye olacak kişiler için bu koşul aranmıyordu. Üyelik hakkını ilgili hükümleri yerine getirmemek ya da gerekli nitelikleri taşımiyor olmak gibi nedenlerden dolayı yitirenlerin, doğal olarak üyelikleri silinmeliydi. Faal üyeler derneğin bütün haklarına sahip bulunuyor ve dernek görevlerini yerine getirme sorumluluğunu da üstlenmiş oluyorlardı. Genel kurul yapıldığında her faal üyenin genel kurulda bir oyu vardı. Oyunu doğrudan kendisi kullanabileceği gibi, diğer bir üye aracılığıyla da kullanabilirdi. Her faal üye genel kurulda en çok bir faal üyeyi temsil

1980 YÖNETİM KURULU ÜYELERİ

YIL: 1980

Başkan: Benyamin Çukurel
Başkan vekili: Güngör Altıkulaç
Genel sekreter: Erdoğan Yılmaz
Muhasip: Lucien Arkas
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Ali Ergüney
Üye: Kenan Boyar

1982 YÖNETİM KURULU ÜYELERİ

YIL: 1982

Başkan: Benyamin Çukurel
Başkan Vekili: Güngör Altıkulaç
Genel Sekreter: Erdoğan Yılmaz
Muhasip: Lucien Arkas
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Suphi Kervanoğlu
Üye: Selçuk Kulen

1984 YÖNETİM KURULU ÜYELERİ

YIL: 1984

Başkan: Benyamin Çukurel
Başkan vekili: Güngör Altıkulaç
Genel sekreter: Erdoğan Yılmaz
Muhasip: Lucien Arkas
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Suphi Kervanoğlu
Üye: Selçuk Kulen

Ben 1932 yılında Konya'da doğdum. Babamın vazifesi dolayısıyla Konya'daydık. Maarif Müdürüyü. Sonra Adana'ya geldik. Orada babam emekli oldu ve İzmir'e yerleştik. Nedeni de şu: Ablam İzmir'e gelin gelmişti. Aklımız buradaydı. 14 yaşındaydım henüz. 1945 yılında İzmir'e geldim... Daha önce ablam burada evli olduğu için denizi görmüştüm. O kadar ki deniz deyince, İzmir'de tanıştığım çocuklarla konuşurdum; nerde otursunuz, şurada; işte verdikleri yanıtlar hep denizden uzak yerlerde. Deniz kıyılarında daha çok Levantenler vardı. İsterdim ki herke deniz kıyısında otursun... Bütün sahildeki evlerde iskeleler vardı. Soyunur, girerler; biz de imrenerek bakardık. İzmir'e gelince Karşıyaka'da oturduk. Eskiden vapuru severdik; vapurda bir başlardım böyle, hatta bir arkadaşım vardı; vapura binenler hep "günaydın günaydın" derlerdi... Şimdi yok bunlar... Ondan sonra, tahsil hayatı için İstanbul'a gittim. Önce bir Belediye okuluna gittim. Sonra İzmir Namık Kemal Lisesi'ni bitirdim. O yaz çalışmaya başladım. Yüksek Ticaret Okuluna da kaydımı yaptırdım. Orayı bitirdim. Yedek subay olarak askere gittim. Dönünce denizyollarında görevde başladım. Bu aşağı yukarı, 1960'tı. Sonra da hep denizde çalıştım... Denizi çok severim. Başka bir şey düşünülebilir mi?

Erdoğan Yılmaz

Üyelerimizi rahat ettirmek için beş, dört yıldızlı otellerde seminerler yapardık. Gezmediğimiz yer kalmadı. Ben mesela, 36 tane gezi yaptım. Oruçoğlu'ndan başlayın, Bursa Kervansaray'da, Denizli; Fethiye; Ölüdenizde vs. Kıbrıs; şu bu.

Yılmaz Amasya

edebiliyordu. Fahri üyeler ise ancak derneğin topladığı ve sistemleştirdiği bilgi ve istatistiklerden yararlanma hakkına sahip bulunuyorlardı. Fahri üyeler genel kurul toplantılarına katılamıyorlardı. Doğal olarak, oy hakları da bulunmuyordu. Bunlar yönetim kuruluna seçilemezlerdi. Ancak aidat vermeleri koşulu vardı. Derneğe üye olmak için, faal üyelerden ikisinin üye olmak isteyen kişiyi önermesi gerekiyordu. Bu öneri yapıldığında, yönetim kurulunun kararıyla derneğe kabul ediliyor ve kayıtları yapılıyordu. Üye olmak isteyen kişinin kabul edilmesi ya da edilmemesini yönetim kurulu otuz gün içinde yanıtlamalıydı. Ancak üye başvurusunun kabul edilmemesi durumunda, yönetim kurulunun bunun gerekçesini gösterme gibi bir zorunluluğu yoktu.

Yönetim kurulu, tüzüğün ilgili hükümleri gereğince, genel kurula katılma hakkı bulunan üyelerin listelerini düzenlemeye başladı. Genel kurula katılacak üyeler en az on beş gün önceden günü, saati, yeri ve çağrıda çoğunluk sağlanamaması durumunda toplantı yapılamazsa, ikinci toplantının günü de belirtiliyordu. Genel kurulca yapılan seçimi izleyen yedi gün içinde Yönetim Kurulu Başkanı tarafından yönetim ve denetleme kurullarına seçilen asıl ve yedek üyelerin ad ve soyadları, baba adları, doğum tarihleri ve yerleri, meslekleri ve ikametgâhları bölgenin en büyük milki amirliğine bildirilirdi. Tüzükte yapılan değişiklikler de aynı biçimde bildirilmeliydi. Genel kurulun görev ve yetkileri de şöyle saptanmıştı. Genel kurul, derneğin en yüksek merciiydi. Derneğe ait her türlü tasarrufları yapardı. İşleri kontrol ederdi. Mevzuatta ve dernek tüzüğünde genel kurulca yapılması belirtilen görevleri yerine getirirdi. Genel kurulca görüşülerek yerine getirilmesi gereken görevlerse şunlardı:

Dernek organlarının seçilmesi; dernek tüzüğünün değiştirilmesi; yönetim ve denetleme kurulları raporlarının görüşülmesi ve yönetim kurulunun ibra edilmesi; yönetim kurulunca hazırlanan bütçenin görüşülüp aynen ya da değiştirilerek kabul edilmesi... Dernek için gerekli taşınmaz malların satın alınması ya da mevcut taşınmaz malların satılması konusunda yönetim kuruluna yetki verilmesi; derneğin federasyona katılması ya da ayrılması; derneğin yurtdışındaki dernek ve kuruluşlara üye olarak katılması ya da ayrılması; derneğin feshedilmesi...

Seçilen yönetim kurulu üyeleri seçimi izleyen en çok yedi gün içinde ilk toplantısını yapacaktı. Bu süre sonunda yönetim kurul başkanı, yönetim ve denetleme kurullarını valiliğe bildirmek zorundaydı. Yönetim Kurulu seçimi her yıl genel kurulun olağan toplantısında gizli oyla yapılırdı. Yönetim kurulu üye sayısı, boşalmalar nedeniyle yedeklerin de getirilmesinden sonra üye tam sayısının yarısından aşağı düşerse, genel kurul mevcut yönetim kurulu üyeleri ya da denetleme kurulu tarafından bir ay içinde toplantıya çağrılırdı. Çağrının yapılmaması halinde, dernek üyelerinden birinin başvurması üzerine mahallin sulh hukuk hâkimi duruşma yaparak dernek üyeleri arasından seçeceği üç kişiyi, bir ay içinde genel kurulu toplamakla görevlendirirdi. Yabancı birinin üye olması durumunda bu kişileri yöredeki en büyük idari amirliğe bildirmek görevi vardı. Dernek şubelerinin açılmasını kararlaştırmak ve şube kurucularına yetki vermek de yönetim kurulunun göreviydi...

Dernek çalışanları, yeni yasa uyarınca dernek çalışmalarını yasaya uyumlu hale getirmek için yoğun bir çalışma gerçekleştirdiler. Bu yoğun çalışmadan dolayı, yaklaşan bayram da dikkate alınarak dernek çalışanlarına bir maaş tutarında ikramiye verilmesine karar verildi⁴⁶⁰. Yine dernekler yasası uyarınca, derneğin ko-

⁴⁶⁰ Yönetim Kurulu Tutanağı, 8 Eylül 1983.

numunda yapılan konum değişikliği; dernek yönetim ve yürütölmesinde işleyişin yasalara uygun bir duruma getirilmisi için, yasaların emrettiği çalışma konuları eklenmiş ve kimileri de kaldırılmıştı. Bu arada görev yeri kalmayan yabancı uyruklu John Buttigieg'in, yeni yasa uyarınca görevinin kalmadığı görüşü oluşmuştu. Bu durumda istenmese de, zorunlu olarak işine son vermek gerekiyordu⁴⁶¹. Dernek memuru olarak çalışan J.F. Buttigieg, derneğe 1966'da girmiş ve 16 yıl aralıksız çalışmıştı. Bu nedenle kendisi için kıdem tazminatı ödendi⁴⁶².

Bu yeni tüzük, derneğin çalışmalarında onu yeni bir mecranın içine itmişti. Artık ardı ardına gelen yönetim kurulları, bu ilkeler doğrultusunda çalışmalarını yürütmek durumundaydılar.

O günlerin genel bir değerlendirmesini yapan ve 1974 yılında başlayan dernek üyeliğini uzun yıllar boyu sürdüren ve tam 15 yıl dernek başkanlığını yürüten Erdoğan Yılmaz, bu döneme dek, bütün sıkıntının bir deniz mevzuatının olmayışından kaynaklandığını vurgulamaktaydı. Yıllar öncesinden kalma mevzuatla işleri götürmek zorunda kaldığını vurguladıktan sonra, o günlere ilişkin şu yorumu yapmaktaydı: "Bu mevzuatı işleyebilir hale getirmek için birçok kez Ankara'ya gittik, çok çabaladık. Ancak şunu iftiharla söyleyeyim; bilhassa yeni konteyner taşıma şekli çıktıktan sonra o zaman fevkalade ihracatın da artacağını ve nakliyenin kolaylaşacağını düşündük. Bu o kadar güzel bir şey ki; karada gider, denizde gider, rayda gider; hatta yüzen konteynerler bile vardır. şunu hatırlarım: Başkan olduğum dönemde Sayın Özal ile konuşuyorduk; tuttum kendisine anlattım. Bir konteynerin dolup da boşalması, tekrar gitmesi en az on işleminden geçiyor ve yığınla bürokratik engeller var; gümrükçüler şu veya bu; çok sıkıntıdayız. Ne yapmamızı istiyorsunuz dedi. Efendim, konteyner işlerini kolaylaştırırsanız, ihracatımızın arttığını göreceksiniz. Gitti, bir hafta geçmedi; Manisa Milletvekili Ekrem

461 Yönetim Kurulu Tutanağı, 7 Ekim 1983.

462 Yönetim Kurulu Tutanağı, 7 Ekim 1983.



Bu yapı, 1980'den sonrasına kadar sürdü. Liman bitmişti 1958'de, ancak işleyiş, hep aynıydı. Sonra ANAP dönemi başladı. ANAP'ın ulaştırma bakanı Ekrem Pakdemirli'ydı... Ona derdimizi anlatma imkanı bulduk. Bize; "Bu iş olmuyor. Biraz biz de nedeniyiz bu işlerin. Çok kötü yönetiliyor liman. Şuna bir el atın. Yoksa Devlet Demir Yolları'na vereceğim!" dedi. Bu da oldu. İşler düzeldi; liman Demir Yollarına bağlandı. Ancak paralar da gitti. Çünkü DDY sürekli zarar ediyordu. Bunun da olumsuz etkileri dönmeye başladı. Yıllarca limana tek bir çivi çakılamaz hale geldi. Sürekli olarak, Devlet Demiryollarının zararı var deniliyordu. Şöyle düşünün: Sizin on liranız var. Biri çıkıyor karşınıza, diyor ki bana on liranı ver. Para lazım olduğunda sana, gelip alırsın. Aradan zaman geçiyor, para gerekli oluyor; istiyorsun; param yok cevabını alıyorsun. Ne oldu paralar? Soruyorsun tabi ki ve sana; paranın başka bir şeye harcadığı söyleniyor. E sonuçta elinizdeki on liranız gitti. Mantık şu: Ben patronum, alırım; istediğim gibi harcarım; sen istediğin zaman da yok diyebilirim. Çok mu gerekli para? Al sana on kuruş vereyim; hadi o işi bu parayla yap sen; ya da olmadı elli kuruş vereyim. Al sen elli kuruşu git... İşte liman böyle, bu anlayışla bir bataklık halinde kaldı. Şimdi Sayın Bakan Binali Yıldırım Bey geldi. Onun girişimleri belli yerler beton yapıldı. Ancak 1996 yılından beri bataklık hali sürdü limanın...

Lucien Arkas

1984 yılında dernek bir hırsızlık olayıyla karşılaştı. Dernek binasına 23/24 Şubat 1984 gecesi giren bir hırsız; bir miktar para ve derneğe ait eşyayı çalıp götürmüştü. Dernek çalışanlarından Ertaç Alp, iş bitimi saatinde derneği kapatmış ve evine gitmişti. Ertesi gün tekrar binaya gelip, büronun kapısını açtığı anda, derneğe bir hırsızın girdiğini anlamış ve apar topar Dernek Yönetim Kurulu Başkanı Bay Benyamin Çukurel'i arayarak olaydan haberdar etti. Derneğe gelen Bay Çukurel, durumu görünce, konuyu polise bildirmek için harekete geçti. 24.2.1984 tarihinde sabah saat 9 sıralarında, Kantar Karakolu'na giderek bu hırsızlık olayından haberdar etti. Yapılan incelemede derneğe giren hırsızın Facit marka yazı makinesi ile 8.880 lira paranın çalınmış olduğu anlaşıldı. Yapılan incelemede hırsızın binanın yan tarafında bulunan demir parmaklığı kırdığı, ardından da pencere camını kırarak derneğe girdiği anlaşılmıştı.

Dernek Arşivi Evraklarından

Pakdemirli'yi gönderdi. Tuttuk bir toplantı yaptık. Bakan Bey emir verdi. Bunları düzeltin dediler. Tamam, İzmir'i düzelttik; ama İskenderun var, İstanbul var. Ben bu süreçlere hep katıldım. Yani mevzuatı biraz kolaylaştırmak için çok büyük uğraşlar verdik. Ve şimdi geldiğimiz nokta, eskiye göre bakıldığında fena değil...⁴⁶³

Lucien Arkas'ın aktardığına göre; Ne olduysa 1980'lerden sonra olmuştu. Turgut Özal döneminde, önce Türk Parasını koruma yasası kaldırıldı. Arkas; bu yasanın kaldırılmasından sonraki süreçte yaşananları şöyle anlatmaktaydı:

"Bu dış ticaretin büyümesinde en önemli gelişmeydi. Dış ticaret büyüyünce, konteynercilik başladı. O nedenle bu tarih, bizim mesleğimiz açısından ve benim için bir milattır. Konteynerleri ben çok sevdim. Bu gelişmeler, yalnız konteyner işi için değil, genel olarak denizcilik için de milattır. Pek kimse ona çok sıcak bakmadı. Askeri bir nakliye türü diye görüldü. İlk başta bu işi askerler kullanmıştı. O nedenle deniz nakliye işiyle uğraşanların kavramasında zorluklar kendini gösteriyordu⁴⁶⁴".

DENİZ TİCARET ODASI İZMİR ŞUBESİ'NİN AÇILIŞI VE SONRASI DÖNEM

1987 yılının en önemli gelişmelerinden biri; merkezi İstanbul'da bulunan Deniz Ticaret Odası'nın İzmir Şubesi'nin açılmasıydı. Aslında bu tür odaların kurulması, 26.12.1981 tarihinde resmi gazetede yayınlanan 2567 sayılı yasa ile teşvik ediliyordu. Söz konusu yasa, deniz ticaret odası kurulabilmesi için en az yirmi üye koşulu getiriyordu. 26 Ağustos 1982 tarihinde kurulan Deniz Ticaret Odası İstanbul ve Marmara, Ege, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası gibi şubelerle, deniz ticaret sektörünün önemli bir merkezi konumunda bulunuyordu. Zaman içinde İzmir, Bodrum, Marmaris, Antalya, İskenderun, Fethiye, Karadeniz Ereğlisi, Batı Karadeniz Bölgesi şubeleri de açıldı. Ayrıca Ankara'da bir de irtibat bürosu oluşturulmuştu. Türkiye'nin tüm kıyı il ve ilçelerinde temsilcilikleri bulunuyordu. Deniz Ticaret Odasının amacı üyelerinin çıkarlarının korunması, denizcilerin ortak ihtiyaçlarının karşılanması, denizcilik mesleğinin geliştirilmesinin sağlanması, mesleki etkinliklerinin kolaylaştırılması, ortak kuralların oluşturulması, denizcilik sorunları konusunda makamlara önerilerde bulunulması ve aynı zamanda denizcilik mesleğinin disiplin, ahlak ve dayanışmasının korunmasıydı. Bu amaçla kurulmuş olan oda, deniz taşımacılığı ile ilgili kuralları ve uygulamaları saptamak, araştırmalar yapmak, deniz taşımacılığı hakkında bilgi toplamak, deniz ticaretinin ulusal taşımacılık politikasına uygun olarak gelişmesini sağlamak, Türk limanlarının imkanları ve tarifeleri hakkında yabancı kuruluşlara bilgi vermek, denizcilikle ilgili uluslararası örgütlere üye olmak, bunların faaliyetlerini izlemek ve kanunla belirtilen diğer görevleri yerine getirmektir. Deniz Ticaret Odası'nın üyeleri arasında gemi sahipleri, gemi işletmecileri, gemi acenteleri, gemi alım satım komisyoncuları (brokerler), sevkiyat acenteleri (forvarderler), yükleme, boşaltma ve istifleme yapan şirketler (stevedorlar), yükleme ve boşaltmada puantaj yapan şirketler (tali şirketler), gemi klas kuruluşları, gemi sigorta şirketleri, sigortacılar ve bunların acenteleri, gemi serveyörleri ve uzmanları, kurtarma, kılavuzluk, deniz dibinin taranması, yatçılık, marina operatörlüğü, gemi levazımı sağlama, balıkçılık gibi yardımcı hizmetlerde bulunanlar yer alabiliyorlardı.

1987 yılında İzmir'de bir şubenin açılmasına merkez, 11 Mart 1987 tarihinde karar vermiş ve yürütme kurulunun oluşturulması için Erdoğan Yılmaz, Ergün Dinçel, Günay Yangıneri, Metin Zorer ve İsmail Kanier görevlendirilmişti. 1 Temmuz

463 Erdoğan Yılmaz'la yapılan söyleşi

464 Lucien Arkas'la yapılan söyleşi



1987 tarihli yönetim kurulu toplantısında bu karar onaylanmış ve böylece İzmir Şubesi'nin kuruluşu resmen tescil edilmişti. İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği, önceleri İstanbul'a bağlı bir şube olmaksızın, merkezi İzmir'de olan yeni bir deniz ticaret odası kurmaktan yanaysa da, ilgili mevzuat uyarınca ve İstanbul'dan gelen istek üzerine, İstanbul'daki Deniz Ticaret Odası'nın bir şubesi olarak kuruldu.

1 Ekim 1987 tarihinde şube müdürlüğüne S. Erol Çağlar getirildi. 1 Şubat 1988 tarihi itibarıyla da kayıt, tescil ve tahsilat işlerine başladı. Deniz Nakliyecileri Derneği, bir anlamda, diğer denizcilik kurumları ile hükümet arasında ortak sorunların ve çıkarların aracısı olmak üzere kurulmuş olan Deniz Ticaret Odası'na büyük önem vermektedir. Deniz Nakliyecileri Derneği, Deniz Ticaret Odası'nın İzmir Şubesi'nin açılmasıyla birlikte, kendisi için önemli bir paydaşa kavuşmuş oluyordu. Bu nedenle 22 Nisan 1987 günü alınan bir kararla yeni şubeyi ziyaret eden İzmir Ticaret Odası'nın oluşturduğu heyet arasında Deniz Nakliyecileri Derneği de yer aldı. Bu tarihte derneğin başkanlığını Benyamin Çukurel yapmaktaydı⁴⁶⁵. Artık İzmir, deniz ticareti ve ona ilişkin sorunlarla ilgili yeni bir kuruluşu kavuşmuştu. İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği'nin pek çok üyesi Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin de üyesiydi. Böylece süreç içinde oda ile dernek arasında sıkı bir ilişki ve işbirliği ortamı yaratılmış oldu.

Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'ne denizciliğin her alanında etkinlik gösteren ticaret erbabı üye olabiliyordu. Oysa dernek, yalnız deniz nakliye işiyle uğraşan acente ve nakliyecilerin üye olabildiği bir mekândı. Gönüllülük esasına göre üyelik olunmasına karşın; dernek o zamana kadar bilinen etkinliklerini aksatmadan yürüttü. Bunların başında düzenli olarak her on günde bir yayınladığı İzmir Liman ihracat ve ithalat istatistikleriydi. İlk başlarda Fransızca olarak çıkmaya başlayan bu istatistikler; artık Türkçe ve İngilizce olarak yayınlanıyordu. Gerekli veriler elde edildikten sonra, taslak önce Dernekler Yasası uyarınca Konak Kaymakamlığına

YIL: 1985

Başkan : Benyamin Çukurel
Başkan vekili: Güngör Altıkulaç
Genel sekreter: Erdoğan Yılmaz
Muhasip: Lucien Arkas
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Suphi Kervanoğlu
Üye: Selçuk Kulen

YIL: 1986

Başkan : Benyamin Çukurel
Başkan vekili: Güngör Altıkulaç
Genel sekreter: Erdoğan Yılmaz
Muhasip: Lucien Arkas
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Suphi Kervanoğlu
Üye: Selçuk Kulen

YIL: 1987

Başkan : Benyamin Çukurel
Başkan vekili: Güngör Altıkulaç
Genel sekreter: Erdoğan Yılmaz
Muhasip: Lucien Arkas
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Suphi Kervanoğlu
Üye: Selçuk Kulen

⁴⁶⁵ Yönetim Kurulu Tutanağı, 22 Nisan 1987.



Efendim bizim derneğimiz, 1913'te kuruldu. Derneğin mevzuatta, işlemede büyük yararı vardı. Biz Avrupa'yı tanıyoruz. Ben bütün kendimi başka ülkelerde bu işler nasıl oluyor, bu işlere verdim kendimi: Fransa'da şurada burada nasıl yapılıyor? Acentelerimiz aracılığıyla, gittik gezdik. Genel Müdürüm falan... Sonra arkadan demişler ki deli mi ne; her şeyi merak ediyor inceliyor; gidip geliyor... Yani bu alanda; derneğimizin fevkalade yararı oldu. Ben Deniz Ticaret Odası'nı kurdum. Onun da şube başkanıyım. Hem derneğin, hem de odanın başkanıyım. Hiç ayırt etmedim. Oraya da derneğe de aynı katkıyı vermeye çalıştım. Müşterek bir çalışma düzeni kurmak istedim. Bugün derneğimizin, Türk ticaretinin uygulamasında fevkalade hizmeti olmuştur. Bunu çok açık söyleyebilirim...

Erdoğan Yılmaz

Deniz Ticaret Odası bünyesinde zaten meclis üyesiyiz. Aynı zamanda dernekteyiz. Oradaki meclis üyesi arkadaşlarımız, bizde aynı zamanda yönetim kurulu üyesi. Bizim deniz ticaret odası yönünden özel bir misyonumuz var. Onlar İstanbul'un bir şubesi. Ama biz demek olarak bağımsızız. Onların görüşü İstanbul'dan farklı olamaz, kararı İstanbul verir. Ama biz bağımsız olarak karar alıyoruz. Biz sadece temsil ettiğimiz kısmı için söylüyorum tabii ki. Bizle başkaları aynı fikirde olmasa da kendi görüşümüz neyse onu yerine getiriyoruz. İstanbul'dakilerin Onlar farklı düşünüyorlar. Biz farklı düşünüyoruz. Kötü anlamayın. Onların çünkü koşulları ve uygulamaları ayrı... Bizde Layner, onlarda Charter çalışılır. Bunların ikisi ayrı ayrı uygulamalar. Bizde uzlaşmacılık var.

Jozef Çukurel

ve Cumhuriyet savcılığına sunuluyor; ardından da çoğaltılarak üyelere dağıtımı yapılıyordu. Deniz Ticaret Odası'nın İzmir Şubesi'nin kuruluşu sürerken, aynı zamanda İzmir Limanı'nda bilindik sorunlar değişik biçimlerde sürüyordu. İhracat mevsimi yaklaştığında, İzmir Limanında bulunan iki adet gentr vinci arızalanmıştı. Arızalanan vinçler sektörde yer alan işletmeler için büyük riskler doğurabilirdi. Her yaz döneminde, ihracat mevsimi yaklaştıkça, denizcilik sektöründe yer alan işletmeler için en önemli sorunların başında bu tür arızalar ile limanın yetersiz kapasitesi gelmekteydi. Bu nedenle hizmet dışı kalan vinçlerin onarılması için dernek, Ulaştırma Bakanlığı ile iletişime geçti. Bundan ayrı olarak İzmir limanında konteyner sahasına bir adet su soğutma cihazı alınarak, işletmeye teslim edildi⁴⁶⁶. İzmir Denizcilik İşletmesi Müdürlüğü'nce İzmir liman sahasında konteyner doldurmaları ile ilgili aksaklıkların giderilmesi için derneğe üye bütün konteyner gemileri ile ilgilenenlerle, 10 Kasım 1987 günü bir toplantı yapıldı⁴⁶⁷.

Ticari süreçte, zaman zaman İzmir Liman İşletme Müdürlüğü'nce de sorunlar yaşandığı oluyordu. Özellikle tekel tarifelerinde anlaşmazlıklar kendini göstermekteydi. Kimi uygulamalar, tekel tarifelerinde yer almamasına karşın, işgüzar memurların girişimiyle, sanki o iş tekel tarifesine dahilmiş gibi görülmek isteniyor, bu da işletme temsilcileri ile derneğe üye deniz nakliyat işiyle uğraşan işletmeler arasında sürtüşmelere neden oluyordu. Bu sürtüşmelerin kaldırılması amacıyla İzmir Liman İşletmesi Müdürlüğü'ne bu konu ile ilgili yazı yazılmasına ve Ulaştırma Bakanlığı ile Türkiye Deniz İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne de bir suretinin gönderilmesine karar verildi⁴⁶⁸. Bu dönemde de, acentelerin çalıştırdığı değişik özellikleri olan işçi yevmiyeleriyle ilgili kimi farklılıkları ortadan kaldıracak adımları atmak için; acenteler arasında bir birlik sağlamak amacıyla tavsiye niteliğinde ücret önerileri sürdürüldü. Örneğin, 1988 yılı için baş puantörler, pavantörler, for-menler ve ektamenler'e 7.500 lira ücret verilmesi ve bu ücretlendirmenin, mesai içinde ve mesai dışında aynı biçimde uygulanması öneriliyordu⁴⁶⁹.

SOSYAL SORUMLULUK

Bir mesleki örgütlenme biçimi de olsa; Deniz Nakliyecileri Derneği, ülkeyi ilgilendiren temel sorunlar karşısında da gereken duyarlılığı göstermekten geri kalmıyordu. Zaman içinde, şehit polis yakınlarına, kimi okullara yardımlarda bulunmak gibi girişimler, değişen dönemler içinde kendini gösteriyor; elindeki olanaklara göre, toplumsal sorunlara karşı duyarlılığını diri tutmaya çalışıyordu. Bu süreçte ardı ardına, iki büyük deprem Türkiye'yi sarstı. Bunlardan birisi, 10 Mart 1993 Cuma günü, Erzincan'da meydana gelen depremdi. İkincisi ise 1999 yılında bütün Türkiye'yi derin bir acıya boğan 17 Ağustos depremiydi. Her iki depremde de büyük insan kayıpları olmuştu. Erzincan depremi, kış günlerine denk gelmişti. Depremzedeler için yoğun barınaklara, çadır ve battaniyelere, sağlık ve gıda malzemelerine gereksinim vardı. İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği ülkenin karşılaştığı bu büyük sorun karşısında, üzerine düşen sorumluluk duygusuyla harekete geçti. Depremde can ve mal kaybına uğrayan depremzedeler için İzmir Valiliği tarafından açılan kampanyaya katılarak, Halk Bankası aracılığıyla 10.000.000 (On Milyon TL) bağışta bulunmuştu.⁴⁷⁰ Yine eğitim ve öğretim süreçlerinde eğitime destek veriyor, kimi okullara eğitim yardımında bulunuyordu. 17 Ağustos 1999 günü Türkiye daha büyük bir acıyla karşı karşıya kaldı. Erdoğan Yılmaz başkan-

466 Yönetim Kurulu Tutanağı, 9 Haziran 1987.

467 Yönetim Kurulu Tutanağı, 6 Kasım 1987.

468 Yönetim Kurulu Tutanağı, 11 Kasım 1987.

469 Yönetim Kurulu Tutanağı, 12 Eylül 1988.

470 Yönetim Kurulu Tutanağı, 17 Temmuz 1993.

liğında toplanan İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti Yönetim Kurulu, 23 Ağustos pazartesi günü; Marmara Bölgesinin doğusunda meydana gelen depremde zarar gören yurttaşların acılarını bir ölçüde olsun azaltmak suretiyle; Vakıflar Bankası Kordon Şubesi aracılığıyla Ankara'ya felaketzedelere ulaştırmak üzere bir miktar bağışta bulunmaya karar verdi⁴⁷¹.

YENİ GEMİ ACENTE YÖNETMELİĞİ VE DERNEK

20 Mayıs 2001 tarihinde, Resmi Gazete'de yayınlanan bir yönetmelikte, gemi acenteleri için yeni düzenlemeler getirilmekteydi. Gemi acentelerinin mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir biçimde faaliyet göstermelerini sağlamak amaçlanmaktaydı. Etkin hizmet sağlanması için gerekli olan yüksek düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim geliştirmek, finansal olarak sağlam ve istikrarlı gemi acentelerinin çalışmasını teşvik etmek, yeterlik koşullarını ve hizmet esaslarını belirterek, izin belgelerini düzenlemektir⁴⁷². Söz konusu yeni yönetmelikte; gemi acenteliğinin, müsteşarlık tarafından verilecek izinle başladığı belirtildikten sonra; yetki belgesinin hangi belgeler teslim edildikten sonra alınabileceğini hükme bağlıyordu. Buna göre gerçek kişilerin; TC vatandaşı olması ve 18 yaşını bitirmiş bulunmaları gerekiyordu. Bunun dışında ağır hapis ya da bir yıl ya da daha fazla hapis cezası ya da affa uğramış olsalar bile devletin şahsiyetine karşı işlenen suçlarla zimmet, ihtilas (çalma, çırpma), irtikap, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, inancı kötüye kullanma, dolanlı iflas gibi yüz kızartıcı suçtan ya da kaçakçılık, resmi ihale ve alım satımlara fesat karıştırma, devlet sırlarını açığa vurma suçlarından hükümlü bulunmamaları gibi sınırlandırmalar getiriliyordu.

Gemi acentelerinin, yalnızca ara acentelik hizmetleri vermek üzere yurt içinde veya yurd dışında sürekli ya da geçici şubeler açabileceği, şube açacağı gemi acentelerinin, bu konuyu müsteşarlığa bildirmelerinin zorunlu olduğunu belirtiyordu. Hizmetler ve sorumluluklar kısmında ise; temsil ettikleri gemilere yönelik liman hizmeti veremeyeceklerini, bu hizmetleri veren kuruluşlara ortaklık yapamayacaklarını, liman işletmeciliği yapan kuruluşların kendi limanlarında acentelik hizmeti yapamayacaklarını da hükme bağlıyordu. Bunlara ek olarak, son bir yıl içinde üçten fazla ihbar alanların gemi acentelikleri yetki belgesinin iptal edileceği belirtiliyor; ardından da bir şekilde yetki belgesi iptal edilen gemi acentelerinin sahibi, ortakları, yönetim kurulu üyeleri ve sorumlu müdürlerinin başka bir işletme altında gemi acentası ya da şube açamayacakları vurgulanıyordu. Yeniden gemi işletmesi açabilmek için en az üç yıl başvuru hakları olmuyor; bundan da öte; yetki belgesiz gemi acentelerinin faaliyetleri, ilgili liman başkanlarının isteği üzerine, mahallin en büyük mülki amiri tarafından derhal durdurulacağı ve haklarında gerekli yasal işlem yapılmasının gerektiği belirtiliyordu. Faaliyette olan gemi acenteleri, bir yıl içinde, izne gerek olmaksızın bu yönetmelik hükümlerine göre yetki belgesi almak zorundaydılar. Bu arada teminat ücreti de pek çok gemi acentesinin kaldıramayacağı ölçüde yüksek tutulmaktaydı⁴⁷³. Bu yeni yönetmelikte yer alan kimi hükümlerin, deniz nakliyaçılığını olumsuz etkilediği düşünülmekteydi. Hukuka aykırı, kabul edilmesinin mümkün olmadığı hükümler içerdiğine ilişkin görüşler vardı. Bu yönetmeliğin iptali için gerekiyorsa dava açılması için; Deniz Ticaret Hukuku Uzmanı Ahmet Çalık'a dernek tarafından vekâlet verildi.

1988-1993 TARİHLİ YÖNETİM KURULU ÜYELERİ

YIL: 1988

Başkan : Benyamin Çukurel
Başkan vekili: Güngör Altıkulaç
Genel sekreter: Erdoğan Yılmaz
Muhasip: Lucien Arkas
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Suphi Kervanoğlu
Üye: Selçuk Kulen

YIL: 1989

Başkan : Benyamin Çukurel
Başkan vekili: Güngör Altıkulaç
Genel sekreter: Erdoğan Yılmaz
Muhasip: Lucien Arkas
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Suphi Kervanoğlu
Üye: Selçuk Kulen

YIL: 1990

Başkan : Benyamin Çukurel
Başkan vekili: Güngör Altıkulaç
Genel sekreter: Erdoğan Yılmaz
Muhasip: Lucien Arkas
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Suphi Kervanoğlu
Üye: Selçuk Kulen

YIL: 1991

Başkan : Benyamin Çukurel
Başkan vekili: Güngör Altıkulaç
Genel sekreter: Erdoğan Yılmaz
Muhasip: Lucien Arkas
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Suphi Kervanoğlu
Üye: Selçuk Kulen

YIL: 1992

Başkan : Benyamin Çukurel
Başkan vekili: Güngör Altıkulaç
Genel sekreter: Erdoğan Yılmaz
Muhasip: Lucien Arkas
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Suphi Kervanoğlu
Üye: Selçuk Kulen

YIL: 1993

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan Vekili: Güngör Altıkulaç
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Suphi Kervanoğlu
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: John Perpignani
Üye: Meriç İpekkın

471 Yönetim Kurulu Tutanağı, 23 Ağustos 1999.

472 Resmi Gazete, 21 Mayıs 2001.

473 Resmi Gazete, 20 Mayıs 2001.



1994-1999 YÖNETİM KURULU ÜYELERİ

YIL: 1994

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan Vekili: Güngör Altıkulaç
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Suphi Kervanoğlu
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: John Perpignani
Üye: Hakan Erşen

YIL: 1995

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Suphi Kervanoğlu
Muhasip: Lucien Arkas
Genel sekreter: Hakan Erşen
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Meriç İpekan
Üye: Jozef Çukurel

YIL: 1996

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Suphi Kervanoğlu
Muhasip: Lucien Arkas
Genel sekreter: Hakan Erşen
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Meriç İpekan
Üye: Jozef Çukurel

YIL: 1997

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Suphi Kervanoğlu
Muhasip: Lucien Arkas
Genel sekreter: Jozef Çukurel
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Meriç İpekan
Üye: Yusuf Ertekin

YIL: 1998

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Suphi Kervanoğlu
Muhasip: Lucien Arkas
Genel sekreter: Hendrik Dutilh
Üye: Meriç İpekan
Üye: İbrahim Çağlar
Üye: Yusuf Ertekin

YIL: 1999

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Suphi Kervanoğlu
Muhasip: Lucien Arkas
Genel sekreter: Hendrik Dutilh
Üye: Meriç İpekan
Üye: İbrahim Çağlar
Üye: Yusuf Ertekin

YENİ DÖNEM:

İZMİR LİMANI; AB SÜRECİ VE DENİZ NAKLİYECİLİĞİ

İzmir Limanı'ndaki sıkışıklık, 2003 yılında had safhaya ulaşmıştı. İzmir ihracatında geleneksel ihraç olarak tarım ürünlerinin henüz başlamadığı yaz aylarının ortasında, ihracat sıkışık bir dönemde sayıldığından; bu günlerde oluşacak bu sıkışıklığın Eylül ayının ortasından sonra daha da artacağı beklentisi vardı. İçinden çıkılmaz bir duruma gelecek bu durum için önlemler alınması zorunluluğu hissediliyordu. Örneğin, 22.08.2003 tarihinde, alargada bekleyen gemi sayısı 9'du. Bunun altı âdeti konteyner gemisi olup, beklemeler 24 saati aşarak, 48 saate doğru gitmekteydi. Bu sıkışıklığın nedenleri nelerdi?

Öncelikli olarak son senelerde gelen gemilerin ebatları oldukça büyümüştü. Ortalama 2000-2500 teu gemilerin gelmesi dolayısıyla, konteyner rıhtımlarına ancak dört gemi alınabiliyordu. Limandaki konteyner yüklemesine yarayan Gantry Cranelerin performanslarının düşmesi de olumsuz etkiler yaratıyordu. Bu araçların ortalama yaşı 15'ti. Bu nedenle sık sık arıza yapıyorlardı. 8 saatlik bir shiftte cranelerin arızasız çalışması çok nadir olarak görülebiliyordu. Bu da doğal olarak beklemelerle sonuçlanıyordu. Limanda makine ekipmanlarını kullanacak ehil operatör sayısı yeterli değildi. Konteyner elleçlemesinde kullanılan 17 adet Kalmar forkliftinin üçte ikisi devre dışıydı. Konteyner taşımaya yarayan çekici ve dorseylerin çok az ve arızalı olması da önemli bir eksiklikti.

Bunlar hizmete sokulmadığı için, sorun katlanıyordu. Konteyner molü, iş hacminin artması dolayısıyla çok sıkışık bir durum almış ve ithal konteyner, sabahları çok daralarak hareket edilemez bir hal almıştı. Liman içi araç hizmetleri çok zorlaşmış, istif aşamasındaki dolu bir konteynerin gemiye sevki ise uzun zaman almaktaydı. Limanda yapılan hizmetler ancak acentelerin kendi makine ve donanımlarını kullanmaları sonucunda büyük fedakarlıkla çabuklaştırılmasına gayret edilmekteydi. İzmir Alsancak limanının bu durumda çok geç kalınmış olunmakla birlikte, çok acil olarak genişletilmesine ve Türkiye ekonomisi dikkate alındığında büyük bir zorunluluk olarak ortaya çıkıyordu. İlk etapta, ikinci silonun arkasındaki çok müsait konteyner molü olmaya elverişli doldurulması ve kullanıma açılması öneriliyordu. Önündeki rıhtımın ise 2 geminin yanaşacağı şekilde uzatılması olağanüstü ölçüde gerekliydi. Nitekim İzmir'e o günlerde gelen Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD Genel Müdürüne bu sorunlar ve çekilen sıkıntılar anlatılmış ve limanın derhal donanımlarının yenilenmesi ve tamir ve bakım işinin görüldüğü makine parkının özel bir firmaya verilmesi önerilmişti. İzlenim olarak, bakanın ve değerli bürokratlarının işin önemini bilmelerinde ve sık sık hatırlatmalarda bulunulmasında yarar görülmüştü. Yine ayrıca İzmir Körfezi içinde çok uygun yerler vardı. Yardımcı bir konteyner limanının yapılması da bildirilmişti⁴⁷⁴.

Bu sıkıntılar, belli aralıklarla Deniz Ticaret Odası'na da iletilmekteydi. Örneğin Barvil, Dutilh Denizcilik ve Limited Şirketi, Maersk Denizcilik A.Ş. İzmir Şubesi, Atako Uluslararası Taşımacılık ve Denizcilik ve Tic. Ltd. Şti. Turkon, Yakın Doğu Deniz Acenteleri A.Ş.; Antuvan Makzume; Eisa Deniz ve Turizm Acenteliği; Deniz Kara Taşımacılık A.Ş. Şarkkara ve Deniz Nakliyat A.Ş. Şark Ekspres Vapur Acentesi, Balkan&Blacksea Acentesi, Catoni Deniz İşleri Şubesi ve Contaz Denizcilik ve Nakliyet ve Ticaret A.Ş. şirketleri adına; Yiğit Özbütev, Erkan Perkin, Levent Adalı, Corrado Dragonetti, Nur Özgen ve Suphi Kervanoğlu, Hava Onma, M.

474 Yönetim Kurulu Başkanı Erdoğan Yılmaz'ın, İstanbul ve Marmara Ege; Akdeniz Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanlığına yazdığı 22 Ağustos 2003 tarihli yazı.



İlter Erman, Erol Fırıncılar, Fulvio Medini; A Tolga Stamboli, Recep Çiçek, Sedat Altay ve Yusuf Akyüz ortak imzasıyla gönderilen bir yazıda; Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Başkanı Geza Dologh'a yazılan bir yazıda bu sorunlar dile getirildi. TCDD İzmir Limanında yaşanmaya başlayan makine ve donanım sıkıntısının son zamanlarda rahatsız edici boyutlara geldiği gözlemlenmekteydi. Bu sıkıntıların öncelikle gemi operasyonlarını etkilemeye başladığı vurgulanıyor ve gittikçe artarak saha çalışmalarına da yansıdığı belirtiliyordu.

Yazıda daha sonra şunlar denilmekteydi: Liman içindeki hizmetleri kendi makinaları ile destekleyen acenteler belki bu sıkıntıdan çok fazla etkilenmemektedir; ancak operasyonlarını liman donanımları ile yürütmek zorunda olan acenteler hissedilir gecikmelere maruz kalmaktadır. Bu gecikmeler, gemi kalkışlarını bir iki shift sonraya bırakacak boyutlara ulaşmaktadır. Liman sahası dışına çıkarılacak dolu/boş konteyner sevkiyatları ve liman içi transferlerde de aksamalar yaşanmaktadır. TCDD envanterindeki 17 iş makinasından en az 6 konteyner, elleçleme aracının şanzuman ve motor probleminden dolayı hizmet dışı olduğu ve tamiratları için yapılan girişimlerin bürokrasi çarkı içinde eridiği için hiçbir şey yapılamadığı bilinmektedir. Bunun yanı sıra makine parkındaki diğer makinaların çeşitli sebeplerle hizmet dışı olduğu ve sadece altı tanesinin günlük operasyonlar için talepleri karşılamaya çalıştığı izlenmektedir. Artık tahammül sınırlarını zorlamaya başlayan bu ve benzeri operasyonel sıkıntıların iş sahipleri üzerindeki olumsuz etkilerini tartışıp belirlemek ve akabinde Liman İşletme Müdürlüğüne iletmek amacıyla, odamız üyeleri ile odamız bünyesinde bir toplantı düzenlenmesinin yararlı olacağı kanaatindeyiz. Konuyu bilgilerinize sunar, çalışmalarınızda başarılar dileriz...”

Dernekte yapılan toplantılarda derneğe üye olan gemi işletmecileri sık sık limandaki sıkışıklık üzerinde duruyorlardı. Hizmet kalitesinin iyileştirilmesi için kimi girişimler yapılmalıydı. Örneğin, Liman idaresi ile derhal temasa geçilmesi, alınacak önlemlerin ortaklaşa tespit edilerek, gerektiği takdirde Ankara'daki ilgilileri

2000-2001 YÖNETİM KURULU ÜYELERİ

YIL: 2000

Başkan: Erdoğan Yılmaz

Başkan vekili: Suphi Kervanoğlu

Muhasip: Lucien Arkas

Genel Sekreter: Jozef Çukurel

Üye: Hendrik Dutilh

Üye: Salim Erdem

Üye: İbrahim Çağlar

YIL: 2001

Başkan: Erdoğan Yılmaz

Başkan vekili: Suphi Kervanoğlu

Muhasip: Lucien Arkas

Genel Sekreter: Jozef Çukurel

Üye: Hendrik Dutilh

Üye: İbrahim Çağlar

Üye: Murat Savut





İlder Erman



Fulvio Medini



Geza Dologh



Ivan Jean Prossen

duyurulması istenmekteydi. Özellikle de ihracat sezonuna girilmesi dolayısıyla, Gümrük idaresi ile beyannameler konusunda görüşmeler yapılması; alınacak neticelere göre, ihracatçı birlikleri ile ortaklaşa toplantı yapılarak, limanın sıkışıklığını giderebilmek için karşılıklı önerileri görüşmek ve kararlar almak önerileri vardı⁴⁷⁵. Türkiye, 2003 yılından sonra, Avrupa Birliği'ne yönelik politikalarında yeni bir döneme girdi. Temel kriterlerle ilgili açılımlar yapılıyor, uyum programları uygulanıyordu. Dolayısıyla, bu açılıma koşut olarak, deniz nakliyecilerinin de yeni döneme ayak uydurması gerekmekteydi. 2003 yılında dernek yönetimi, Türkiye'nin AB sürecine koşut olarak, önemli çalışmalar gerçekleştirdi. 2001 yılından bu yana iki yıl geçmiş olmasına karşın; yeni bir gemi acenteleri yönetmeliği çıkarma konusunda çalışmalar başlatılmıştı. Başbakanlık Denizcilik Hukuk Müşavirliği aracılığıyla, Deniz Nakliyecileri Derneklerine, Gemi Acenteliği yönetmeliğinin taslağı için görüşlerini soran bir 20.11.2003 tarihli bir yazı gönderdi. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti bu yazıya 15.12. 2003 tarihinde, 40/2003 tarihli yazısı ile genel sorunlara da dikkat çeken bir çalışma yaparak, görüşlerini ilgili kuruma iletti. Bu görüşler, genel başlıklarıyla şöyle toparlanmıştır:

Acenteler, verdikleri acentelik hizmetlerinde, Sanayi ve Ticaret bakanlığınca onaylanarak yürürlüğe giren Gemi Acenteliği Hizmetleri ücret tarifesi hükümlerine uymak zorundaydı. Buna uyulmadığında acentelik yetkisi sona erdirilmekteydi. Uygulamada düzenli olarak sefer yapan konteyner gemileri birden fazla Türk limanına uğramakta, mevcut olan rekabet dolayısıyla düşük navlunlar dikkate alınarak donatanlar acentelerden indirim istemekteydiler. Uygulamada tarifenin altında anlaşmalar yapılmaktaydı. Hükümetin, AB uyum paketi hazırlığı yaptığı bu dönemde, böyle bir taban hizmet ücreti belirlenmesi bir de bunun üstünde uygulama getirmesi İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti tarafından uygun bulunmuyordu. AB'ya dâhil hiçbir ülkede, deniz acentelerinden resmi makamların ücretlerde uygulanmasını istediği hiçbir kısıtlama mevcut değildi. Bu istek, uluslararası birliğin temel ilkelerine aykırı bulunuyordu. Bu maddede tarifeli sefer yapan gemi acentelerinin donatanları ile yapacakları hizmet ücret anlaşmalarının geçerli olacağı ibaresinin konulması yerinde olacaktı. Deniz Ticaret Acenteliği kamusalılık arz etmeyen herkese açık ve piyasa koşullarında serbest rekabet esasına dayanan bir ticari faaliyet olarak yorumlanıyordu. Buna sınırlama getirmek, ticaret hayatının gerçekleriyle bağdaşamazdı. Muntazam tarife seferlerini programlayan donatanların böyle bir zorlama karşısında halen çok basitleştirilmiş olan yabancısermayeyi teşvik olanaklarından yararlanarak Türkiye'de kendi bürolarını açıp acentelik hizmetlerinin kendilerince sürdürülmesi yoluna gitmeleri tehlikesi kaçınılmaz olacaktır. Böyle bir olasılığın sektörün en yoğun ve en önemli iş sahası olan konteyner taşımacılığı acenteliğinin yok olmasına neden olabilecekti. Nitekim dernek, daha şimdiden bunun örneklerinin ortaya çıktığını da vurguluyordu. Ancak, böyle bir tarife çıkarılarak, hiç olmazsa düzenli sefer yapan gemiler için böyle bir ibarenin konulması yerinde olacaktı.

Acentelerin temsil ettikleri gemilere liman hizmeti verilmemesi ise; ticaret ve girişim özgürlüğüne ve denizcilik esaslarına uygun olamazdı. Yetki belgesi iptal sebebi olarak vergi usul Kanunu ve özellikle Gümrük kanununa aykırı davranan acentelerin yetki belgelerinin iptali konusuna açıklık geritilmeliydi. Acentelik faaliyetleri sırasında, gümrük özet beyanlarının verilmesinde bir harf yanlışlığı gibi hatalarda Gümrük para cezası uygulanmaktaydı. Gümrükte her gün her acente anlaşmazlığa girmekte ve para cezası almaktaydılar. Bu nedenle yetki iptalinin işyeri kapatma ve kamu haklarından men cezası öngörüldüğü hallerde sınırlı olarak

⁴⁷⁵ Yönetim Kurulu Başkanı Erdoğan Yılmaz'ın, dernek üyelerine yazdığı 15 Eylül 2003 tarihli yazı.



2002 - 2003 YÖNETİM KURULU ÜYELERİ

YİL: 2002

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Suphi Kervanoğlu
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Jozef Çukurel
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: İbrahim Çağlar
Üye: Corrado Dragonetti

YİL: 2003

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Suphi Kervanoğlu
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Jozef Çukurel
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Corrado Dragonetti
Üye: Murat Savut

Burada bir rekabet yoktu. Sene sonunda, acentelerden aldıkları bir miktar paralar vardı. İki tane ordino, mal teslim ettin mesela, mal aldın ya da verdin; bunlar gümrüğe çıkar; alıcı gelir, acente onlara bir kâğıt verir. Bunun adı ordinodur, boşaltma ordinosu. Bir de yüklenen; ona da bir kâğıt verilir, çıkış ordinosu... Üç lira idi bunlar. Şimdi 15 dolar falan oldu. Rekabet sonradan başladı. Bunlar ahenk içinde çalışıyorlardı. Arkas Vapur Acentesi, Dutilh Vapur Acentası, Yakın Doğu Vapur Acentesi; Deniz Nakliyat... sonradan çoğaldı acente sayısı. O zaman da rekabet başladı. Ben sizi severim de parayı daha çok severim. Diyelim güney Amerika ya bir yirmilik konteyner göndereceğim. 1200 dolara. Bakıyorsunuz birisi çıkıyor, 900 dolara gönderiyor. Arada 300 dolar fark vardır. Bu tabii ki rekabet yaratıyordu. Ama bir anda piyasada böyle parlayanlar oldu, sonra çekilip gidenler oldu. Güven çok önemliydi. Denenmiş, biliniyor; işimi görür, güvenilir. Bunlar çok önemli şeylerdi. Tahsilatlarda büyük paralar döner. Şu tüccar iyidir, şu verir, şu vermez; dernekte bunlar konuşulur, ben yandım sen de yanma diye söylenirdi. Bunlar bir kere çok geniş acenteler. Bir konteyner malınız olsun, dünyanın her yerine götüren Arkas vardır, Dutilh götürür. Ama aktarma, ama şu bu yönüyle. Ama artık Dutilh yok. Arkas yapıyor. Bütün mesele burada... Gemileri biliyorsunuz, her geminin memleketi var. Bir gemi buraya kadar çalışıyor, daha öteye çalışmıyor. O zaman Norden Line diye bir hatları var; buradan malı alır, Güney Amerika'ya götürür, götürür ama bir buçuk ayda. Ama Arkas'a verirsiniz daha hızlı gider. Bilirsiniz ki malınız, garanti giderdi.

Yılmaz Amasya

düzenlenmesi gerekli görülüyordu⁴⁷⁶. Dernek bu yazıyı bakanlığa gönderdiği gün, İstanbul ve Marmara; Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanlıklarına da bir yazı yazdı. Bu yazıda; gemi acentelik hizmetleri tarifi hazırlanarak mecliste kabul edilip, kısa bir süre sonra onaylanmak üzere Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na sunulacağının öğrenildiğinden hareketle; İstanbul dışında olan mesleki kuruluşlara hiçbir şekilde haber verilmeden hazırlanan bu tarife için kimi hususların dikkate alınması ricasında bulunuluyordu. Bu yazıda, yukarıda hukuk müşavirliğine yazılan yazıda yer alan konulara değinilerek; kısıtlayıcı tarifenin uluslararası birliğin temel ilkelerine aykırı olup olmadığının sayın başbakanlıkça göz önünde bulundurulmasının beklentisi dile getiriliyordu.

Bu bağlamda, Avrupa birliğine üye hiçbir ülkede böyle bir tarife uygulaması olmadığına göre, birliğe girmeden önce benzer bir uygulaması olan Yunanistan da sırf söz konusu birliğe uyum sağlamak üzere bu hüküm bu ülkede yürürlükten kaldırılmıştı. Belirsiz zamanlarda, ara sıra arızı olarak Türkiye'deki limanlara uğrayan gemilerle, tarifeli olarak muntazam sürekli sefer yapan ve hatta bazılarının aynı geminin aynı seferinde arka arkaya birkaç Türk limanına uğramasını programlayan ulaştırma kurumlarının aynı uygulamaya tabi tutulmuş olması, acele bir biçimde üzerinde fazla düşünülmeden hazırlanmış olduğunu göstermeye yetliydi. Nitekim tarifeli sürekli sefer yapan gemilere Devletçe fener ve Tahlisiye rüsumlarında resmen indirim yapıldığı gibi, liman hizmetleri de ayrıcalıklara açıktı. Yurt içi acenteler tarafından sağlanan yüklerle, yurt dışındaki acenteler tarafından sağlanan yükler arasında komisyon tahakkuku yönünden hiçbir fark yapılmamış olması, en basit ticaret kuralından yoksunluğu gösteriyordu. Diğer yandan, düzenli tarifeli seferlerini programlayan donatanların, böyle bir zorlama karşısında halen çok basitleştirilmiş olan yabancı sermayeyi teşvik olaraklarından yararlanarak, Türkiye'de kendi bürolarını açıp, acentelik hizmetlerinin kendilerince sürdürülmesi yoluna gitmeleri tehlikesi kaçınılmazdı. Böyle bir olasılığın, başta sektörün en yoğun ve önemli iş sahası olan Konteyner taşımacılığında olmak üzere, gemi acenteliği kurumunun yok olmasını ifade edeceği kesindi. En basit ticari kural olan her külfetin bir karşılığı olacağı ilkesi doğrultusunda, donatanların bu zorlayıcı maliyet unsurlarını fazlasıyla navlunlarına yansıtmalarının kesin olacağı ve böylece dolaylı olarak Türk dış ticaretini ters yönden etkileyeceği de doğaldı. Bu nedenle dernek, bu hususların dikkate alınmasını istemekteydi. Bütün beklentilere karşın, benzer bir tarife Resmi gazetede ilan edilecekse, hiç olmazsa arızı (arada sırada) gemilerle, sürekli olarak muntazam programlı sefer yapan gemiler arasında bir ayırım yapılmasını ve konu tarifeli gemilerin donatanları ile yaptıkları ücret anlaşmalarının geçerli olduğu tarifiede zikredilmesini istiyor, konuyu takdir ve tensiplere sunuyordu⁴⁷⁷. Derneğin son başkanı Jozef Çukurel, her şeye karşın, katı devletçilikten uzaklaşılmasından sonra Türkiye'de bir zihniyet değişimi yaşandığını belirterek şunları demektedir: "İyi şeyler oluyor. Ankara'ya gittiğimiz zamanlar, inanılmaz bir zihniyet değişikliği oldu. Eskiden devlet, şu oldu derdi ve biterdi. Şimdi bir fikir alıyorlar, sektör ne düşünüyor diye. Bu çok güzel bir uygulama. Dinliyorlar, dinlemiyorlar, bilmiyorum. Ama bizim ters düştüğümüz bir acentelik mesleği tarifi var. Artık eski acentelikler yok. Armatörler acentelik mesleğinin içine girmiş oluyorlar. Bizde bir tek tarife var: Katı devlet döneminde kalma. Şu ücretleri alacaksın. Şundan aşağı alamazsın diyor. Geçmişte katı devletçiliğin olduğu, kambiyo rejiminin olduğu, duvarların olduğu, ticaretin sınırlandırıldığı dönemler için bir anlamı olabilir. Ama serbest rekabet olan bir ortamda, alanla satan arasında bir ticaretin sonucudur. Yeter ki taraflar birbirle-

476 Dernek Yönetim Kurulu Başkanı Erdoğan Yılmaz imzasıyla gönderilen yazı metni.

477 Yönetim Kurulu Başkanı Erdoğan Yılmaz'ın, 15 Aralık 2003 tarihli ilgili Deniz Ticaret Odalarına yazısı.

riyle uzlaşsınlar. Bir de Avrupa Birliği'nin bir gidişatı var. Gireriz, girmeyiz... Ama biz Avrupa birliği kriterlerine gelmeliyiz. Gireriz girmeyiz, hiç önemli değil. Yeter ki aynı kaliteye gelelim. Serbest rekabet kurallarına göre asgari olamaz, azami olabilir belki, o da tartışılıyor. Rekabeti bozucu, işaret edici şeyler oluyor diye. Bir seviye gösterge olarak kabul edilebilir. Bir çelişki var burada. Bir yandan AB'ye girmek istiyorsunuz; öte yandan bu kurallara bağlısınız. Ben şahsen hala babamla çalışıyorum. Ben eskiden onun çırağıydım, şimdi o benim baş danışmanım. Müeyyidesi olmayan, mahkemelerde kazanılabilecek bir işte, gitseniz, mahkemelerde sürünürsünüz. Yargı yavaş işliyor. Biz de dernek olarak Türkiye'den ayrı değiliz. Ama şunu söyleyebilirim; biz artık Ankara'da dinleniyoruz. Değer veriliyor görüşlerimize. Fikirlerimiz alınıyor. Geri dönüşü de oluyor"⁴⁷⁸.

DERNEĞİN KENDİ BİNASI

Dernek, 2006 yılında halen 1378 Sok. Kat.4, Konak adresinde faaliyetini sürdürmekteydi. Son genel kurul toplantısını da 21.02.2006 tarihinde yapmıştı. Yönetim Kurulu Başkanlığı uzun zamandır Erdoğan Yılmaz gerçekleştirmekteydi. O zamana dek derneğin bütün yasal sorumluluklarını yerine getirdiği İl Dernekler Müdürü Vekili Cengiz Durmuş imzasını 12.12.2006 tarihli yazıdan anlaşılmaktaydı⁴⁷⁹. O zamana dek dernek değişik binalarda faaliyet göstermişti. Önce Konak'ta Riess İş Hanı'nda başlayan yolculuk, bir iki adres değişiminden sonra, artık Kordon İşhanı 6. katta ki ofiste sürmektedir.

Ancak bu arada yeni bir düşünce doğdu:

Derneğin kendine ait bir bina edinmesi...

İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği 27.04.2007 tarihli Olağanüstü Genel kurulunu yapmıştı. Toplantıyı yönetim kurulu adına, Yönetim Kurulu Başkanı Erdoğan Yılmaz açtı. Önce bir teşekkür konuşması yaptı. Divan başkanlığı için Sayın Lucien Arkas; divan katipliği için de Sinan Ethemoğlu ve İskender Doğusoy oybirliği ile seçildi. Bu olağanüstü gündemde; Deniz Nakliyecileri Derneği'nin yeni bir ofis satın alınması görüşüldü. Dernek binası yetersizdi. Bu konu ile ilgili olarak genel kuruldan yönetim kuruluna yetki verilmesi talep edildi. Yönetim kurulu için bu yetki alındıktan sonra; Divan Başkanı Lucien Arkas, mevcut ofis ve yeni alınması planlanan ofis hakkında dernek üyelerini bilgilendirdi. Alınması düşünülen ofisin 2008 yılı için hazır olması düşünülmüyordu. Üyelerin tamamı, yeni bir ofis alınması konusunda olumlu görüş belirtmekteydiler.⁴⁸⁰

Dernek, zaman zaman İzmir'in pek çok ileri gelenleriyle toplantılar da yapıyordu. Bu toplantılarda gelen kişileri ağırlayacak rahat bir ortamın zorunlu olduğu görülmekteydi. Bu tür toplantılar yapmak gerektiğinde, dernekteki yer darlığından dolayı otellerde toplantılar yapılmıyordu. Bu süreç içinde dernek bina olarak birkaç değişik mekâna taşınmak zorunda kaldı. Rees Han'dan Türk Amerikan Derneği'nin bulunduğu Güzel İzmir Apartmanının zemin katına. Sonra Alsancak'ta Emel Hanım Apartmanı... Oradan 1994'te Kordon İş hanına gelinmişti⁴⁸¹.

Bu yetkiye dayanılarak, 1456 sokak, No.18, Kat 5'te 29 parsellik taşınmazı satın alımı gerçekleştirdi. Satım işlerinin gerçekleştirilmesi için dernek müdürü Yılmaz Amasya'ya yetki verilmişti. Gerekli işlemler gerçekleştirilerek belirlenen yeni dernek binası satın alındı. Bu kez yeni bir düşünce doğdu. Dernek için bu binanın

Şimdi bir nokta var; Limanın müdürü, yardımcısı; sonuçta devlet memurlarıydılar. Bunlar işlerini çok iyi yapıyorlardı. Ama önlerinde mevzuat denilen bir kanuni süreç vardı: Vinçi bozulursa, kanunun belirlediği yoldan ihaleye çıkaracak bir parça alacak. O ihale için teklif alacak yığınla iş yapacak. Yani bir an önce yapmak istese de bu zorluk nedeniyle elinde bir şey yok... Yani desin ki; Efendim bunun parçası bozuldu, tornacıya gönder, şu fiyata yapıyorlar, faturasını kes; yap.... Ama bunlar o günkü devlet memurları için zor bir süreçti. Ama şimdi gördüğüm kadarıyla bu zorluklar büyük ölçüde aşıldı. Aliağa kuruldu. Birkaç gemi yönünü oraya çevirdi. Çünkü Aliağa; modern bir liman olarak öne çıktı. Geminiz geliyor; şu kadar konteyner gerekiyor; derhal konteynerler yükü taşıyor ve işiniz bitiyor. Şu saatte bitecek biliyorsunuz, ve bitiyor. İkincisi, Aliağa'da Petkim'in yaptığı limanlarda bölümler var... Yani ihtiyaca göre alanlar belirlenmiş. İzmir Limanı, doğası gereği ondan beklediğimiz görevi yapacak özelliğe sahip değil. Bana göre zamanla İzmir limanı, bir turist gemisi limanı olacak.

Hendrik Dutilh

Bu çabalarımız benim şahsımın başarısı değil, dernek olarak başardığımız işler bunlar. Kişisel olarak görmeyin. Derneğin Türk denizciliğinin ilerlemesinde fevkalade hizmetleri olmuştur Deniz Nakliyeciler Derneği'nin. Benim iki tane unvanım olduğu için, buna dikkat etmenizi rica ederim. Dernek çalışmamızda bilhassa, gümrük mevzuatının, özellikle deniz mevzuatının tabii iyileştirilmesinde, çağa ayak uydurulmasında derneğin katkılarını yazın. Nur Bey'in büyük katkıları oldu; ben bunları yaparken hiçbir zaman yalnız değildim ki! Bunlar, bir başarı varsa, ortak çalışmanın ve elbette derneğin başarısıdır.

Erdoğan Yılmaz

478 Jozef Çukurel ile yapılan söyleşi

479 İzmir Valiliği İl Dernekler Müdürlüğü'nün 12 Aralık 2006 tarihli yazısı.

480 Genel Kurul Kararı, 27 Nisan 2007.

481 Yılmaz Amasya ile yapılan söyleşi



2004-2007 YILI YÖNETİM KURULU ÜYELERİ

YIL: 2004

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Suphi Kervanoğlu
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Jozef Çukurel
Üye: Hendrik Dutilh
Üye: Corrado Dragonetti
Üye: Murat Savut

YIL: 2005

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Jozef Çukurel
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Semih Tort
Üye: Corrado Dragonetti
Üye: Murat Savut
Üye: Özden Çokdeğer

YIL: 2006

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Jozef Çukurel
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Özden Çokdeğer
Üye: Corrado Dragonetti
Üye: Murat Savut
Üye: Bernard Arcas

YIL: 2007

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Jozef Çukurel
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Özden Çokdeğer
Üye: Corrado Dragonetti
Üye: Murat Savut
Üye: Bernard Arcas

yetersiz geleceğine dönük görüşler dile getiriliyordu. Daha doğrusu, alınan yapının hemen bitişiğnde yer alan başka bir yapının binaya eklenmesiyle, çok daha rahat bir ortam yaratılabilecekti. 3 Temmuz 2007 yılında, Erdoğan Yılmaz, Lucien Arkas, Jozef Çukurel, Murat Savut, Özden Çokdeğer, Corrado Dragonetti ve Bernard Arcas'tan oluşan yönetim kurulunda, dernek için alınan 1456 sokak, No.18, Kat 5'te 29 parsellik taşınmazın yetersizliği üzerinde duruldu. Yapılan incelemeler sonunda özellikle eğitim için ayrılan salonunun ihtiyaçları karşılayamayacağı belirtilerek, alınan yere bitişik 30 nolu parselin de alınması kararı alındı. Kimi üyeler, özellikle Lucien Arkas yeni alınan daireyi küçük buluyordu. Hemen bitişik dairenin de satılık olduğu öğrenilince, burayı da alıp, iki daireyi birleştirmek düşüncesi doğdu. Böylece yeni daire de alınarak, mekan daha da genişletildi. Şimdi derneğin kendine ait bir mülkü olmuştu. Tüzükte yer alan hüküm gereğince; dernek bir şekilde kapanmak zorunda kalırsa, personelin parası ödendikten sonra bütün mal varlığının ve parasının Kızılay'a kalması öngörüldü⁴⁸².

Böylece bitişikteki bu parselin alınmasıyla, bir bütünlük sağlanmış olacak ve üyelere daha rahat hizmet verilecekti⁴⁸³. Bu karar uyarınca, noter huzurunda Jozef Çukurel ve Erdoğan Yılmaz tarafından düzenlenen bir vekâletname ile Avukat Vural Ocalı ve Esra Dünder 07.06.2007 tarihinde satın alma işlemleri için görevlendirildi⁴⁸⁴. Yeni taşınmazın yüz ölçümü 800m²'ydi...

Bina satın alındıktan sonra hızla içinde düzenlemeler yapıldı. Yeni dernek binasının düzenlenmesinde dernek çalışanlarından Y. Amasya ile E. Alp'in büyük emekleri geçmiş, bu yönetim kurulu tarafından da takdir edilmişti. Hatta bu süreç içinde dernek müdürü Yılmaz Amasya rahatsızlanarak, bir ameliyat olmak zorunda bile kaldı. Dernek, yalnız kendi üyelerine değil, çalışanlarına da sahip çıkacak

482 Yılmaz Amasya ile yapılan söyleşi.

483 Genel Kurul Kararı, 03 Temmuz 2007.

484 7 Haziran 2007 tarihli vekaletname sureti

örnekleri bu ve bunun gibi örneklerde gösterdi⁴⁸⁵. Bu işlemler tamamlandıktan sonra, Erdoğan Yılmaz Başkanlığında toplanan 31.07.2008 tarihli Yönetim Kurulu kararı ile “Sahibi olduğumuz İzmir’de Alsancak 1456 Sokak No.18’de tarihinden itibaren faaliyetimize devam edeceğimize ittifakla karar verildi” denilerek, artık bu tarihten sonra derneğin resmi adresi, söz konusu kararda belirtilen adrestir⁴⁸⁶.

DERNEK TÜZÜĞÜNDE DEĞİŞİKLİK

27.04.2007 tarihli Olağanüstü Genel kurul toplantısında, dernek tüzüğünde bir değişiklik yapılması da gündeme geldi. Değişen Ekonomik Koşullar ve Değişen Amaçlar

Deniz Nakliyecileri Derneği, 2007 yılında, derneğin amaçları kısmına kimi eklemeler yaptı. Genel amaçlara ek olarak; şunlar yenilenmiş olarak tüzüğe eklendi:

- a-** Deniz nakliyecileri, demokrasi ve insan hakları evrensel ilkelerine bağlı girişim, düşünce, inanç ve düşünce özgürlüklerine saygılı, Atatürk’ün çağdaş uygarlık hedefine ve toplumsal ilkelerine sadık olarak toplumsal yapının gelişmesine ve demokratik sivil toplum ve laik hukuk devleti anlayışının yerleşmesine yardımcı olur.
- b-** Deniz nakliyecileri evrensel iş ahlaki ilkelerine uygun bir biçimde faaliyette bulunur.
- c-** Deniz nakliyecileri piyasa ekonomisinin hukuksal ve kurumsal alt yapısının yerleşmesini, liberal ekonomi kurallarının yerleşmesinin yanı sıra, ülkenin doğal kaynaklarının teknolojik yeniliklerle desteklenerek en etkin biçimde kullanımını, verimlilik ve kalite yükselişini sürekli kılacak ortamın yaratılması yoluyla rekabet artırılmasını hedef alan politikaları destekler.
- d-** Deniz nakliyecileri açıklanan ilkeler temelinde, Türkiye’de öncelikle Ege bölgesindeki gemi nakliyecilerini bir çatı altında toplayarak, tanışma ve kaynaşmalarını sağlamak, mesleki konularda bilgi alışverişini gerçekleştirmek, üyelerin ilgili olduğu özel ve resmi kuruluşlarla ilişkilerini geliştirmek; derneğin faaliyet alanına giren konularda kamuoyunu aydınlatacak çalışmalar yapmak, ayrıca Ege Bölgesini ve Türkiye’yi ilgilendiren ekonomik, kültürel ve sosyal konularda fikirler üretmek, lobicilik faaliyetlerinde bulunmak, çeşitli konularda bilimsel araştırmalar yaptırarak kamuoyunu aydınlatmak, mevcut yasalar çerçevesinde yurt içi ve yurtdışındaki benzer kuruluşlarla işbirliğini geliştirmek suretiyle üyelerinin ve ülke ekonomisinin yararlanmasını amaçlar...

Derneğin faaliyet konusunda da şu eklemeler vardı:

- a-** Üyelerin ithalat, ihracat, yatırım ve işletmecilik konularında güncel gelişmelerden bilgilenmesini sağlamak ve iştegal konularındaki mal ve hizmet arzını kolaylaştırmak üzere kurs, seminer, sempozyum, konferans, tetkik gezileri ve bunun gibi etkinlikleri düzenlemektir. Bu konularda uzmanlaşmış kişi ve kuruluşların katkısıyla raporlar hazırlar, üyelerin ve kamunun yararına sunar.
- b-** Yurt içi ve yurt dışındaki sergi ve fuarlar hakkında üyelerini bilgilendirir. Gerektiğinde sergi ve fuarlar düzenler veya bu fuarlara katılır.
- c-** Üyeler arasındaki iletişimin sağlanması ve gelişmelerden haberdar edilmesi için periyodik bülten yada dergiler çıkarır; mevcut yayınlarda ilan yoluyla tanıtım ve duyurularda bulunur.
- d-** Üniversite-iş dünyası ilişkilerinin geliştirilmesine yönelik her türlü projeye ve girişimlere katkıda bulunur.

485 Yönetim Kurulu Tutanağı, 27 Haziran 1994.

486 Yönetim Kurulu Tutanağı, 31 Temmuz 2007.

2008-2012 YÖNETİM KURULU ÜYELERİ

YIL: 2008

Başkan: Erdoğan Yılmaz
Başkan vekili: Jozef Çukurel
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Özden Çokdeğer
Üye: Corrado Dragonetti
Üye: Murat Savut
Üye: Bernard Arcas

YIL: 2009

Başkan: Jozef Çukurel
Başkan vekili: Nur Özgen
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Özden Çokdeğer
Üye: Corrado Dragonetti
Üye: Bernard Arcas
Üye: İskender Doğusoy

2010

Başkan: Jozef Çukurel
Başkan vekili: Nur Özgen
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Özden Çokdeğer
Üye: Corrado Dragonetti
Üye: Bernard Arcas
Üye: İskender Doğusoy

2011

Başkan: Jozef Çukurel
Başkan vekili: Nur Özgen
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Özden Çokdeğer
Üye: Corrado Dragonetti
Üye: Bernard Arcas
Üye: İskender Doğusoy

2012

Başkan: Jozef Çukurel
Başkan vekili: Nur Özgen
Muhasip: Lucien Arkas
Genel Sekreter: Özden Çokdeğer
Üye: Corrado Dragonetti
Üye: Bernard Arcas
Üye: İskender Doğusoy





Jozef Çukurel

1956 yılında İzmir’de doğdu. Okul eğitimini sırasıyla Gazi İlkokulu, Saint-Joseph Ortaokulu’nun İzmir’de yapmasının ardından 3 yıl İstanbul’da yatılı olarak Saint-Joseph Lisesi’ne gitti. Daha sonra İzmir’e dönerek 1978 yılında Ege Üniversitesi İşletme Fakültesi Pazarlama Bölümü’nden “TIR Sözleşmesi” üzerine lisans teziyle mezun oldu. Bu arada, bir yandan üniversite eğitimini sürdürmekteyken kişisel şansı olarak gördüğü şekilde 1949 yılından beri “dış ticaret” ve 1967 yılından itibaren “vapur acenteliği” alanlarında faaliyet gösteren “aile işletmesi”nde öğrencisi olmaktan gurur duyduğu babasının yanında kesintisiz çalışmak suretiyle bu sayede üniversite mezuniyetinin hemen ardından kendi deyimiyle “beş yıl deneyimli eleman” olarak hayata atıldı. Anadili Türkçe’ye hakimiyeti dışında İngilizce ve Fransızca bilmektedir. Evli ve 2 çocuk babasıdır. 1980 yılında genç yaşlardan itibaren çok sevdiği sevgili eşi kendisi gibi işletme mezunu ve aynı zamanda turizmci Roza Hanım ile evlendiler ve bu mutlu birliktelikten 1984 yılında geçtiğimiz yıl Makine Mühendisi olarak doktorasını tamamlamış bir oğulları ile yine iki yıl önce Endüstri Mühendisliğinin ardından okul birinciliği ile “Master in Management” derecesini de elde etmiş olan bir kızları 1987 yılında dünyaya geldi. Halen sektörümüzde haklı üne sahip ZIM Integrated Shipping Services Ltd deniz taşımacılık şirketinin Türkiye Bölge Temsilcisi ve yine aynı kurumun Türkiye çapında faaliyet gösteren acenteliği Belstar Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.’nin genel müdürlüğü sorumluluğunu sürdürmektedir. Mesleki olarak İzmir Deniz Nakliyeciler Derneği Yönetim Kurulu üyeliği ile İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Meclis üyeliği faaliyetlerinin yanı sıra sosyal alandaki muhtelif derneklerde de üyeliğini mütevazi şekilde sürdürmektedir.

e- Egenin ekonomik, sosyal ve kültürel yönden gelişmesini sağlamak amacıyla kurulmuş ve kurulacak vakıflara kurucu üye veya üye olarak katılır.

f- Dernek ikametgahı ve amacına uygun faaliyetleri ilgili olarak gayrimenkuller üzerinde her hakkı tasarruf edebilir.

g- Derneğin amaç ve çalışma konuları doğrultusunda kurulmuş, kurulacak uluslar arası dernek, kuruluş ya da üst kuruluşlara yasal gerekler yerine getirildikten sonra katılabilir veya bunlarla işbirliği yapabilir⁴⁸⁷.

Derneğin küresel görevleri de vardı:

Deniz Nakliyecileri, üyelerine büyüme ve yeni yatırım projeleri, uluslararası ortaklıklar, finansman, iç ve dış pazar fırsatları konusunda araştırma, geliştirme, danışmanlık ve eğitim desteği sağlamak üzere gerekli yönlendirmelerde bulunmak Deniz Nakliyecileri üyelerinin uluslararası rekabet, teknoloji, yabancı sermaye, dış ekonomik gelişmeler ve fırsatlar konusunda bilgi ve deneyim paylaşımına yönelik özel eğitim seminerleri, çalışanlar, paneller, sempozyumlar düzenlemek İş Konseyleri, Büyükelçilikler, uluslararası kuruluşlar ve AB başta olmak üzere çeşitli kuruluşlardan elde ettiği yeni iş fırsatlarına ilişkin bilgileri üyelere aktarmak. Üyelerin ihtiyaç duyacakları her konuda danışmanlık hizmeti veren yurtiçi ve yurtdışı kişi ve kuruluşlardan oluşan güvenilir bir danışmanlık havuzu oluşturmak. Çeşitli sektörlerle yönelik istatistik veri, bilgi ve raporları bir araya getirerek bir bilgi bankası oluşturmak...

Erdoğan Yılmaz 30.12.2008 tarihinde Turkon’daki görevinden ilerleyen yaşı nedeniyle kendi isteğiyle ayrıldığından, uzun süredir yapmakta olduğu dernek üyeliğinden de ayrılmış oldu. Yerine Turkon şirketini temsilen 01.01.2009 tarihi itibarıyla Nur Özgen derneğe üye kaydedildi.

Böylece uzun yıllar dernek başkanlığını yürüten Erdoğan Yılmaz Bey’in ayrılmasından sonra, 2009 yılı itibarıyla dernek başkanlığına, önceki yıllarda Dernek Başkan Yardımcılığı’nı yürütmekte olan camianın değerli simalarından Bay Jozef Çukurel seçilmiş oldu ve halen bu görevi yürütmektedir.

2010 yılında dernek içersinde bir önemli değişiklik daha gerçekleşti. Yaklaşık 37 yıldır görevini yürütmekte olan ve dernek ile adeta bütünleşen, derneğin müdürü Yılmaz Amasya Bey kendi isteğiyle görevden ayrılmayı talep etti. Yönetim kurulu bu isteği kabul ederken, uzun yıllar derneğe sunduğu üstün hizmetlerinden dolayı tüm üyeler adına kendisine bir plaket hazırlanarak, takdim edildi.

2010 yılında Yılmaz Amasya Bey’in dernek müdürlüğünden ayrılması üzerine, uzun yıllar Dutilh ve Maersk denizcilik firmalarında görev yapmış olan Mehti Bıkmaz Bey dernek müdürü olarak göreve başladı. 2012 yılının Temmuz ayında dernekte uzun yıllardır çalışan Altunay Gökçener ani bir rahatsızlık sonucu vefat etti. Bu ani vefat tüm dernek üyelerini ve çalışanlarını derinden üzdü. Temmuz 2013 tarihinde daha önce gemi acenteliğinde görev yapmış olan Hande Şengönül, dernek personeli olarak göreve başladı. Görüldüğü gibi 2009-2012 yılları arasında dernek başkanı ve çalışanları olarak önemli değişiklikler oldu.

Dernek 2013 yılında ulaştığı 100 yılında, geçmiş yıllarda görev yapan son derece değerli üye ve yöneticilerinden almış olduğu köklü birikimlerle, yine üyelerinin bağlı olduğu sektörün tüm sorunlarıyla ilgilenmek üzere üzerine düşen görevleri başta yönetim kurulu başkanı ve üyeleri olmak üzere özveriyle yapma çabasının

⁴⁸⁷ İzmir Valiliği İl Dernekler Müdürlüğü’nün 18.6.2007 tarihli onay yazısı.



dadır. Amaç daha sonraki nesillere, derneğin nice yüzyıllarını yaşatmak üzere emanetini en iyi şekilde teslim etme çabasıdır.

BUGÜNDEN GEÇMİŞE; GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE İZLER

Derneğin son başkanı Jozef Çukurel işe 1975 yılında babasının yanında başlamıştı. Babası gibi Saint Joseph'te eğitim görmüştü. Hatta o okula başladığında, hala babasının hocalarını da tanıma imkânı bulan Jozef Çukurel; sonradan İzmir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi'ne gitti. O zamanlar okula devam zorunluluğu olmadığından, babasının yanında acentelik işlerine de bakıyordu. Okul bittiğinde, zaten artık dört yıllık bir acentelik deneyimi vardı. Bunu, babasının kendisine sunduğu bir şans olarak değerlendiren Jozef Çukurel; "Bir becerim yok orada. Ben de haylazlık olmadığı için, birinci dönemden itibaren işe başladım. Ben mezun olduğumda artık dört yıllık bir deneyimim olmuştu. Babamın bana sunduğu bir şanstı. Bir becerim yok orada. Ben de haylazlık yapmadım yani. Ardından şansına bir kısa dönemlik askerlik denk geldi. Yedek subay olarak gittik, er olarak terhis olduk. 56 yaşındayım. 75'ten beri işlerin içinden gelme şansım oldu" demektedir⁴⁸⁸. Dernek başkanlığı yaptığı dönemlerde en yakın çalışma arkadaşlarından biri olarak, yardımcısı Nur Özgen'i görmekteydi.

Deniz Nakliyecileri Derneği'nin üyesi olan acenteler, değişen dünya koşullarına koşut olarak ayak uydurmak; yeni teknikleri, yöntemleri ve uygulamaları yakından izlemek zorundaydı. Son dönemde gelişen en önemli taşımacılık biçimi, konteyner taşımacılığıydı. Bu yöntem, çok daha büyük oranlı yükü, çok daha düzenli ve kesintisiz biçimde taşıma olanağını getirmekteydi. İlk kömürlü/ buharlı gemilerden konteyner taşımacılığına uzanan süreçte, kuşkusuz geçen zamana içinde her yönden çok şey değişmişti. Son dönemde kimi sosyal ilişkilerin geliştirilmesi yanında; yeni tekniklerin, yöntemlerin öğrenilmesi ve bunlara uyum sağlanması konusunda da önemli çalışmalar gerçekleştirildi. Bunların

488 Jozef Çukurel ile Yapılan Söyleşi





Murat Savut

1958 İstanbul doğumlu olan Murat Savut, Saint-Joseph lisesini bitirdikten sonra, University College London'da sırasıyla 1982 yılında Gemi Makine Mühendisliği'nde yüksek lisansını, 1988 yılında da deniz altı otomasyonu alanında doktorasını tamamlamıştır. Açık deniz petrol sektöründe Shell, BP gibi firmalara bir süre teknik danışmanlık yaptıktan sonra, 1991 – 1995 yılları arasında Shell firmasında proje müdürü olarak görev yapmıştır. 1996 yılında Fevzi Gandur Denizcilik Gurubuna katılan Murat Savut, Gurubun İzmir'de yapılanmasından sorumlu olarak Riva Denizcilik ve Lotus Denizcilik Şirketlerinin kuruluşlarında ve yönetimlerinde görev almıştır. China Shipping Türkiye Acenteliği'nin ortaklarından olan Murat Savut, 2005 yılından beri bu şirkette Genel Müdürlük olarak kariyerine devam etmektedir. Murat Savut aynı zamanda Deniz Ticaret Odası'nda (IMEAK) iki dönem Meclis üyeliği yapmıştır ve halen Acenteler Meslek Komitesi üyesi olarak Oda organlarında görevini sürdürmektedir. Murat Savut iyi derecede Fransızca ve İngilizce bilmektedir, evlidir ve bir kızı ile bir oğlu vardır.



İskender Doğuşoy

1959 yılında İstanbul'da doğmuştur. Avusturya'da otelcilik eğitimi gördükten sonra, 1985-1996 yılları arasında Avusturya Hava Yolları Ege Bölge Müdürlüğü görevini yerine getirmiştir. 1996-2005 tarihleri arasında Panalpina Nakliyat Ltd. Şti. İzmir Bölge Müdürü ve Türkiye Operasyon Müdürü olarak görev yaptı. 2005 yılında Hamburg Süd İzmir Şube Müdürü olan İskender Doğuşoy; evli ve iki çocuk sahibi olup; İngilizce ve Almanca bilmektedir.

en önemlisi, konteyner molönün genişletilmesi idi. Bunun için önemli çalışmalar yapıldı. Bu çalışmaların olumlu sonuçlanması için çaba harcandı. Limandaki sıkışıklık ve yetersizlik nedeniyle, Türkiye'de yaygın özelleştirme çabalarına koşut olarak, İzmir Limanı'nın satışı da gündeme gelmişti. Hatta Lucien Arkas'ın öncülüğünde, zaman zaman yeni bir liman ve rıhtım yapmak projeleri bile gündeme gelmiş; ancak türlü engeller nedeniyle bu girişimler sonuçsuz kalmıştı⁴⁸⁹. Bu sıkışıklığı aşmak için, Çandarlı, Aliağa limanlarının devreye girmesi gibi çalışmalar da yapılmakla birlikte, her zaman İzmir Limanı'na ve onun çevresinde yoğunluk kazanan deniz nakliyeciliği sektörüne ilgi hiçbir zaman eksik olmadı.

Zaman zaman geriye gitmeler olsa da sektör, dönemin koşullarına ayak uydurmak için yoğun çaba harcadı. Dernek aracılığıyla gemi nakliyecileri ve acenteleri limandaki sıkışıklığı aşmak için yoğun biçimde çalışmalar gerçekleştirdiler. Bir önemli konu da sağlam kriterlerin ve kuralların sağlam bir temele dayandırılmasıydı. Örneğin dernek, ihraç beyannameleri açılmadan malların limana alınmaması için değişik girişimler gerçekleştirmiş; bu nedenle Gümrük Müdürlüğü de çağrılarak toplantılar gerçekleştirilmişti. Ayrıca ihracatçı birlikleri ile ortaklaşa toplantı yapılması da kararlaştırıldı. Bu girişimler sonucunda olumlu sonuçlar da alındı. Örneğin liman işletmesine operatör ve puantör takviyesi sağlandı. Limanın tespitlerine göre son zamanlarda aşırı sıkışıklık, gemilerin over time ücreti ödememek için hafta sonundan sonra gelmelerinin sebep olduğu söylenmekteydi. Oysa bu savın geçerliliği pek yoktu ve yalnızca bir tesadüftü. Tırlar ve kamyonlar mevzuat gereğince, gerektiğinden fazla limanda bekletiliyordu. Ayrıca limandan boş konteyner çıkaracak acentelerin, prosedürler tamamlandıktan sonra nakliye araçlarını göndermeleri de sıkışıklığın az da olsa giderilmesine katkı sunabilirdi⁴⁹⁰. Kimi gemiler, sıkışıklık yüzünden, İzmir liman sahasına çok uzakta bulunan yanaşma sahalarına yanaşmak durumunda kalıyorlardı. Bu yerlere ulaşma konusunda sıkıntılar vardı. Hiç olmazsa uzaktaki bu yanaşma mahallerine araba ile gidilmesi için, Denizcilik İşletme Müdürlüğü ile görüşmeler yapıldı. Çıkış gümrük müdürlüğünce, ihracatçılar tarafından seneti alınan manifestolar için de girişimlerde bulundu. Tekel tarifelerine göre, 10 günde çıkarılması gerekli olan gemi hesaplarının geçilmesi için gerekli önlemlerin alınması istendi. Lucien Arkas'ın özellikle konteynerlerin rahatça yanaşıp yükleme yapılabilecek liman yapma girişimleri 2000'li yıllarda yeniden gündeme geldi. Bu kez, İzmir'in Sasalı bölgesinde bir oluşum düşünülüyordu. Ancak ne yazık ki bu da sonuç veren bir girişim olmadı.

Bu arada denizcilikle ilgili kimi görüş alışverişinde bulunmak, sorunları tartışmak; bunun için de devlet yetkilileri ile derneğe üye işletme temsilcilerini ve Deniz Ticaret Odası üyelerini bir araya getirme çabaları da devam ediyordu. Bu tür toplantılarda, özellikle 2000'li yıllardan sonra en önemli konu, İzmir Limanı'nın özelleştirilmesi ve limanın geleceği konusu oldu. Çandarlı'da ya da Aliağa'da yeni liman yapma düşünce ve projelerinin yanı sıra, İzmir'i bir gerdanlık gibi kuşatan İzmir Limanı'nın geleceği, hep tartışma konusu oldu. Zaman zaman yapılan kimi toplantılarda; özellikle Arcas'ın önderliğinde, İzmirli deniz nakliyecilerinin İzmir Limanı'nı satın alma girişimleri de oldu. Ne yazık ki bu girişim, değişik nedenlerden dolayı gerçekleşemedi. Sonunda limanın satış işlemleri başlatıldığında; yapılan ihalede bir Hong-Konglu firma ihaleyi kazandı. Ancak, sonradan bu satış gerçekleştirilemediği gibi, limanda beklenen büyük yenilemeler ve değişimler de sağlanamadı. Bundan da öte, yoğun iş süreçlerinden sonra, sosyal ilişkileri getirecek, üyeler arasında iletişim kurmayı sağlayacak konular önemseniyordu.

⁴⁸⁹ Lucien Arkas ile Yapılan Söyleşi.

⁴⁹⁰ Yönetim Kurulu Erdoğan Yılmaz imzasıyla, 22 Ekim 2003 tarihli yazı.



Nur Özgen

Nur Özgen, 15 Kasım 1955 tarihinde Manisa'da dünyaya geldi. Ege Üniversitesi İktisat Fakültesi'nden mezun olduktan sonra; iş hayatına başladı: 1983-1985 yılları arasında Ulaştırma Bakanlığı Liman ve Deniz İşleri Bölge Müdürlüğü'nde, İzmir Liman Başkan Yardımcılığı; Marmaris Liman Başkanlığı yaptı. 1986-1997 yılları arasında Denizcilik Bankası Deniz Nakliyat T.A.Ş. İzmir Acente Müdürlüğünde görev yaptı, 1997-2013 Turkon Konteyner Taşımacılık ve Denizcilik A.Ş. İzmir Acente Md.Yrd. ve Müdürlüğü görevinde bulundu. Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Meclis Üyesi, İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Yönetim Kurulu Üyesi ve Başkan Yardımcılığı Yapan Nur Özgen; Yaşar Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu Ulaştırma Hizmetleri Bölümü, Deniz ve Liman İşletmeciliği Programı Sektör Danışmanlığı da yapmakta olup, evli ve bir çocuk babasıdır.





Corrado Dragonetti

27 Haziran 1958 Napoli (Italia) de doğdu. Sırasıyla İzmir Özel İtalyan İlkokulu, İzmir Saint Joseph Ortaokulu, İzmir Özel Türk Koleji ve E.U. Fen Fakültesi Kimyagerlik bölümünde okumuştur. Denizcilik sektörüne atılmadan önce Çeşme Altın Yunus (reception), Pekin Turizm, Karavan Turizm de çalışmış ve daha sonra Bay Aşil PERİNİ (Van Der Zee gemi acenteliği İzmir şube müdürü) baskıları ile 1985'te sektöre transfer olmuştur... Daha sonra Belmar (Zim Lines) ve Sark Ekspres (Sea Land)'te belirli süreler çalıştıktan sonra Ekim 1994 yılında Mersin merkezli İzmir ATAKO Denizcilik şubesini kurup, o yıldan beri İzmir Şube Müdürlüğünü sürdürmektedir. Corrado Türkçe, İtalyanca, Fransızca, Yunanca ve İngilizce dillerini bilmekte ve bir kız babasıdır.



Bu seminer gezilerinde üyelerin birbirlerini daha iyi tanımaları ve değişik yönlerini görmek mümkün olabiliyordu. Örneğin, iş konusunda son derece titiz ve disiplinli bir anlayışa sahip yönüyle bilinen Hendrik Dutilh, bu tür etkinliklerde onu iş hayatında tanıyanların tam bir şaşkınlıkla karşılayacakları sosyal ve neşeli yönüyle öne çıkıyordu. Başarı, iş yaşamında olağanüstü çalışkanlık ve titizlik; sosyal ilişkilerde de mükemmellikten kaynaklanan sihirli bir formüle dayanıyordu. Bu nedenle, 19.07.1989 tarihinde, Fuar Tenis Klübünde dernek üyeleri ile denizle ilgili kuruluş müdürleri bir araya getirilerek bir kokteyl verildi⁴⁹¹. Dernek yönetim kurulu, ülkenin ekonomik kriz dönemlerinde, konşimento karşılığı olarak tahsil edilmesi gereken ücreti, yüzde otuzluk bir oranında düşürerek tahsil edilmesini kararlaştırdı. Bu ülke ekonomisine derneğin kendi çapında bir katkısıydı⁴⁹².

Derneğin, daha önce de değinilen üyeler arasında sosyal iletişimin güçlendirilmesi için gerçekleştirdiği programlar önemli sonuçlar ortaya koymaktaydı. Bu programlar genellikle tanışma ve seminer programları biçiminde oluyor; bu or-

491 Yönetim Kurulu Tutanağı, 10 Temmuz 1989.

492 Yönetim Kurulu Tutanağı, 9 Şubat 1999.



1992'de artık İstanbul yetersiz gelmeye başladı. Limanda pek çok gemimiz beklemek zorunda kalıyordu. Aslında benim 1978'e kadar gemim yoktu. İlk gemimi 1978'de aldım; ama bir kısmını devreye sokamadık. O zamanki koşullarda Türkiye'de döviz yoktu. Süleyman Demirel'in dediği gibi, ülke olarak 70 cente muhtaçtık. Merkez Bankası akreditif açamıyordu. Zaman geçti. 1992-1993'te İstanbul'da kendi limanımı yapmaya karar verdim. Yaptığım liman aldı yürüdü; bugün (Marport) Türkiye'nin en büyük limanı haline geldi. Yani metrekare olarak değil; ancak iş hacmi olarak en büyük demek istedim... O zaman yeni gemiler aldık. Sonra İzmir'de bir liman yapmaya çalıştım. Tuzla'da Tekel'le oturduk, anlaştık. Orada o zaman konteyner fabrikası vardı. Çolakoğulları konteyner yapıyorlardı. Orada da bir liman yapalım dedik. İşkeleyi de biz inşa edeceğiz. O zamanın parasıyla 75 Milyon dolarlık bir yatırım. Tekele de derin su iskelesi yaratıp, orada tuzunu yüklemeye çalışacağı bir ortam yaratacaktık. Bu düşünceye göre, tekelin %30 payı olacaktı. Buraya kadar her şey güzel... Ancak zaman içinde sıkıntılar doğdu. Ardından Sasalı gündeme geldi. Sasalı ve bütün Çiğli bomboş. Bir havalimanı vardı oralarda o zaman. Boştu her yan. Fakat iş ciddileşince, Tekel dedi ki; ben karar sahibi olmak isterim. Her bir kararın benim onayımdan geçmesi gerekir. Biz de dedik ki; "Bu nasıl olur? Tek bir kuruş para vermiyorsunuz; işi de biz yapacağız; üstelik % 30 da pay verdik. Ancak şimdi geline bu noktada, bu hesap ne kadar doğru? Bu durumda biz ne yapacağız?" Sonunda şunu söylemek zorunda kaldık: "Pekala, siz biliyorsanız, buyurun yapın; bize ihtiyacınız yok. Ancak biz yapacaksak, bu dediğiniz koşullarda ve bizim parayla olmaz bu iş..."

Lucien Arkas

tamlarda deniz nakliye sorunlarının görüşülmesinin yanı sıra, karşılıklı olarak sosyal iletişimin güçlendirilmesi amacı da güdülmüyordu. Örneğin, dernek üyelerini kaynaştırmak ve deniz ticaretini geliştirmek amacıyla; 20-23 Ekim 2000 tarihinde, Grand Rocks otelinde bir seminer düzenlendi⁴⁹³. Yine 21-23 Nisan 2001 tarihinde Nevşehir İrmak Otel'i'nde denizciliğin geliştirilmesi ve eğitimi hakkında bir seminer düzenlendi⁴⁹⁴. Bu seminerlerin giderlerini karşılamak için, üye olan firmalardan belli oranlarda katkı ücreti alınıyor ve genel giderler bu toparlanan ücretlerden karşılanıyordu. Kimi zaman denizcilikle ilgili uygulamalarda değişiklikler oluyor, kimi zaman da yapılan iş karşılığında maliyetler arttıkça, ortak görüşmelerle yeni oluşan koşullara uyum sorunları kendini gösteriyordu. Bu durumlarda seminerler yapılarak sorunlar tartışılıyordu. Örneğin, bu toplantılardan biri 07.08.1995 tarihinde Kuşadası'nda Korumar Otel'de yapıldı.

En önemli konulardan biri de deniz nakliyat sektöründe, derneğe üye olarak kayıtlı bulunan üyelere, Türkiye'ye en çok döviz getiren sektör mensuplarının ödüllendirilmesi yönündeki etkinliklerdi. Örneğin 2000 yılı içinde, bu amaçla

493 Yönetim Kurulu Tutanağı, 2 Ekim 2000.

494 Yönetim Kurulu Tutanağı, 3 Nisan 2001.





Bernard Arcas

28 Ağustos 1970 de İzmir'de doğdu. Ortaokulu İzmir'de Saint Joseph lisesinde, lise eğitimini ise Ecole Nouvelle de la Suisse Romande (İsviçre) okulunda tamamladı. Sonrasında gittiği City of London okulundan denizcilik bölümünü derece ile bitirerek mezun oldu. Bernard Arcas profesyonel iş kariyerine 1991 yılında Arkas 'ta Şube Müdürü olarak başladı ve kesintisiz şekilde ihracat,bölge koordinasyonu,hat taşımacılığı,ithalat alanlarında yönetim pozisyonlarında ve ayrıca genel müdürlük görevinde bulundu.Bernard Arcas acente hizmetlerinden ve holding yurtdışı yapılanmasından sorumludur. Bernard Arcas kariyerine Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak devam etmektedir. Bernard Arcas ayrıca Arkas Spor Kulübü'nde Başkan Yardımcılığı görevini sürdürmektedir. Bernard Arcas Türkçe, Fransızca, İngilizce ve İtalyanca dillerini bilmektedir ve 3 çocuk sahibidir.



Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü ile ortaklaşa bir tören düzenlenmesi konusunda anlaşma sağlandı. Üyelere verilecek plaket ve çeşitli hediyeler Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü tarafından karşılanacak; dernek ise 15.06.2001 günü Prenses otelde verilecek kokteylin giderlerini karşılayacaktı⁴⁹⁵. O yıl, dernek üyelereri arasındaki münasebeti geliştirmek amacı ile de 26/29 Ekim 2001 günlerinde Fethiye Resort Otelde bir denizcilik semineri düzenlendi⁴⁹⁶.

Bu işlerin organizasyonunda özellikle Erdoğan Yılmaz'ın dernek başkanlığı ve Yılmaz Amasya'nın dernek müdürlüğü döneminde son derece etkin olmuştu. Yılmaz Amasya bu tür organizasyonlarda düzenleyici olarak etkin oluşuyla; derneğin son elli yılına tanıklık edenler, belleklerinde bu yönünü hep canlı tutmaktaydılar.

Dernek, kuruluş yıldönümleri için etkinlikler de yaptı. Örneğin, derneğin kuruluşunun 90. Yıldönümü nedeniyle 2003 yılında Prenses Otel'de tüm üyelere ve ilgili müdürlükle kutlamak üzere bir kokteyl verilmesine ve bu arada uzun yıllar üye olanlara birer plaket verilmesine karar verildi⁴⁹⁷. Derneğin 90. Yıldönümü nedeniyle, her yıl olduğu gibi o yıl da dernek üyelerinin kaynaşmalarını sağlamak üzere deniz ticaretini geliştirmek amacıyla, bir eğitim semineri düzenlendi. Mar-maris Magic Life Otel'de düzenlenecek olan etkinliğe katılan üyeler, derneklerinin kuruluşunun 90. Yıldönümü'nün de verdiği gururla, bu etkinlikte çok daha ilgili biçimde yer aldılar. ⁴⁹⁸

495 Yönetim Kurulu Tutanağı, 06 Haziran 2001

496 Yönetim Kurulu Tutanağı, 14 Eylül 2001.

497 Yönetim Kurulu Tutanağı, 20 Mart 2003

498 Yönetim Kurulu Tutanağı, 02 Mayıs 2003.



2000'lerin başında bir kez daha oturduk tekelle. Bu kez ben tek başıyım. O zaman için bir de geçiş müsadese almıştım, hala durur bende. Tekelle bir kontrat yaptım yani. Tuzla'dan bir yol geçirebiliyorum; hani Çakabey Okulunun olduğu yerden gelen bir yol var ya; işte oradan devam ediyor düz bir çizgi halinde; sonra denize geliyorsunuz ve kazıklar üzerinden yürüyorsunuz. Ve işte iskeleyi orada; Finike Fen karşısında... Orasının 14 metre dip derinliği vardır. Bu kez tekelle anlaştık. Olursa iyi olur diye düşünüyordum. Onların iskelesini de ben yapacaktım. Tuzu da bu iskele aracılığıyla ihraç edecekler. Çevre korumacıları çıktı ortaya. Onları da getirdik, durumu, projeyi anlattık. Onlara diyoruz ki işte kazıklar altından su geçecek; doğal yapıya bir şey olmaz... Kuş cenneti biliyorsunuz on kilometre flan ötede. Biz size de yardım ederiz; ettiğimiz yardımla kuşları besler büyütürsünüz. Hem iş yapacağız, hem de doğal çevreye, yani doğal kuş ortamına yardımcı olacağız. Bu kez üniversiteden bir hoca çıktı. Yok efendim neymiş; kuşlar orada bu durumda nasıl barınacaklarmış. Sesten, başka etkenlerden oradaki kuşlar rahatsız olur; ölür oradaki kuşlar gibi konuşmalar yaptı. Ve sağa sola resimler vermeye başladı. Resimleri zumlayarak, tutmuş, oradaki binayı burada gösterir gibi; bu resimlerle yanlış bir kamuoyu oluşmasına neden oldu. Bu yapıncı karşı sesler yükseldi. Vay, kuşların arasına liman yapıyorsunuz... Biz de diyoruz ki; "Yok, öyle değil... Kuşlar 10 km ötede"... 10 km; bayağı bir mesafe. Anlatamadık bir türlü derdimizi. Bu kez ben dönemin bakanına kadar çıktım. Bakan beni dinledi ve dedi ki: "kamuoyu siz oluşturun"... Bir siyasetçi olarak kamuoyundan çekiniyor tabii ki... Bu kez ben kendi kendime; "Tamam" dedim, "Uğraşamam, bu kadarla kalsın. Vazgeçtim kardeşim... Ve bıraktım bu girişimin ucunu. Ve bir daha da liman olmadı burada. O bakımdan burada, yani İzmir'de istediğim ölçüde bir faydam olmadı. Aradan zaman geçti; burada liman söz konusu olduğunda, orayı alayım dedim. 90 kadar İzmirli girişimciyi topladım. Beni severler, geldiler. Bir fiyat verip, almaya çalışacağız. Çıktı bir tane Hong Kong'lu; yüksek bir fiyat verdi. Olacak bir fiyat değildi. Aldı da ne oldu? Yaktı sonra teminatını, çekti gitti. İşte o bakımdan İzmir bu konuda şanssızdır biraz..

Lucien Arkas

Yakın dönem şahıslarından söz ederken, Nur Beyden söz etmem gerekiyordu. Diğer bir şirketten, gerek rakip, gerek başka bir şirketten deyin; Erdoğan Bey emekli olurken dedi ki; bizim derneğin bir geleneği var. Genellikle oy birliğiyle karar verilir. Uzlaşma olur. Bu herkes aynı düşüncededir anlamına gelmiyor. İkna ediliyor ve ortak bir karar çıkıyor. Benim şansım Nur Bey'dir. Erdoğan Bey dedi ki, yerime önerdiğim kişi, Nur beydir. Erdoğan Beyin benim için en önemli katkısı, Nur Bey gibi bir dostu bana tanıştırmak olmasıdır.

Jozef Çukurel

Eskiden yabancı bir yat gelir yakıt alacak aman Allah'ım! kıyamet kopardı. Bir sürü mevzuat... Bir gümrük komisyonunuz olmanız lazım, bir acenteniz olması lazım, beyannameler dolacak, oraya buraya imzalar atmak, belgeler doldurmak, izin almak için koşturacaksınız; o kadar zordu ki... Bunların artık hepsi halloldu. Limanlarda artık yakıtları bu tür formalite olmadan karşılayan yerlerimiz, yani marinalarımız var.

Nur Özgen

Efendim, genel olarak baktığında artık eski Türkiye yok; Türkiye de gelişti. Denizcilik de bu gelişmenin bir parçası olarak elbette ilerledi. Mevzuat çok önemlidir. Bakıldık tabi ki, Avrupa'da şöyle, biz yazdık çıktık, sonunda bir noktaya ulaştık. Kimi zaman kimi konularda gene de sarsıntılar geçirilirse de; artık öyle büyük yanlışlar yapmamızı sağlayacak yönleri kalmadı. Yani oldukça yol alındı.

Erdoğan Yılmaz

Bay Dutilh... 36 sene önce giderdim iş yerine karşıdan bağırırdı ne var? İmza attırmak istersin mesela. İmzalar küt diye; sonra duramazdın zaten yanında, çeker giderdin. İşte öyleydi. Ama onun işi öğleye kadardı, öğleden sonra daha başkaydı. İş biter; o adam gider, yerine bambaşka biri gelirdi. Çok iyiydi. Burada içki olsa hepsini içer. Sağlam midesi vardı. Beş lisan bilir. O alışmış mesela; eninde sonunda demez, "sonunda eninde" der, öyle gider.

Yılmaz Amasya



Deniz Nakliyecileri Derneği Başkanı Jozef Çukurel ve Dernek Müdürü Mehti Bıkmaz, Hendrik Dutilh'e Onursal Üyelik Plaketini takdim ederken

SONUÇ

Deniz Nakliyecileri Derneği, bugün itibarıyla kuruluşunun 100. Yılı'na ulaşmış bulunmaktadır. 100. Yıldönümü'nün Genel Kurulu, 5 Şubat 2013 günü gerçekleştirildi. Geçmişten bugüne uzanan süreçte, küçük bir mesleki oluşum gibi görünse de, kendi etrafında dönen nice fırtınalar, olaylar ve gelişmeler... Tam 100 yıllık bir geçmiş...

Sivil toplum örgütlenmeleri ve dernekler açısından bakıldığında, Türkiye Cumhuriyeti'nde bu denli eski tarihi olan örgüt ve derneklerin sayısının son derece az olduğu görülecektir. Bir meslek örgütlenmesi olarak, Deniz Nakliyecileri Derneği, 100 Yıllık geçmişi içinde, yalnız kendi içinde dönüşen tarihinin değil, aynı zamanda Türkiye'nin yakın geçmişinin siyasal, toplumsal ve ekonomik geçmişine de tanıklık etmiştir. Dernek, bir meslek alanında, belli sayıdaki üyesiyle çalışmalarını bugün de aktif biçimde sürdürmekte; sektörü ilgilendiren temel sorunları zaman zaman gerçekleştirdiği etkinliklerde ve toplantılarında ele almakta ve irdelemektedir. Ancak, hangi meslek grubunda olursa olsun; deniz nakliyeciliği ve acenteciliğinin geleceğini, işin içine modern teknoloji ve çağdaş bilgi düzeyiyle girmiş olan genç kuşaklar oluşturacaktır. Onların kendi mesleklerinde ilerleyen yıllarda daha başarılı olabilmeleri için, hiç kuşkusuz, kendi mesleklerinin ve mesleki dayanışmalarının geçmişini bilmeleri onlara güç katacaktır. Bu duygular içinde Lucien Arkas, şu değerlendirmeyi yapmaktadır:



Evet doğru. 9-10 metre derinlik var. Bunun 14 metreye çıkması lazım. Benim İstanbul'daki limanda 15,5 metredir. Bakın buradan bile ambarlar görünüyor. Orada da öyleydi. Derinlik taraması yapmam lazımdı. Taradım; kimse çıkıp tarama demedi. Belki burada onu da derler bilemem. Ancak taransa; burada taranacak alan belki de daha temiz. O kadar da olumsuz ve zor bir iş gibi bakmamak gerekiyor. Neyse, taranmalı sonuçta... Şu depoların, ambarların ötesinde demiryolu var. Onu uzatığınızı, limana getirdiğinizi düşünün. Böylece kamyon trafiği nasıl azalacak burada. Bu trafiği ne kadar katlarsanız katlayın, bu yapıyla bir yere kadar yol alabilirsiniz. Bu şehir bu trafiği kaldırmaz. O bakımdan buraya demiryolunun gelmesi lazım. Böylece gemiyle gelen konteyner, doğrudan demiryoluyla buluşacak. Gelecek gidecek konteynerler... İzmir tarihi diyoruz değil mi, bakalım kimi şeylere... 1800'lerin sonunda artık kervanlar yok. Yok değil de ana arterlerde yok, köylerden istasyonlara taşıyorlar yüklerini. Ondan sonra trenler devreye girdi; onlarla geliyor gidiyor mallar. Üzümdü, incirdi, işletmelerdi... İşte bu çevrede gördüğünüz binalar, o işletmelerdi. O zamanın teknolojiyle yapılmış işletmeler bunlar. Ve demiryolu buraya kadar gelmiş. Peki neden yapmışlar bunları? Biz akıllıyız da onlar değil mi? Hiç de öyle değil. Bir asır öncekiler, belki bizden de akıllı imiş kimi konularda. Şimdi şöyle düşünün; gündüz tren yolcu taşıyordu, birinci Kordon'da... Sonra akşam saat 24.00 'e gelince, yolcu işi bitiyordu. Oradan vagonlarla pasaporta mal mülk gelip taşınyordu. Nasıl bugün, yolcu treni ve yük treni birlikte çalıştığında veya charter uçaklar gibi; siz gece gidin, öbürünüz de gündüz gelsin diyorlar ya; ona göre gece gündüz ayırımı vardı. Adamlar bir biçimde işlerini yürütmüşler. Şimdi buradaki demiryolu düzelse; yani buradan ben Denizli'ye; yine Afyon'dan, Uşak'tan direkt buraya gelebilsem katarlarla ve limana girebilsem... Düşünebiliyor musunuz? Burada, yani limanın çevresinde bunu yapabilecek alan var. O zaman kamyon trafiği azalır. Sıfır olmaz belki ama büyük ölçüde azalır. Belki başka giriş yapılır kamyonlar için. Orada Sındırgı kavşağı var; oradan geldiniz mi de buralara, şehrin içine girmezsiniz. Köprü olur, aktarma yapılır. Bunlar olmayacak işler değil. O nedenle İzmir limanının geleceği vardır, yeter ki yapılsın..

Lucien Arkas



Ufak bir hatıramı Bay Dutilh'le paylaşmak istiyorum. Ben 1972-1973 yıllarında Bay Mois Depas'ın, Depas Kırtasiye, muhasebe servisinde çalışıyordum. Eskiden kredi kartı yoktu ama güven vardı. Bay Dutilh bir kağıt yazar. Bir elemanını gönderir. Şunlar alınacaktır. Bay Depas, gönderilecek malı hazırlar, gönderirdi. Para sonra. Haftalık, on beş günlük faturalar yapılır, o kâğıtlar faturaların arkasına konulurdu. Ben de tahsildarım. Bay Dutilh'in meşhur bir masası vardı. Camlı, altında resimler vardı. Bizzat faturayı Bay Dutilh kendi kontrol eder, sonra muhasebe servisine gönderirdi. Başarının sırrı buydu işte. Her işin başında olmak... Şimdi bunlar pek yapılmıyor.

Nur Özgen

Evet, içkiyi severdi. Bir iki kadehte neşelenirdi. Sabahın altısında işine giden, ama eğlencelerde içmesini de bilen biriydi. Bay Dutilh öyle bir şahsiyetti ki onun şakasını kaldırmamak mümkün değildi. Başkası yapsa alınırın da, Dutilh yapınca bir şey demezdin; "ağbidir, yapar" der geçerdin. Valla beni kızdırmak için piposuyla gelir yemekte dibime otururdu. Gel gel yanıma gel derdi. Ben bilerek yanına oturdum derdi, bende gülerek "yapma yahu" derdim. Yemek boyunca pipo kokusuyla yemek yemek zorunda kalırdım.

Lucien Arkas

2005 senesine kadar seminer adı altında geziler de yapardık. Bir gece iki gün böyle... O çok önemli bir meseleydi bence, sonra niye iptal oldu bilemem. Çünkü senede ya da iki ayda bir telefon ettiğiniz bir acente arkadaşınızla, onunla bir gün ya da birkaç saat beraber oturarak, dertlerimizi, birbirimizi tanımak, çok önemli bir şeydi. Ama niye bilemiyorum, maalesef kesildi. Bu yüzden çok fayda gördük. Bazıları sesini çıkarmıyordu. Ama bir sorunda iki üç kişi aynı şeyi söylediğinde, daha etkili olabiliyordu. Bir tanesinde sorun oldu: Kios... Dernek organize eder, herkes kendi parasını verirdi. Ancak Kios'tan dönüştü şu anlaşıldı. Türkiye dışında bir toplantı yaparsanız, bunu masraf olarak kaydedemesiniz. İster istemez herkes elini cebine attı.

Hendrik Dutilh

"Benim anlatmak istediğim şu: Gençlere çok iş düşüyor. Biz nasıl zamanında birleşip bir şeyler yapabildiysek, uyum içerisinde olabildiysek; bu ahengi gençlerinde sağlayabilmesi gerekiyor. Sizlere iş düşüyor. Çoğunluk genç neslin... Onlar oturup, ortak sosyal faaliyetler düşünebilmeliler. Ben gitmiyorum, oğlum gidiyor ama; bir yerde ortak kimi şeyleri yaratabilmek lazım. Bu konteyner işi sosyal ortamı biraz bozdu. Çünkü çok teknik boyutu olan bir konu... Bir de şimdi Aliğa'ya da bir kısım gemi gidiyor. Herkes aynı yerde çalışmıyor neticede. O eski havayı yeniden koklamaları şart. Yapıyorlar mı tam bilemiyorum ama eğer yapıyorlarsa doğru da yapıyorlar. İnsanlar hep birlikte kaynaşabilmeli. Biz daha kaynaşıktık eskiden. Herkes herkesi bilirdi. Huyunu suyunu da bilirdi. Takılacaksa Bay Dutilh onun bam telini biliyordu ona göre ona takılıyordu. O dostluğu tekrar yaratabilmek lazım..."

Evet, dönüp dolaşıp, iş yine mesleki dayanışmada, temel ilkelerin sağlamlığında, iş ahlakında, kuralların sağlamlığı ve çağdaşlığında; her şeyden önce de "insan" denilen sosyal varlığı anlamlı kılan sosyal dayanışma ve birlik ruhunda düğümlemekteydi.

Sonuçta bu sektör içinde yer alan kişi ve kuruluşların, ortak bir gemide, belli bir hedefe doğru gittikleri ve pek çok sorunların, önlerinde bulunan sorunların ve gerçekleştirecekleri işlerin karşısında ortak sorumlulukları taşıyarak geleceğe doğru yürüyüşlerine devam ettiklerine göre; bu yakınlığın ve dayanışmanın önemi açıktır. 100 Yıllık bir geçmiş; küçük bir dernek gibi görünse de gerçekte, derneğin ne denli güçlü bir yapısı olduğunu da ortaya koymaktadır. Bu güç, aynı zamanda geleceğe taşınacak bir miras olarak yorumlanmalıdır. Bu zamana dek değişen yasalar, yönetmelikler ve tüzükler; yine değişen yönetim kurulları ve üyeleriyle geçmişten bugüne dek, üzerine yüklenen görevleri yerine getirmeye çalışan Deniz Nakliyecileri Derneğinin, değişen koşulları da dikkate alması kaçır-





Bana güleceksiniz. Ben İzmir çocuğuyum, İzmir’de doğdum büyüdüm; denizde çalışıyorum, yüzme bilmem. Sezen Aksu diyor ki; bir kedim bile yok. Benim mayom bile yok. Bir işi severek yapıyorum. Üyeleri tanıdıktan sonra eşlerini de tanıyorum. Nelerden zevk alıyorlar almıyorlar, biliyorum tabii ki bunları. Benim üç yolda bir tek evim vardı. Bir yanı aydın yolunu, bir yanını körfeze bakar. Bakıyorum hala, hangi gemi geliyor hangisi gelmiyor... Arcasın gemisi gelmiş, şunun bunun gemisi gelmiş. Merak biraz da bu iş... Ama yemesini çok severim... Hayatımı oradan kazanmışım tabii. Taksim vardı benim. Damalı. 1973’te Şavrole Player.. Sonra şahinim olmuş, 94 model. Taksi plakam olsaydı bugün 354 milyarım olacaktı. Olmadı, ama olsun; İki kızım var, torunlarım var....

Yılmaz Amasya

nılmazdır. Yalnız Türkiye değil, bilişim devrimiyle birlikte, dünya da yeni bir devrim dönemi yaşamaktadır. Dünya küreselleşmekte, sermaye ulusal sınırların ötesine taşmakta; mesleki kuruluşlar ve kurallar evrensel boyutlara yayılan etki ağları oluşturmakta; ülkenin bağlı olduğu kuruluş ve uymak zorunda kaldığı uluslararası mevzuat, kimi yükümlülükleri de yanında getirmektedir. Sektörün ve derneğin, geçmişe dönük birikiminden aldığı güçle, bu sürece uyum konusunda ilgili kurum ve kuruluşlarla, resmi makamlarla bir eşgüdüm içinde sektörün sorunlarını ele alarak, yeni konseptler oluşturması kaçınılmaz gibi görülmektedir. Bu hem mevzuat yönünden hem de iş sahaları, etkinlikler ve çalışma yöntemleri açısından böyledir. Özellikle gemi armatörcülüğünün dünyayı saran geniş ağlar oluşturduğu ortamlarda, mesleki dayanışmanın önemi son derece büyüktür. Lucien Arkas’ın da dediği gibi; zaman içinde acentelik mesleği değişmişti. Konteynercilik de ilk çıktığı zamandan sonra, bir değişim evresi geçirdi. Acenteler açısından bakıldığında da şu görülüyordu. Eski anlayışla işini yürütmek için çabalayanlar, zamanla bu işi bıraktı. Onların yerine yenileri geldi. Yeni gelenler içinde yeni koşullara uyum sağlayanlar oldu; uyum sağlayamayanlar ise devre dışı kaldı. Denizcilik, kendi içinde bir evrim geçirdi. Bu durum, yalnız Türkiye’de değil, bütün dünyada böyleydi: ”O zamanki gençlere bakıyorsunuz; sonra şimdiki gençlere bakıyorsunuz; çok ender olarak aynı adı sürdürenlere rastlıyorsunuz. Bir biçimde seleksiyon yaşandı. Bununla mücadele edebilen, ayakta kalabildi. Edemeyen de ona göre değişik başka işlere yöneldi. Denizcilik yeni anlayışa göre daha fazla yatırım gerektiriyordu. Yetişmiş insan gerektiriyordu. Apayrı bir dünyaydı yani... İş yürütmekte güçlük çekenler, kimi ortaklıklara da yöneldiler. Benim kayınpederim mesela; benim şirketle birleşmek zorunda kaldı. Çünkü o da başa çıkamıyordu yeni zorluklarla. Hadi belli bir yaştan sonra insanlar, konteyner işine alışmadı; bunu anlayabiliriz. Çok bambaşka, hızlı dönen bir dünyaydı⁴⁹⁹”

499 Lucien Arkas ile yapılan söyleşi.



O kadar çok yere gittik ki. Bir sürü yer var. Kapadokya var, Kıbrıs'a gittik... Kios'a, yani Sakız'a giderken 45 dakika dışarda beklettiler bizi. Bunu anımsıyorum. Bu gezilerin şampiyonu Dutilh'tir. Müthiş, felaket bir adamdır, çok severim. Benim çok yakın bir arkadaşım... Gezilerin Neşesidir. İnanın, ben onun bir gün bürosuna gittim. Bov bov..."Yav patron dedim, ben senle olsa dünyada çalışmazdım"... "O dedi, ben burada böyleyim". Ama dışarıda tam değişik bir adamdır. İçkiyi sever, müthiş neşelidir...

Suphi Kervanoğlu

Yılmaz Amasya Bey çok iyi tanınan ve sektörde Baba gibi bilinen sevdiğimiz bir büyüğümüzdür. Yaptığı gezi ve etkinliklere bende katıldım. Bu vesile ile çevremizin genişlemesine ve acenteler arası diyaloglara katkıda bulunmuştur. Sektörümüzde çalışma hayatıma 1988 -1989 yılları arasında Dünya Petrolleri şirketine ait tanker gemisinde bir yıla yakın gemi adamı göreviyle başladım. Karaya adım atar atmaz, 1989 yılında Maurice & Hendrik Dutilh Kollektif Şirketi bünyesinde bulunan Ava Komandit Şirketinde acentecilik hayatıma devam ettim. Daha sonrasında Maersk Denizcilik A.Ş ile süren iş hayatımda, İthalat, İhracat servislerinde Dökümantasyon, Manifesto, Özet Beyan Türkiye sorumlusu olarak çalıştım. Dernek Yönetim Kurulu kararıyla 15 Şubat 2010 yılından itibaren, dernek müdürü olarak görevime devam ediyorum.

Mehti Bıkmaz

Zaman içinde Türkiye uluslararası kuruluşlara üye oldu. Uluslararası mevzuatlara entegre olundu. Bir takım kurallar ya da mevzuatta yer alan şeyler, sonuçta bizim dışımızda bir yerlerde denenmiş. Mevzuatı aldığınız zaman, uygulanmış iyi bir mevzuatı da alıyorsunuz. Bu bir kazanç sağlıyor elbette. Eskiye göre şimdi daha ileride, işleri daha kolaylaştırıcı denizcilik mevzuatı var diyebiliriz. Belki gümrük konusunda hala zorluklar var ama onda da yol alındığını biliyoruz. Özellikle transit taşımacılıkta... Bu konularda iyileştirme oldukça, eskiye göre daha da iyiye gidecek...

Nur Özgen



Bu açıdan; İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'nin, 100 Yıl önce kurulmuş olmasındaki amaç, bugün nitelik, içerik ve özünde değişimlere uğramakla birlikte, önem açısından azalmış değildir.

Ancak, geçmişin derinliği ve büyüklüğü aynı zamanda bir bilgi ve deneyim birikimi anlamına gelmektedir. İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti'nin ve bu derneğin etrafında şekillenen, ancak derneğe üye olmayan öteki acentelerin de ilgili olduğu bu yerel ve küresel sorunların çözümü; bu birikimden alınacak güçle çok daha kolay olacaktır.

Derneğin 100. kuruluş yılı olan 2013 yılı yönetim kurulu, denetim kurulu ve üye listesi aşağıdaki gibidir;

Yönetim Kurulu

Jozef Çukurel
Nur Özgen
Murat Savut
Lucien Arkas
Bernard Arcas
Corrado Dragonetti
İskender Doğusoy

Başkan
Başkan Yrd.
Genel Sekreter.
Muhasip
Üye
Üye
Üye

Denetim Kurulu

Çiçek Boydaş
Işıl Nazillili
Emrah Sevimli

2013 Yılı Dernek Çalışanlarımız



Mehti Bıkmaz
Dernek Müdürü



Ertap Alp



Hande Şengönül



Erdoğan Yılmaz



Yılmaz Amasya

Kitabımızın yazımının devam ettiği 2013 yılında Derneğimizin uzun yıllar Yönetim Kurulu Başkanlığı ve İMEAK İzmir Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanlığı görevlerinde bulunmuş değerli insan Erdoğan Yılmaz Beyefendi ile aynı yıl Derneğimizin uzun yıllar müdürlüğünü yapmış değerli insan Yılmaz Amasya Beyfendileri kaybetmiş bulunuyoruz. Kendilerini rahmet ve sevgi ile anıyoruz.

2012 Yılında
Derneğimizde
çalıştığı
dönemde vefat
eden değerli
arkadaşımız
Altınay Gökçener
Hanımefendiye
rahmet ve
sevgiyle anıyoruz.



Derneğimizde yeni başladığımız konular, istatistikleri genişletmeye çalıştık. Aylık istatistikler hazırlamaya başladık. Elektronik teknolojiye dönük çalışmalar başlattık. WEB sayfamız kuruldu. Acentelerin katkıları oldu bunlarda. Çeşitli toplantılara katılmaya başladık. Aliğa'da, TCDD limanında, deniz ticaret odasında; başka toplantılarda; bunlara katılıp üyelerimizi bilgilendirmeyi amaçladık. Bilgilendirme yapıyoruz bir anlamda. Dernek, Sektörümüzün menfaatini korumak amaçlı bir birlik oluşturulmuş. Sektörümüzdeki sorunları görüşmek, çarelerini araştırma ve katkıda bulunmaya çalışıyoruz.

Mehti Bıkmaz

Başımдан geçenleri anlattım. Bir bilgi sahibi olunsun diye. Yazacağınız her şeyi, Erdoğan bey yapmış diye yazmayın. Tamam, ben anlattım; benden bir iki söz edin ama dernek olarak yazın yazacaklarınızı. Başarı dediğimiz her şey benim şahsımın değil, derneğin başarısıdır. Her şey unutulur, her şey... Yapılan işler kalır. Kalıcı olan onlardır.

Erdoğan Yılmaz

Tabi ki; Türkiye artık dışarıya açıldı. Armatör kendisi gelip burada büro açıyor, kendi bürosunu kuruyor. Acente kalmadı. Ya da azaldı. Büyük şirketler kendi düzenini kuruyorlar. Çok eskiden beri bu işi yürütenler, eski acentesiyle iş yapmak isteyebilir. Bizim de örneğin, eskilerden beri çalıştığımız armatörlerle ortak şirketlerimiz var. Ne onlar benden kopabiliyor ne de ben onlardan... Diğer yandan da kendi işini kendi yönetmek istiyor pek çoğu. Buyursun gelsin, ne diyelim; hep birlikte ekmeğimizi yeriz; sofraya açık buyursun gelsin.

Lucien Arkas

1995 - 2012 ARASINDA DENİZ NAKLİYECİLER DERNEĞİNE ÜYE OLANLAR

AKAVI, Jan
AKYÜZ, Yusuf
ALTIKULAÇ, Güngör
ARCAS, Bernard
ARKAS, Lucien
AYDIN, Hakan
AYDINHAN, Yavuz
BALTAZZI, Alessandro
BARIŞ, Oktay
BAŞEĞMEZ, Ferit
BOYDAŞ, Çiçek
BRAGGIOTTI, Alfredo
ÇAĞLAR, İbrahim
ÇINAR, Erhan
ÇİÇEK, Muharrem
ÇOKDEĞER, L. Özden
ÇUKUREL, Benyamin
ÇUKUREL, Josef
DEĞER, Cenk
DEMİR, Gözde
DEMİR, Muhammed
DEMOLDER, Tom A. M.
DOĞUSOY, İskender
DOLGUN, M. Harun
DOLOGH, Geza
DRAGONETTI, Corrado
DUTILH, Hendrik
DUTILH, Karel
DUYGU, Haksun
ERDEM, Salim
ERENDAÇ, Figen
ERGÜNEY, Hüseyin
ERMAN, Mehmet İtler
ERSOY, Mustafa
ERŞEN, Hakan

ERTEKİN, Yusuf
ERTEMÇÖZ, Akın
ETHEMOĞLU, M. Sinan
EYDALI, Aziz
FERLANDES, Şule
FİDAN, Timur
GEZGİN, Tolga Emrah
GLOGHINI, Giuliano
GÖKÇENER, Kasım
GÖZEN, Erol
GÜLEÇ, Cihan
GÜZERERLER, Cengiz
HALE, Ronald J.
İPEKKAN, Meriç
İSLAM, Abdullah Metin
KANIER, Onur Nevzat
KANTER, İsmail
KASALI, Mehmet Ali
KASAPOĞLU, Uğur
KERMAN, Recep
KERVANOĞLU, H. Suphi
KESKİNER, Hasan Tuğrul
KOCABAŞ, Alev
KULEN, Selçuk
KÜRKÇÜ, Murat
MAKRİPODARI, Benova
MAKZUME, Timur
MEDİNİ, Fulvio
MOLER, Salih
NAZİLLİLİ, Işıl
ONMA, Havva
ÖNER, Hasan
ÖNER, Oğuz
ÖZBÜTEV, Yiğit
ÖZGEN, Can

ÖZGEN, Nur
ÖZHASMAN, Kuntay
ÖZMEN, B. Baki
ÖZMEN, Battal Baki
ÖZMİRZA, Janiv
ÖZSARI, Funda
ÖZTÜRK, Yusuf
PARDO, Giacobbe
PARIENTE, Richard J.
PERİNİ, Aşil
PERKİN, Erkan
PERPİNYANI, John
PINAR, Tufan
PİROĞLU, Hasan
ROMANO, Fernando
SAVUT, Murat
SELAİMET, M. Ercüment
SEVDİŞAN, Mustafa Ertan
SIDI, Alessandro
SIGURA, YakoHayım
SİRİNER, Sabri
STAMBOLİ, Guido
STAMBOLİ, Antonio Tolga
SUHAMİ, Nazlıyah
ŞAR, Kazım Burak
ŞİRİNER, Ragıp
TEZCAN, İlker
TOKTAY, Necil
TORİ, İ. Semih
TORT, Tefik Semih
TUNCER, Ayhan
TUNCER, Deniz
TUNÇER, Hikmet
TÜRK, Cafer Bilal
TÜRKŞ, Ali Tayfun

URAN, Toraman
UZUNALIOĞLU, Gültekin
ÜNAL, Gökçe
YILMAZ, Erdoğan
YILMAZ, Tahsin
ZAKARI, Jan
ZANDONATI, Mario de



2013 DENİZ NAKLİYECİLERİ DERNEĞİ ÜYELERİ

SIRA NO.	SOYADI VE ADI	TEMSİL ETTİĞİ ACENTE
1.	ARCAS BERNARD	ARKAS KONTEYNER TAŞIMACILIK
2.	ARKAS LUCIEN	ARKAS DENİZCİLİK VE NAKLİYAT
3.	BAŞEĞMEZ FERİT	GULF AGENCY DENİZCİLİK A.Ş.
4.	BOYDAŞ ÇİÇEK	YANG MING ACENTESİ
5.	ÇOKDEĞER ÖZDEN	MAERSK DENİZ ACENTESİ
6.	ÇORUH AHMET	FEEDER GEMİ ACENTESİ
7.	ÇUKUREL BENYAMİN	AKTRANS DENİZ ACENTESİ
8.	ÇUKUREL JOZEF	BELSTAR DENİZ ACENTESİ
9.	DEĞER CENK	EGEKONT DENİZCİLİK
10.	DEMİR GÖZDE	HUG DENİZCİLİK
11.	DEMOLDER TOM	HAPAG LLOYD
12.	DOĞUSOY İSKENDER	HAMBURG SUD
13.	DRAGONETTİ CORRADO	ATAKO DENİZ ACENTESİ
14.	EFEÖĞLU NECATİ A.	K LINE GEMİ ACENTALIĞI A.Ş.
15.	EREZ FİGEN	BOSPHORUS DENİZ ACENTESİ
16.	GÖZEN EROL	İMİ DENİZ ACENTESİ
17.	GÜLEÇ CİHAN	VESTAMAR
18.	KARACA AHMET	UASAC DENİZCİLİK NAK. A.Ş.
19.	KERMAN YILDIRIM	KERMANTRANS ACENTESİ
20.	KERVANOĞLU SUPHİ	YAKINDOĞU DENİZ ACENTESİ
21.	KOCABAŞ ALEV	MTS DENİZCİLİK
22.	KÜRKÇÜ MURATGULF	DENİZ ACENTESİ
23.	MEDİNİ FULVİO	MEDDEN DENİZ ACENTESİ
24.	NAZİLLİLİ İŞİL	CSAV DENİZCİLİK
25.	ONMA HAVVA	ANTUVAN MAKZUME ACENTESİ
26.	ÖNER HASAN	LOTUS DENİZ ACENTESİ
27.	ÖZBÜTEV YİĞİT	BARKON GEMİ ACENTESİ
28.	ÖZGEN NUR	TURKON GEMİ ACENTESİ
29.	ÖZTÜRK YUSUF	MARTI LINK ACENTESİ
30.	SAVUT MURAT	RİVA DENİZ ACENTESİ
31.	SEVDİŞAN ERTAN	BATINAK DENİZ ACENTESİ
32.	SEVİMLİ EMRAH	DABKOVİÇ GEMİ ACENTESİ
33.	STAMBOLİ GÜİDO	ŞARK EKSPRES
34.	STAMBOLİ TOLGA	CMA CGM DENİZ ACENTESİ
35.	ŞAR KAZIM BURAK	CATONİ DENİZ ACENTESİ
36.	ŞÜKRİYE VARDAR	MSC GEMİ ACENTELİĞİ
37.	TORT SEMİH	ARKAS ULAŞTIRMA

ONUR ÜYELERİMİZ

- | | |
|-----|----------------|
| 01. | DUTILH HENDRIK |
| 02. | YILMAZ ERDOĞAN |



Aramızdan ayrılmış gönüllerimizde yaşayan mensuplarımızın aziz anılarına ve derneğimizin 100. Kuruluş Yılı Dönümü anısına, Ege Orman Vakfı'na yapmış olduğumuz bağışlar ile düzenlenen kuruluşumuzun dikim töreni 09. 01. 2014 Perşembe günü yapılmıştır.





Erdoğan Yılmaz ve Lucien Arkas



Benyamin Çukurel ve
Prof. Dr. Kemal Arı



Prof. Dr. Kemal Arı ve Lucien Arkas



Yılmaz Amasya ve Giuliano Gloghini





Bernard Arcas ve Semih Tort



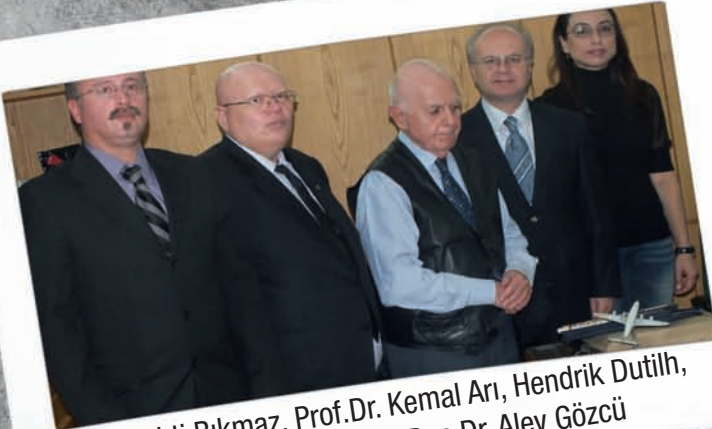
Erol Çağlar ve
Erdoğan Yılmaz



Giuliano Gloghini,
Ceyda Aksu,
Yılmaz Amasya ve
Yiğit Özbütev



Jozef Çukurel, Prof.Dr. Kemal Arı ve Nur Özgen



Mehti Bıkmaz, Prof.Dr. Kemal Arı, Hendrik Dutilh,
Nur Özgen ve Yrd. Doç.Dr. Alev Gözcü



Nur Özgen ve
Yılmaz Amasya



Jan Akavi ve ailesi



Mehti Bıkmaz ve Ertap Alp



Jan Akavi



JOZEF ÇUKUREL



NUR ÖZGEN



LUCIEN ARKAS



BERNARD ARCAS



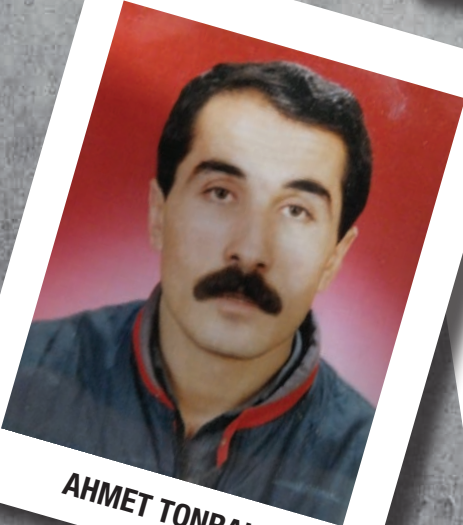
ABDULLAH METİN İSLAM



AHMET ÇORUH



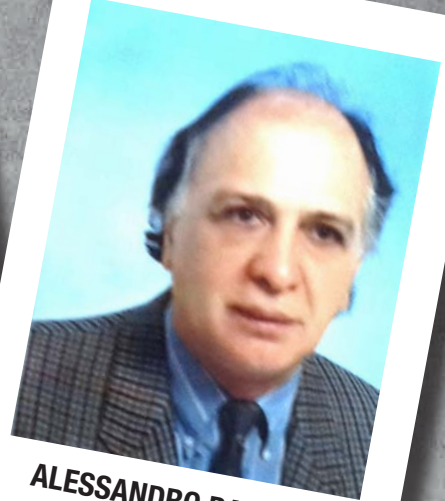
AHMET KARACA



AHMET TONRAK



AKIN ERTEMÇÖZ



ALESSANDRO BALTAZZI



ALESSANDRO SIDI



ALEV KOCABAŞ



ALFREDO BRAGGIOTTI



ALİ ERTUĞ



ALİ TAYFUN TÜRKES



ALPER BAYIR



ANTONIO TOLGA STAMBOLİ



ARMAN UNAN



AŞIL PERİNİ



AYHAN TUNCER



AZİZ EYDALI



BAKİ ÖZMEN



BENOVA MAKRIPODARI



BENYAMIN ÇUKUREL



CAFER BİLAL TÜRK



CAN ÖZGEN



CENK DEĞER



CİHAN GÜLEÇ



CORRADO DRAGONETTI



ÇİÇEK BOYDAŞ



DENİZ TUNCER



ECEM ZEYREK



EKREM ERDEM



EMİN PAKNA



EMRAH SEVİMLİ



EMRE CAN ATAK



EMRE NACAK



ERCÜMENT KAT



ERDEM SOLAKOĞLU



ERDOĞAN YILMAZ



ERHAN ÇINAR



ERKAN PERKİN



EROL GÖZEN



ERTAN SEVDİŞAN



FERİT BAŞEĞMEZ



FERNANDO ROMANO



FİGEN EREZ



FULVIO MEDINI



FUNDA ÖZSARI



GEZA DOLOGH



GIACOBBE PARDO



GIULIANO GLOGHINI



GÖKÇE ÜNAL



GÖZDE DEMİR



GUIDO STAMBOLI



GÜLTEKİN UZUNALIOĞLU



GÜNGÖR ALTIKULAÇ



HAKAN AYDIN



HAKAN ERŞEN



ERDOĞAN HAKSİN DUYGU



HASAN HULKİ GENÇALP



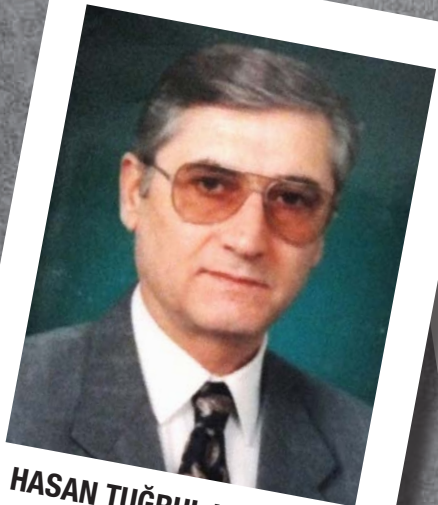
HASAN MANAV



HASAN ÖNER



HASAN PİROĞLU



HASAN TUĞRUL KESKİNER



HAVVA ONNA



HENDRIK DUTILH



HİKMET TUNCER



HÜSEYİN ERGÜNEY



M.ERCÜMENT SELAMET



HÜSEYİN IŞIK



IŞIL NAZİLLİ



İBRAHİM ÇAĞLAR



İLKER PİR



İSKENDER DOĞUSOY



İSMAİL KANIER



JAN ZAKARI



JEAN ÖZMİRZA



KADRI ERDEM



KAREL DUTILH



KASIM GÖKÇENER



KAZIM BURAK ŞAR



KORKMAZ ÇANGIR



KÜNTAY ÖZHASMAN



L. ÖZDEN ÇOKDEĞER



M. HARUN DOLGUN



M. İLTER ERMAN



M. SİNAN ETHEMOĞLU



MAHMUT ALTINIĞNE



MAZLIYAH SUHAMI



MEHMET A. KASALI



MERİÇ İPEKKAN



MUHAMMET DEMİR



MURAT KÜRKÇÜ



MURAT SAVUT



MUSTAFA ERSOY



MÜNİR DEVRİM ERALP



NECATİ ALİ EFEOĞLU



NECİL TOKTAY



MARIO DE ZANDONATI



OĞUZ ÖNER



OKTAY BARIŞ



ONUR NEVZAT KANIER



ONUR ÖNUÇAK



ORHAN KINLI



ÖZKAN KAYGUSUZ



PATRICE GIRAUD



R. HIKMET BİNGÖL



RAGIP ŞİRİNER



RECEP ÇİÇEK



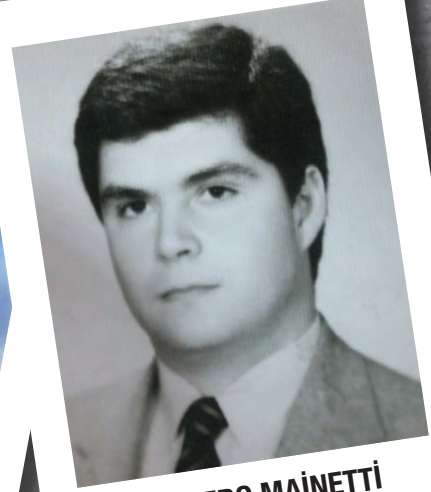
RECEP KERMAN



RICHARD J. PARIENTE



RONALD J. HALE



RUGGERO MAINETTI



SELÇUK KÜLEN



SABRİ ŞİRİNER



SALİH MOLER



SALİH ÜRKER



SALİM ERDEM



SECKİN BAYCA



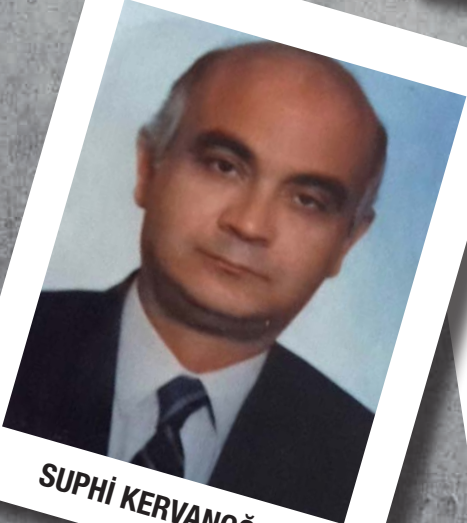
TEFİK SEMİH TORT



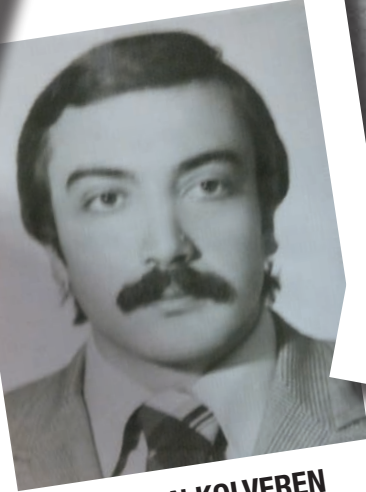
SERHAN ERTAÇ



SİLVANA VALERİ



SUPHİ KERVANOĞLU



Ş. HAKAN KOLVEREN



ŞEFİK FENERCİOĞLU



ŞULE FERLANDES



ŞÜKRİYE VARDAR



TAHSİN YILMAZ



TUNÇ ÖGEL



TÜLAY ÇAKMAK



TİMUR FİDAN



TİMUR MAKZUME



TOLGA EMRAH GEZGİN



TOM A. M. DEMOLDER



TORAMAN URAN



TUFAN PINAR



UĞUR KASAPOĞLU



YAKO HAYIM SIGURA



USLUHAN ALGÜR



RONEY APERİÖ



YAVUZ AYDINHAN



YILDIRIM KERMAN



YİĞİT ÖZBÜTEV



YUSUF AKYÜZ



YUSUF ERTEKİN



YUSUF ÖZTÜRK

KAYNAKÇA

ARŞİV

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Başvekâlet Muamelât Müdürlüğü Şube 24-VM030

İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti Genel Kurul Tutanakları

İzmir Deniz Nakliyecileri Cemiyeti Yönetim Kurulu Tutanakları

RESMÎ VE SÜRELİ YAYINLAR

Anadolu

Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi

Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi

Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi

Demokrat İzmir

European Journal of Turkish Studies

Hakimiyet-i Milliye

Meslek

Milliyet

SAÜ Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi

Takvim-i Vekayi

Toplumsal Tarih

Türk Sesi

Türkiye İktisat Mecmuası

Yanık Yurt

Yeni Asır

ARAŞTIRMA VE İNCELEME ESERLER

“Aydın Vilayetin’de İncir Mahsulü ve İncircilik”, **Türkiye İktisat Mecmuası**, Sayı: 5 (Mayıs 1922)

Ahmet Hamdi Başar’ın Hatıraları I : Meşrutiyet Cumhuriyet ve Tek Parti Dönemi,

(Derleyen Murat Koraltürk), Bilgi Üniversitesi yay., İstanbul, 2007.

Arı, Kemal, “Türk Kurtuluş Savaşı’nın Bitiminde İzmir’in Genel Ekonomik Durumu”, **Çağdaş Türkiye Tarihi**

Araştırmaları Dergisi, I/3, İzmir, 1993, s.s.29–46.

Arı, Kemal, “İzmir Limanı’nın Dünyü: Lozan’dan Kabotaj’a Uzanan Süreçte Deniz Taşımacılığı ve Geçiş Döneminin İzmir Limanı’na Yansımaları” **I.Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Sempozyumu Geçmiş Ve Gelecek**, 25-26 Eylül 2008, İzmir, ss. 291-304.

Arı, Kemal, “İzmir’de Denizcilik: İzmir Bahriye Birliği”, **İzmirli Olmak Sempozyumu**, İzmir, (22-24 Ekim 2009), ss. 351-372 .

Arı, Kemal, “Mübadele ve Ulusal Ekonomi Yaratma Çabaları”, **Toplumsal Tarih**, Sayı: 68 (Ağustos, 1999), ss.12-17.

Arı, Kemal, “Türkiye’de Kabotaj Uygulamasına Geçiş Süreci ve Bu Süreçte Strateji Oluşturma Çabaları”, **Prof. Dr. Yavuz Ercan’a Armağan**, Turhan Kitabevi yay., Ankara, 2008, ss. 23-45.

Arı, Kemal, **Büyük Mübadele: Türkiye’ye Zorunlu Göç**, 7. baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2012.

Arı, Kemal, **İzmir’den Bakışla: Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri: Lozan’dan Kabotaja**, Deniz Ticaret Odası, İzmir Şube Bşk. yay., İzmir, 2008

Arı, Kemal, İzmir’den Bakışla: Türkiye’de Kabotaj “Haklar, Kazanımlar, Bayramlar”, Deniz Ticaret Odası İzmir Şube Bşk. yay., İzmir, 2009.

Arı, Kemal, Üçüncü Kılıç: İzmir’in Kurtuluşu ve Yüzbaşı Şerafettin Bey, Zeus Kitabevi, İzmir, 2009.

Arslan, Ozan, “Birinci Dünya Savaşı Başında Kapitülasyonların İttihat ve Terakki Yönetimi Tarafından Kaldırılması ve Bu Gelişmeler Karşısında Büyük Güçlerin Tepkileri”, SAÜ Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi, 1 (2008), ss. 261-278.

Berber, Engin, “İkinci Meşrutiyet Döneminde Domino Etkisi Yapan Bir Eylem: İzmir Liman İşçileri”, European Journal of Turkish Studies (Online), 11, 2010.

Berber, Engin, **Yeni Onbinlerin Gölgesinde Bir Sancak: İzmir (30 Ekim 1918-15 Mayıs 1919)**, İstanbul, 1999.

Beyru, Rauf, “İzmir Şehri Üzerine Bir İnceleme”, **Şehir Nüfusları, Gerçekler ve İstatistikler**, Ankara, 1969.

Bilgi, Necdet, **Saruhan Sancağının Son Mutasarrıfı Hüseyin Aziz Akyürek; Ege Üniversitesi Tarih İncelemeleri Dergisi**, XX/ 1 (2005), ss. 1-18.

Compagnie des Messageries Maritimes; Agenced Smyrne Rapport-General de Service; 1924.

Compagnie des Messageries Maritimes; Agenced Smyrne Rapport-General de Service; 1925

Çolak, Filiz, “**II. Meşrutiyet’ten Cumhuriyete Batı Anadolu’da Üretim ve Dış Ticaret (1908-1923)**”,

Dokuz Eylül Ün. Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2001.

Deniz Nakliyecileri Derneği Karar Defteri, (Yayınlanmamış Arşiv Belgesi), 13 Ocak 1957.

Dursun, M. Kamil, **İzmir Hatıraları**, (Yayına Haz. Ünal Şenel) İzmir, 1994.

Ekinci, İlhan, “**Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri**”, Karadeniz Araştırmaları, 10 (Yaz, 2006).

Eldem, Vedat, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi, Türk Tarih Kurumu yay.**, Ankara, 1994

Elmacı, **Mehmet Emin, İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar**, İstanbul, 2005



Frangakis-Syrett, Elena, **“Uluslararası Önem Taşıyan Bir Akdeniz Limanının Gelişimi Smyrna: 1700-1914), İzmir 1830-1930; Unutulmuş Bir Kent Mi?: Bir Osmanlı Limanından Hatıralar, (Der. Marie-Carmen Smyrnelis), İletişim yay., İstanbul, 2008.**

Gedikler, Hülya, **1950’li Yıllarda İzmir, Şenocak yay., İzmir, 2012.**

Gündem, Naci, **Günler Boyunca: Hatıralar, İzmir, 2002.**

Hikmet Bozkurt, **“Liman”, Yeni Asır , 25 Ocak 1954**

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, 1923.

İzmir Bahriye Birliği Nizamnamesi, İzmir, 1924.

İzmir Ticaret Odası Meclis Karar Defterleri, I-II: (1922-1930), **İzmir Ticaret Odası yay., (Haz. Fikret Yılmaz), İzmir, 2008.**

Karabulut, Umut, **Ticari Açından İzmir limanı, 1923-1929, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2003.**

Kazgan, Gülten, **Tanzimattan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi, İstanbul Bilgi Üniversitesi yay., İstanbul, 2002.**

Kıray, Mübeccel, **Örgütlemeyen Kent, Sosyal Bilimler Derneği Yay., Ankara, 1972.**

Mehmetefendioğlu, Ahmet, **Rahmi Bey’in İzmir Valiliği, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, I/ 3 (1993), ss.347-371.**

Nahum, Henri, **“Bir Fotoğrafa Bakarken: 1900 Yılında Smyrna’da Bir Yahudi Ailesi”, İzmir 1830-1930; Unutulmuş Bir Kent Mi?: Bir Osmanlı Limanından Hatıralar, (Der. Marie-Carmen Smyrnelis), İletişim yay., İstanbul, 2008.**

Nutki, **Süleyman, Bahriye-i Ticariye Salnamesi, Matbaa-i Bahriye, 1329.**

Öndeş, Osman, **Son Levantenler, Gemi Acenteleri, 1. Cil, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2003.**

Özerkmen, Necmettin, **“Geçmişten Günümüze Türkiye’de Anayasa ve Yasalarda Sendikal Hakların Düzenlemesi ve Getirilen Kısıtlamalar / Codification of the Labor Justices and Brought From Restrictions in Constitutions And Laws in Turkey From Past To Time”, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi 43, 1 (2003) 239-257.**

Peker, Mümtaz, **“Cumhuriyet Döneminde İzmir Nüfusu”, Üç İzmir, İstanbul, 1992.**

Serçe, Erkan, Yetkin, Sabri, **120. Yılında İzmir Ticaret Borsası Tarihi, Hürriyet Yayınları, İstanbul, 2011.**

Sezgin, Güzide, **İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2007.**

Sözer, Kasım, **1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısı’nın Değerlendirmesi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2006, s. VIII.**

Süleyman Vasfi Bey, **“Bir Gümrükçünün İşgal Anıları”, Üç İzmir, Yapı Kredi yay., İstanbul, 1992.**

Şen, Müslüme, **II. Dünya Savaşı yıllarında İzmir'in Sosyo-Ekonomik Hayatı**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1998

Şenocak, Bülent, **Bülent Şenocak, Levant'ın Yıldızı İzmir**, Şenocak Yayınları, İzmir 2008.

Şimşir, Bilal, **Bilal Şimşir, Lozan Telgrafları** (1922-1923), TTK yay., Ankara, 1990.

Taçalan, Nurdoğan, **Ege'de Kurtuluş Savaşı Başlarken**, İstanbul, 1974.

Tezel, Yahya Sezai, **Türkiye'de İktisat, Cumhuriyet Dönemi'nin İktisadi Tarihi**, Yurt yay.

Toprak, Zafer, **Milli İktisat- Milli Burjuvazi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları**, İst. 1995.

Türk ve Türk şirketleri tarafınban iştirak olunan buharlı sefaının gümrük resminden istisnasına dair olan kanuna iki madde tezyili bakında 1/706 numaralı kanun lâyihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri mazbataları, T. C. Başvekâlet Muamelât Müdürlüğü Şube 24-VM030, Sayı 611735

V. (Vasıf) Çınar, **"Museviler ve İktisadiyatımız"**, Türk Sesi, 10 Ağustos 1923.

Yorulmaz, Şerife, **"Tarih Sürecinde Bir Zümre: Levantenler"**, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, II/4-5 (1995), s.129-136.

SÖZLÜ TARİH

Erdoğan Yılmaz'la Yapılan Görüşme, 28 Kasım 2012

Hendrik Dutilh'le Yapılan Görüşme, 30 Kasım 2012

Yılmaz Amasya'yla Yapılan Görüşme, 6 Aralık 2012

Ertap Alp'le Yapılan Görüşme, 7 Aralık 2012

Benyamin Çukurel'le Yapılan Görüşme, 20 Aralık 2012

Jozef Çukurel'le Yapılan Görüşme, 20 Aralık 2012

Lucien Arkas'la Yapılan Görüşme, 4 Şubat 2013

Suphi Kervanoğlu'yla Yapılan Görüşme, 5 Aralık 2013

Nur Özgen'le Yapılan Görüşme, 28 Kasım 2012

"Arkas Grubunda Bayan Cinzia BRAGGIOTTI'nin kitap ile ilgili inceleme ve düzeltmelerde yapmış olduğu yardımları için teşekkür ederiz."





"Hendrik Dutilh (sağda bisikletli olan) kendi acentelerine bağlı geminin yük boşaltımını kontrol etmek üzere limanda."