

1929 DÜNYA EKONOMİK KRİZİ DÖNEMİNDE İZMİR LİMANI'NDA DIŞ TİCARET*

Erdem MERAĞLI¹

Öz

Bu çalışmanın amacı, 1929 Dünya Ekonomik Krizi (Büyük Buhan) döneminde İzmir Limanı üzerinden yapılan dış ticareti etkileyen faktörleri incelemek ve değerlendirmektir. Böylece Büyük Buhan'ın Türkiye üzerindeki yansımalarına dair araştırmalara katkı sağlanacaktır. Çalışma ile elde edilen bulgulardan biri, İzmir Limanı'ndaki dış ticaret faaliyetlerinin 1929-1933 yılları arasında hızla azaldığıdır. Araştırmada, Büyük Buhan'ın ve Türkiye'nin dış ticaret politikalarının, limandaki dış ticaret faaliyetlerini azaltan temel etkenler oldukları tespit edilmiştir. 1929 Krizi'nin etkisiyle Batılı ülkelerde; sınai üretim azalmış, alım gücü düşmüş ve tarımsal ürün fiyatları gerilemişti. Bu gelişmeler, İzmir Limanı'ndaki dış ticarete olumsuz yansımıştı. Zira 1920'li ve 1930'lu yıllar itibariyle liman üzerinden çoğunlukla sanayi ürünleri ithal ediliyordu. Ayrıca limandan ihraç edilen mallar yoğun bir şekilde tarım ürünlerinden oluşuyordu. Dolayısıyla Batılı ülkelerde yaşanan ekonomik gelişmeler İzmir Limanı üzerinden yapılan dış ticareti de etkilemişti. Fakat bu noktada, İzmir Limanı'ndaki ithalatın 1929-1933 yılları arasında ihracattan daha hızlı bir şekilde düştüğü görülmektedir. Çalışmada, bunun arka planında, Türkiye'nin 1929'dan itibaren izlediği ithalatı kısıtlamaya yönelik dış ticaret politikalarının bulunduğu sonucuna varılmıştır. Diğer yandan araştırma ile, İzmir Limanı üzerinden yapılan dış ticaretin azalmasında, limanın fiziki ve hukuki durumunun da etkili olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelime: 1929 Dünya Ekonomik Krizi, Büyük Buhan, Batı Anadolu, İzmir Limanı, Dış Ticaret.

* Bu çalışma, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı'nda Prof. Dr. Bige SÜKAN danışmanlığında hazırlanan "1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve İzmir Limanı" başlıklı Yüksek Lisans tezinin ilgili bölümünden üretilmiştir.

¹Arş. Gör., Mardin Artuklu Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, erdemmerakli@artuklu.edu.tr, ORCID: 0000-0003-2435-9926.

THE FOREIGN TRADE AT THE PORT OF İZMİR DURING THE 1929 WORLD ECONOMIC CRISIS PERIOD

Abstract

The aim of this study is to examine and evaluate the factors affecting the exports and imports made through the Port of İzmir during the 1929 World Economic Crisis (The Great Depression). In this way, it will contribute to the researches on the reflections of the Great Depression on Turkey. One of the findings obtained from the research is that the foreign trade activities in the Port of İzmir declined rapidly between 1929-1933. With the research, it has been determined that the Great Depression and Turkey's foreign trade policies are the main factors in the decrease of foreign trade activities at the port. Namely, as an effect of the 1929 Crisis; industrial production, purchasing power and agricultural product prices decreased in the Western countries. These had a negative impact on exports and imports at the Port of İzmir. Because mostly industrial products were imported through the port in the 1920s and 1930s. In addition, the goods exported from the port consisted of agricultural products intensively. Therefore, the economic events in the Western countries also affected the foreign trade made through the Port of İzmir. However, a striking point at this point is that between 1929 and 1933, imports from the Port of İzmir decreased faster than exports. With the study, it has been concluded that the reason for this is that there are foreign trade policies aimed at restricting imports that Turkey has followed since 1929. On the other hand, with the research, it has been determined that the physical and legal situation of the port also played a role in the decrease of the foreign trade made through the Port of İzmir.

Keywords: 1929 World Economic Crisis, the Great Depression, Western Anatolia, the Port of İzmir, Foreign Trade.

GİRİŞ

1929 Dünya Ekonomik Krizi, 1929 yılının ekim ayında ABD'de New York Borsası'nın çökmesiyle başlamış ve sonraki yıllarda ABD'yi ve Avrupa ülkelerini derinden etkilemişti. Büyük Buhran olarak da anılan bu ekonomik krizin ABD'de ve Avrupa'da görülen yansımaları; sanayi üretiminin düşmesi, işsizliğin yükselmesi, tarım ürünlerinin fiyatlarının gerilemesi ve dış ticaret faaliyetlerinin azalması olmuştu. Türkiye ise Cumhuriyet'in ilk yılları itibariyle, tıpkı Osmanlı'nın son döneminde olduğu gibi, Batılı sanayileşmiş ülkelere tarım ürünü ihraç eden ve onlardan sınai ürün ithal eden bir ülkeydi. Dolayısıyla kriz döneminde Batılı ülkelerde yaşanan ekonomik gelişmeler, Türkiye'nin dış ticaret ve tarım sektörlerine olumsuz yansımıştı. Türkiye özelinde ise, Cumhuriyet'in ilk yılları itibariyle Batı Anadolu, hem tarımsal üretimin hem de dış ticari ilişkilerin yoğun olduğu bir bölgeydi. Bu noktada İzmir Limanı, Batı Anadolu'nun dünya ticaretine açılan kapısı konumundaydı ve Türkiye'nin dış ticaretinde -özellikle ihracatta- yüksek bir paya sahipti. Ayrıca limandan ihraç edilen malların büyük çoğunluğu tarımsal ürünlerden oluşmaktaydı. Dolayısıyla 1929 Dünya

Ekonomik Krizi döneminde İzmir Limanı'ndaki dış ticaret faaliyetlerinin incelenmesi, iktisadi buhranın Türkiye üzerindeki etkilerinin daha iyi ortaya konmasına katkı sağlayacaktır.

İzmir Limanı'nın tarihsel gelişim sürecine ilişkin daha önce yapılmış olan çalışmalara bakıldığında, limanın 19. yüzyıldaki ve 20. yüzyıl başlarındaki ticari durumuna dair çeşitli araştırmalara rastlanmaktadır. Örneğin, Mübahat Kütükoğlu'nun "İzmir Tarihinden Kesitler" (2000b) başlıklı kitabında, İzmir Limanı'nda 19. yüzyılda ve 20. yüzyıl başlarında yaşanan fiziki ve ticari gelişmeler ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Limanın Cumhuriyet dönemindeki durumu ile ilgili ise, Umut Karabulut'un "Ticari Açından İzmir Limanı (1923-1929)" (Karabulut, 2003) başlıklı Yüksek Lisans tezi göze çarpmaktadır. Karabulut bu çalışmasında, limandaki ticari faaliyetlerin yanı sıra fiziki ve hukuki gelişmeleri de ele almış fakat konunun zamanını 1929 yılı ile sınırlandırmıştır. İzmir Limanı'nı konu alan bir başka çalışma ise, Umut Uysal'ın "II. Dünya Savaşı Yıllarında İzmir Limanı ve Limanın Kente Sosyo-Ekonomik Etkisi" (Uysal, 2017) isimli Yüksek Lisans tezidir. Tezde, limanın savaş yıllarındaki durumu ayrıntılı bir şekilde ele alınmış fakat limanın savaş öncesindeki durumuna kısaca değinilmiştir. Adı geçen bu çalışmalardan farklı olarak bu makalede, İzmir Limanı'ndaki ticari faaliyetlerin 1929-1933 yılları arasındaki gelişimi, tarih metodolojisi kullanılarak neden-sonuç ilişkisi çerçevesinde ele alınacaktır. Böylece, limandaki ihracat ve ithalat faaliyetlerinin dünyadaki ve Türkiye'deki hangi olayların etkisi altında oldukları ortaya çıkarılmaya çalışılacaktır. Araştırma ile ayrıca, limanın fiziki ve hukuki durumunun, limandaki ticari faaliyetleri ne yönde etkilediği de ortaya konacaktır. Böylece 1929 Krizi döneminde Türkiye'de limanlardaki ticari faaliyetlerin ne durumda olduğuna İzmir Limanı örneğiyle katkı sağlanacaktır.

Çalışmanın birinci bölümünde, Osmanlı hakimiyetine girişinden Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar geçen sürede İzmir Limanı'nın ticari açıdan gelişimi genel hatlarıyla ele alınacaktır. Ardından ikinci bölümde, 1929 Dünya Ekonomik Krizi'nin dünyadaki ve Türkiye'deki yansımaları açıklanacaktır. Son olarak üçüncü bölümde ise, 1929-1933 yılları arasında İzmir Limanı'ndaki dış ticaret faaliyetlerine dair ulaşılan veriler sıralanacak ve rakamlarda yaşanan değişimlerin nedenleri ortaya konacaktır. Çalışmanın hazırlanmasında; devlet arşivlerinden, yerel ve ulusal istatistik yıllıklarından, İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası'ndan, İzmir'in yerel gazetelerinden, ulusal basından ve İzmir şehrini, 1929 Krizi'ni ve Cumhuriyet'in ilk yıllarının iktisadi tarihini konu alan çeşitli araştırma eserlerden yararlanılmıştır.

1. OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E İZMİR LİMANI'NDA DIŞ TİCARET

İzmir Limanı'nın ortaya çıkışı, İzmir şehrinin M.Ö. 3000'lerde kurulmasına (Ünal, 2015b, s. 27) kadar götürülebilse de limanın bir ticaret merkezine dönüşmesi şehrin 15. yüzyıl başlarında Osmanlı hakimiyetine girmesinden sonraki asırlarda gerçekleşmişti. Bunda, 15. yüzyıldan sonra hem dünya ticaretinde yaşanan gelişmelerin hem de İzmir şehrinde siyasi istikrarın² sağlanmasının rol oynadığı söylenebilir. Zira bir bölgede ticari faaliyetlerinin gelişmesinde güvenlik ve siyasi istikrar önemli etkenlerdir.

İzmir Limanı'ndaki ticari faaliyetler Osmanlı hakimiyeti altında hızlı bir şekilde gelişti. Fakat başlangıçta İzmir Limanı, dış ticaretten ziyade Osmanlı limanları arasındaki iç ticarete ön plana çıkıyordu (Kütükoğlu, 2000a, s. 22). İzmir Limanı'nın Osmanlı dış ticaretinde de öne çıkmaya başlaması ise, 17. yüzyıl başlarında gerçekleşti. Liman, 17. yüzyılda Batı Anadolu'da en çok gümrük vergisi toplanan yer oldu. İzmir Limanı'nın bu ilk yükseliş döneminin başlamasında; İngiltere, Fransa ve Hollanda'nın Doğu Akdeniz ticaretine olan ilgilerinin artması etkiliydi (Goffman, 1995, s. 125-126). Ayrıca 1623'te Osmanlı Devleti'nin pamuk ihracatı yasağını kaldırması sonrasında, pamuğa yoğun bir talebin olduğu Avrupa ülkeleri ile İzmir Limanı arasındaki ticaret hızla büyüdü (Ünal, 2015a, s. 80). Öte yandan İzmir Limanı'nın bir ticaret merkezi olarak yükselmesinde, konumu itibarıyla açık denizlerin şiddetli rüzgâr ve yüksek dalgalar gibi olumsuz etkilerinden uzakta oluşu da etkiliydi (Kütükoğlu, 2000b, s. 285).

İzmir Limanı'ndaki ticari faaliyetlerin bir sonraki hızlı gelişmesi, 18. yüzyılın ortalarında başlayıp 19. yüzyıl sonlarına kadar sürdü. Bunda, 18. yüzyılda yaşanan; İngiltere'nin Hindistan'a yerleşmesi sonrasında Osmanlı topraklarının öneminin artması ve ABD'nin İngiltere'den bağımsızlık kazanmasından dolayı İngiltere'nin yeni ham madde kaynakları arayışına girmesi önemli rol oynadı. Bu noktada Batı Anadolu, Avrupa'ya yakın konumu ve yüksek pamuk üretimi ile dikkat çekmeye başladı. Bu da İzmir Limanı'nın gelişmesinde bir başka dönüm noktasını ortaya çıkardı (Kasaba, 1994, s. 8-9). Ayrıca 18. yüzyıl sonlarında İngiltere'de başlayan ve 19. yüzyıl boyunca diğer Avrupa ülkelerine yayılan Sanayi Devrimi

² İzmir şehri M.Ö. 3000'lerde kurulduktan sonra uzun bir süre kent devleti niteliği taşımış ve ardından M.Ö. 800'lerde İonlar, M.Ö. 600'lerde Lidyalılar, M.Ö. 500'lerde Persler ve M.Ö. 300'lerde Büyük İskender tarafından ele geçirilmişti. İskender'in ölümünden sonra bir süre onun ardılları tarafından yönetilen şehir, M.Ö. 190'da Roma İmparatorluğu hakimiyetine girmişti. İzmir, M.S. 4. yüzyıl sonlarında Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasından sonra -11. yüzyıl sonlarındaki kısa süreli Çaka Bey ve 13. yüzyıl başlarındaki İznik İmparatorluğu egemenlikleri haricinde- 14. yüzyılın başlarına kadar Doğu Roma İmparatorluğu hakimiyeti altında kalmıştı. 1329 yılında ise şehir, Aydınoğulları tarafından ele geçirilmiş fakat 15. yüzyıla kadar Türkler, Latinler ve Doğu Roma İmparatorluğu arasında sık sık el değiştirmeye devam etmişti (Ünal, 2015b, s. 27-36). Dolayısıyla İzmir şehrinin Osmanlı hakimiyetine girmeden önce siyasi açıdan istikrarlı olmadığı söylenebilir.

de İzmir Limanı'ndaki ticari faaliyetlerin artmasında başlıca etkenlerden biriydi. Zira Sanayi Devrimi ile İngiltere ve Fransa gibi Batılı ülkelerin sınai üretimleri ve ham madde ihtiyaçları hızla artmaya başladı. Diğer yandan bu ülkeler ürettikleri sınai malları ihraç edebilecekleri yeni pazar arayışlarına da girdiler. Tüm bu etkenler Osmanlı Devleti gibi ekonomisi tarıma dayalı ülkeler ile Batı Avrupa arasındaki ticareti hızla geliştirdi (Pamuk, 1988, s. 186).

Osmanlı ile Batı Avrupa arasındaki ticari faaliyetlerin büyümesinde, Sanayi Devrimi'nin yanı sıra 19. yüzyılda imzalanan serbest ticaret anlaşmaları da etkili olmuştur. Osmanlı Devleti önce 1838-1846 yılları arasında İngiltere, Fransa ve Rusya ile; ardından 1861-1862 senelerinde İngiltere, Fransa ve Rusya'nın yanı sıra ABD, İtalya, İspanya, Prusya ve Hollanda ile serbest ticaret anlaşmaları imzalamıştı. Bu anlaşmalar ile ihracattan alınan gümrük vergileri düşürülmüştü (Sükan, 2014, s. 198). Serbest ticaret anlaşmalarının etkisi ile Osmanlı Devleti'nin ve Batı Anadolu'nun bir ihracat merkezi olan İzmir Limanı'ndaki dış ticaret faaliyetleri artmıştı. 1850-1900 yılları arasında İzmir Limanı üzerinden yapılan ihracat 1.449.080 sterlinden 4.157.405 sterline, ithalat ise 1.241.240 sterlinden 2.538.000 sterline yükselmişti (Tatar, 2012, s. 204-205). 19. yüzyıl ortalarında İzmir Limanı'nın Osmanlı dış ticaretindeki payı %7,5 civarındayken bu oran 19. yüzyılın sonlarına doğru yaklaşık %30 olmuştur (Ünal, 2015a, s. 138). 19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın başlarında İzmir Limanı'ndan en çok; pamuk, üzüm, incir ve afyon gibi tarım ürünleri ihraç edilmekteydi. Ayrıca en çok ihracat yapılan ülkeler İngiltere, Avusturya ve Fransa idi. İzmir Limanı üzerinden ithal edilen ürünlerin başında ise; pamuk ipliği, ipekli ürünler, şeker ve kahve gelmekteydi. En çok ithalat yapılan ülkeler sırasıyla İngiltere, Avusturya, Fransa ve İtalya idi (Kütükoğlu, 2000b, s. 303-309).

İzmir Limanı'ndaki ticari faaliyetlerin yükselişi 20. yüzyıl başlarına kadar devam etse de 1906-1907 yıllarından sonra liman üzerinden yapılan dış ticaret azalmaya başladı. Bunda, ABD'de yaşanan ekonomik sorunların Avrupa'ya yansımalarının yanı sıra 1908'de Bosna-Hersek'i ilhak etmesi nedeniyle Avusturya-Macaristan'a ve sonraki senelerde Balkan Savaşları'ndan dolayı Yunanistan'a karşı uygulanan boykotlar rol oynadı (Kütükoğlu, 2000b, s. 316-317). Ancak her ne kadar Birinci Dünya Savaşı öncesinde dış ticaret faaliyetlerinde gerileme yaşansa da İzmir Limanı ülkenin önde gelen ticaret merkezlerinden biri olmaya devam etti. Bunda, limanı besleyen hinterlandın geniş ve tarımsal açıdan zengin olmasının etkili olduğu söylenebilir. Savaş öncesindeki yıllar itibarıyla İzmir Limanı'nın hinterlandı Ege Bölgesi'nin yanı sıra Balıkesir, Konya ve On İki Adayı da kapsıyordu (BCA,

30.10.0.0.27.153.2). 1914'e gelindiğinde ise Birinci Dünya Savaşı başlamış ve bundan dolayı İzmir Limanı'ndaki ticari işlemler durduruldu. Limandaki ticari faaliyetlerin tekrar başlaması Osmanlı Devleti ile İtilaf Devletleri arasında imzalanan 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Ateşkes Antlaşması'ndan sonra gerçekleşti (Koçak, 2013, s. 139). Fakat daha sonra İzmir, 15 Mayıs 1919-9 Eylül 1922 tarihleri arasında Yunanistan işgali altında kaldı ve ardından şehir yeniden Türk hakimiyetine girdi. Uzun süren savaş dönemi İzmir Limanı'ndaki ticareti olumsuz etkiledi. 1913'te İzmir Limanı üzerinden 330.000 ton ihracat ve 310.000 ton ithalat yapılırken bu rakamlar 1923'te ihracatta 113.000 tona ve ithalatta 70.000 tona geriledi (Ünal, 2015a, s. 140-141). Cumhuriyet'in ilk yıllarında ise, savaşların sona ermesinin etkisiyle İzmir Limanı'nın dış ticaret faaliyetleri hızla arttı. 1929'a gelindiğinde liman üzerinden yapılan ithalat 166.996 tona (T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1931, s. 175), ihracat ise 193.285 tona çıktı (T.C. İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, 1930, s. 341).

2. 1929 DÜNYA EKONOMİK KRİZİ VE TÜRKİYE'YE ETKİLERİ

1929 Dünya Ekonomik Krizi'nin ortaya çıkmasında Birinci Dünya Savaşı sonrasında ABD'de yaşanan ekonomik gelişmeler etkiliydi. 1920'li yılların sonlarına gelindiğinde Amerikan piyasasındaki toplam talep, toplam arzın gerisinde kaldı. Bu da üreticilerin satışlarını düşürdü ve üretimin azaltılmasına yol açtı. Üreticilerin üretimlerini azaltmaları ise işsizliğin artmasıyla sonuçlandı ve işsizliğin artması ülkedeki toplam talebi daha da düşürdü. Öte yandan satış yapamayan ve gelirleri azalan üreticiler, bankalara olan borçlarını ödeyebilmek amacıyla hisse senetlerini satışa çıkardılar. Fakat bu satış hareketi New York Borsası'nda paniğe neden oldu ve hisse senedi fiyatlarını hızla düşürdü (Gözcü, 2013, s. 96-97). New York Borsası'nda 24 Ekim 1929 tarihinde 13 milyon ve 29 Ekim 1929'da 16,5 milyon adet hisse senedi değerinden çok daha düşük bir fiyata satıldı (Néré, 1980, s. 58). Hisse senedi fiyatlarındaki düşüşler %50 ile %90 arasında değişiyordu. Bankalar krizi önlemek amacıyla hisse senetlerini yüksek fiyatlardan almaya çalıştılar ancak bu müdahale bankaların iflas etmesine neden olarak krizin derinleşmesiyle sonuçlandı (Gözcü, 2013, s. 96-97). Krizin etkisiyle ABD'de 1930'da 1.345 ve 1931'de 2.298 banka iflas etti. Yaşanan bu iflaslar, sanayi ve ticaret kuruluşlarına açılan kredileri azalttı. Bu da mali dengelerini, aldıkları krediler ile sağlayan bu kuruluşların da iflasa sürüklenmelerine yol açtı. 1930 yılında 26.355 ve 1931'de 28.285 adet sınai ve ticari işletme iflasını açıkladı (Néré, 1980, s. 63). İflaslar ABD'nin ekonomik verilerine de yansdı. 1929-1932 yılları arasında; ABD'de sınai üretim endeksi³ 100'den 55'e

³ Endeks, bir olgunun değerinde yaşanan değişimin, baz alınan bir döneme göre ifade edilmesidir (İktisat Terimleri Çalışma Grubu, 2011, s. 112).

geriledi (Işık & Duman, 2012, s. 245) ve işsizlik oranı %3,2'den %23,6'ya çıktı (Amadeo, 2021). Ayrıca üretimin azalması ve işsizliğin artması ABD'nin kişi başına düşen milli gelirini de azalttı. Ülkede kişi başına düşen milli gelir 1929'da 6.899 dolar iken 1932'de 4.908 dolar oldu (Maddison, 2010).

1929 Krizi'nin başlamasından sonra ABD ekonomisinde yaşanan bu olumsuz gelişmeler, Avrupa'ya da yansdı. Zira Avrupa ülkeleri, Birinci Dünya Savaşı'nın yıkıcı etkilerinden sonra iktisadi dengelerini Amerikan piyasasından aldıkları borçlar aracılığıyla sağlıyorlardı. Ancak 1929 Krizi ile ABD'den Avrupa'ya para akışı hızla azaldı. Bu gelişme Büyük Buhran'ın Avrupa ülkelerine yayılmasına neden oldu (Tekeli & İlkin, 1977, s. 13). ABD'den Avrupa'ya açılan kredilerin azaldığının bir göstergesi, Almanya merkez bankası Reichsbank'ın altın ve döviz rezerviydi. 1920'li yıllar itibariyle Reichsbank, ABD'den Avrupa'ya gelen paranın merkezi konumundaydı (Néré, 1980, s. 77-78). Reichsbank'ın altın ve döviz rezervi, 1929'un Eylül-Ekim aylarında 2,6 milyar mark civarında iken 1931'in Haziran-Temmuz aylarına gelindiğinde 1,8 milyar marka geriledi (Balderston, 1995, s. 159). Büyük Buhran ile Avrupa ülkelerinde üretim azaldı ve işsizlik arttı. Örneğin, 1929-1932 yılları arasında sanayi üretim endeksi, İngiltere'de 100'den 89'a ve Almanya'da 100'den 59'a düştü. Aynı yıllar arasında işsizlik oranları ise İngiltere'de %10,4'ten %22,1'e ve Almanya'da %13,3'ten %43,8'e çıktı (Işık & Duman, 2012, s. 245-247). Ayrıca kişi başına düşen milli gelir, 1929-1932 yılları arasında İngiltere'de 5.503 dolardan 5.148 dolara ve Almanya'da 4.051 dolardan 3.362 dolara geriledi (Maddison, 2010).

1929 Dünya Ekonomik Krizi'nin ABD ve Avrupa'da görülen bir başka etkisi ihracat ve ithalat değerlerinin azalması oldu. 1929-1932 yılları arasındaki ihracat değerleri; ABD'de 5,2 milyar dolardan 1,5 milyar dolara, İngiltere'de 3,5 milyar dolardan 1,3 milyar dolara ve Almanya'da 3,2 milyar dolardan 1,3 milyar dolara düştü. Aynı yıllar arasında ithalat değerleri ise; ABD'de 4,4 milyar dolardan 1,3 milyar dolara, İngiltere'de 5,4 milyar dolardan 2,3 milyar dolara ve Almanya'da 3,2 milyar dolardan 1,1 milyar dolara geriledi (United Nations Statistics Division, 1962, tablo 12, 22, 23). Büyük Buhran'ın ABD, İngiltere ve Almanya üzerindeki yansımaları bu şekildeyken, 1933 yılından itibaren bu üç ülkede sanayi üretimi artmaya, işsizlik azalmaya ve dış ticaret canlanmaya başladı (Işık & Duman, 2012, s. 245-248). Krizin olumsuz etkilerinin geçmeye başlaması Batılı ülkelerin milli gelir rakamlarına da yansdı. 1933-1934 yılları arasında kişi başına düşen milli gelir; ABD'de 4.777 dolardan

5.114 dolara, İngiltere'de 5.277 dolardan 5.608 dolara ve Almanya'da 3.556 dolardan 3.858 dolara çıktı (Maddison, 2010).

1929 Krizi'nin Batılı ülkelerdeki gelişimi böyleyken, buhranın Türkiye'yi yakından ilgilendiren etkilerinden bir tanesi, talep azlığı nedeniyle dünyada tarımsal ürün fiyatlarının düşmesiydi. Bu da tarım ürünleri ihracatçısı bir ülke olan Türkiye'yi olumsuz etkiledi (Tokgöz, 2007, s. 60). Aşağıdaki tabloda görüldüğü üzere, ekonomik kriz döneminde Türkiye'de tarımsal ürün fiyatları hızla düştü.

Tablo 1. 1927-1933 Yılları Arasında Bazı Tarım Ürünlerinin Fiyat Endeksi⁴

	1929	1930	1931	1932	1933
Afyon	104,6	70	35,3	35,2	31,2
Arpa	108,6	60,5	45,7	43,2	29,6
Buğday	103,5	55,5	29,9	29,2	29,2
İncir	116,9	85,6	84,6	50,8	46,1
Pamuk	109,4	77,9	58,5	47,4	45,8
Tütün	55,9	59,6	41,6	33,3	-
Üzüm	83,3	76	93,3	76,5	36,8

(Kaynak; Afyon, arpa, buğday ve üzüm maddelerine ait veriler için: Varlık, 1981, s. 89. İncir, pamuk ve tütün maddeleri için: Varlık, 1980, s. 114.)

Bu noktada tarım ürünleri fiyatlarının düşmesinin Türkiye'nin ihracat gelirlerini olumsuz etkilediğini söylemek mümkündür. Zira tıpkı Osmanlı Devleti'nin son döneminde olduğu gibi Cumhuriyet'in ilk yıllarında da Türkiye'nin öne çıkan ihracat ürünleri, tarımsal ürünlerdi. Dolayısıyla bunların fiyatlarının düşmesi, aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere, Türkiye'nin ihracat gelirlerine olumsuz yansıdı. Ayrıca ihracat gelirlerinin azalmasının, ülkenin ithalat kapasitesini sınırladığı da söylenebilir.

Tablo 2. 1929-1933 Yılları Arasında Türkiye'nin Dış Ticareti (TL)

	1929	1930	1931	1932	1933
İhracat	155.214.071	151.454.371	127.274.807	101.301.355	96.161.855
İthalat	256.296.379	147.550.516	126.659.613	85.983.723	74.675.881

(Kaynak; T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, 1940, s. 265.)

Ekonomik kriz yıllarında tarım ve dış ticaret sektörlerinde yaşanan gelişmeler böyleyken, diğer yandan aynı dönemde ülkedeki sanayi sektöründe hızlı bir büyüme söz konusuydu. Örneğin, sanayi üretiminin milli gelir içerisindeki payı 1929'da %11 iken 1933'te %16,7'ye yükselmişti. Aynı yıllar arasında sanayi üretim miktarları; pamuklu dokumada 1.475 tondan 3.804 tona, şekerde 8.050 tondan 65.285 tona ve çimentoda 72.800 tondan 145.000 tona

⁴ Endeks değerleri 1927 yılı için 100 kabul edilmiştir.

çıkmişti (Tekeli & İlkin, 2009, s. 8-19). Sanayi sektöründe yaşanan bu gelişmede, 1929 Krizi nedeniyle dünyadaki dış ticaret faaliyetlerinin azalması ve buna bağlı olarak Türkiye'nin ithalatının düşmesi rol oynamıştı. Ayrıca yine 1929 Krizi'nin etkisiyle dünyada tarımsal ürün fiyatlarının düşmesi, sanayi sektörünün ham madde maliyetini azaltmış ve bu da sanayi kesimine olumlu yansımıştı (Oran, 2009, s. 46). Sanayi sektöründeki büyümenin etkisiyle Türkiye'de kişi başına düşen milli gelir de ekonomik krize rağmen yükselmışti. Ülkede kişi başına düşen milli gelir 1929 yılında 1.213 dolar iken 1933 yılında 1.342 dolar olmuştu (Maddison, 2010). Sanayi sektöründe yaşanan gelişmede Türkiye'nin yerli sanayiye korumaya ve geliştirmeye yönelik politikaları etkili olmuştu. 1929'dan itibaren ithalattan alınan gümrük vergileri arttırılmaya başlanmıştı. Örneğin, 1933 yılına gelindiğinde ithal ürünlerdeki gümrük vergileri dokuma ürünler için %80 ve şeker için %200'e çıkmıştı (Pamuk, 2017, s. 186-194).

Yukarıda ele alındığı gibi, 1929 Krizi'nin Türkiye üzerindeki başlıca olumsuz etkileri tarımsal ürün fiyatlarının düşmesi ve dış ticaret hacminin daralmasıydı. Tarımsal ürün fiyatları, 1933'ten sonra bazı ürünlerde yükselmeye başladı fakat bazılarında düşüşler devam etti. Örneğin, 1933-1934 yılları arasında; pamuk fiyatı endeksi 1933'te 45,8'den 54,8'e (Varlık, 1980, s. 114), afyon fiyatı endeksi 31,2'den 38,8'e ve arpa fiyatı endeksi 29,6'dan 36,8'e çıktı. Öte yandan buğday fiyatı endeksi 1933'te 29,2 iken 1934'te 27,9'a düştü fakat 1935'te 39'a yükseldi (Varlık, 1981, s. 89). Öte yandan 1933-1934 yılları arasında dış ticarete ithalat arttı ancak ihracatta düşüş devam etti. Bu yıllar arasında ithalat 74,6 milyon TL'den 86,7 milyon TL'ye çıkarken ihracat ise 96,1 milyon TL'den 92,1 milyon TL'ye indi. 1935 yılında ise ihracat gelirleri artarak 95,8 milyon TL'ye yükseldi (T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, 1940, s. 265). Dolayısıyla tarım ve dış ticaret sektöründe yaşanan bu düzelmelerden yola çıkılarak, ekonomik krizin Türkiye üzerindeki olumsuz yansımalarının - Batılı ülkelerdeki iyileşmenin de katkısıyla- 1934-1935 yıllarından itibaren geçmeye başladığı yorumu yapılabilir.

Büyük Buhran'ın Türkiye'ye iktisadi açıdan yansımaları böyleyken, değinilmesi gereken bir başka husus -her ne kadar kısa ömürlü olsa da- bu dönemde gerçekleşen çok partili hayata geçiş denemesidir. 1930 senesi, Büyük Buhran'ın dünyada ve Türkiye'de yoğun bir şekilde yaşandığı bir yıldır ve dış piyasalara yönelik üretim yapan bölgeler, tarım ürünü fiyatlarında yaşanan hızlı düşüşlerden kötü etkilenmişti. Ayrıca ticaret merkezi şehirlerde kriz nedeniyle iflas eden tüccarlar olmuş ve işçilerin çalışma şartları kötüleşmişti. Tüm bu ekonomik sorunlar, ülkede toplumsal bir hoşnutsuzluğun doğmasına yol açmıştı. Bunun üzerine

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal, halk arasındaki muhalefetin yeni bir siyasi parti aracılığıyla meclise taşınması kararını almıştı. 1930 yılında, Fransa Büyükelçisi görevini yürütmekte olan Ali Fethi Bey (Okyar) ile Mustafa Kemal ile arasında bir görüşme olmuş ve bu görüşmeden kısa bir süre sonra Ağustos 1930'da SCF kurulmuştu. Serbest Fırka, Ekim 1930'da yapılan belediye seçimlerinde beklenenden daha başarılı sonuçlar elde etmişti. Partiye özellikle Batı Anadolu bölgesinden önemli destek gelmişti. SCF seçimler sonucunda, 26'sı Batı Anadolu'da olmak üzere ülke genelinde toplam 50 belediye başkanlığı kazanmıştı (Emrence, 2006, s. 62-77). İzmir şehir merkezindeki seçimlerde CHF 14.624 oy alırken Serbest Cumhuriyet Fırkası ise 9.960 oy almıştı (Pınar, 2019, s. 339).

Ekonomik krizin Türkiye'de tarım ve dış ticaret sektörlerine etkileri göz önünde bulundurulduğunda, Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın -henüz yeni kurulmuş ve teşkilatlanmasını tamamlamamış olmasına rağmen- Batı Anadolu'da ve İzmir'de beklenenden daha başarılı olması şaşırtıcı değildir. Zira tarımsal faaliyetlerin yoğun olduğu Batı Anadolu bölgesi ve ülkenin önde gelen bir ticaret merkezi olan İzmir şehri 1929 Krizi'nden derinden etkilenmişti. Bu da doğal olarak bölgede hükümete karşı bir tepki meydana getirmiş ve halk muhalefet partisine yönelmişti. Krizin bölgedeki ve şehirdeki etkileri, aşağıda ele alınacağı üzere İzmir Limanı üzerinden yapılan ihracat ve ithalat rakamlarına da yansımıştı.

3. 1929 DÜNYA EKONOMİK KRİZİ DÖNEMİNDE İZMİR LİMANI'NDA DIŞ TİCARET

Çalışmanın ikinci bölümünde ele alındığı üzere, 1929 Krizi döneminde Türkiye'nin izlediği dış ticaret politikaları, ülkenin sanayileşmesine olumlu yansımıştı. Türkiye'nin dış ticareti özelinde ise, bu dönemde İzmir Limanı bir dış ticaret merkezi olması bakımından öne çıkmaktaydı. Fakat aşağıda ele alınacağı gibi, İzmir Limanı'ndaki ticari faaliyetler 1929 Krizi'nden olumsuz etkilenmişti.

Tablo 3. 1929 Krizi Döneminde Ükelere Göre İzmir Limanı Üzerinden Yapılan İthalat (TL)

	1929	1930	1931	1932	1933
ABD	1.884.635	1.003.694	463.380	320.125	203.287
Almanya	3.423.636	1.890.778	1.640.864	1.342.043	1.138.375
Belçika	1.953.594	1.387.729	1.153.814	1.099.508	564.668
Fransa	3.297.762	1.471.752	1.362.314	858.128	524.222
İngiltere	5.576.249	2.807.224	2.516.412	2.543.547	2.028.608
İtalya	5.637.960	4.220.438	3.684.567	2.304.021	1.750.424
SSCB	1.915.699	912.453	1.002.513	537.693	200.874

Diğer	14.005.155	7.977.170	6.545.581	3.888.386	4.148.825
Toplam	37.694.690	21.671.238	18.369.445	12.893.451	10.559.283

(Kaynak; T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1936, s. 108-109.)

Tablo 4. 1929 Krizi Döneminde Ürünlere Göre İzmir Limanı Üzerinden Yapılan İthalat (TL)

	1930	1931	1932	1933
Dokuma Ürünler⁵	6.299.602	6.592.215	5.014.646	4.455.338
Gıda Maddeleri⁶	3.869.944	2.202.455	1.462.977	923.449
Kimyasal ve Tıbbi Ürünler⁷	1.094.481	1.053.991	975.586	733.404
Madenler ve Maden Ürünleri⁸	2.128.770	1.525.335	1.235.336	898.132
Makineler⁹	2.265.926	1.397.834	1.352.924	826.844
Diğer	6.012.515	5.597.615	2.851.982	2.722.116

(Kaynak; 1930-1931 yıllarına ait veriler için: T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1934, s. 92-93. 1932-

1933 yıllarının verileri için: T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1936, s. 110-111.)

Tablo 3'te görüldüğü gibi, İzmir Limanı üzerinden yapılan ithalatta 1929-1933 seneleri arasında sürekli bir düşüş yaşandı. Bu yıllar arasında ithalatın değeri %75,3 oranında geriledi. Gerçekleşen bu düşüşte, bir dış neden olarak Büyük Buhran'ın etkili olduğunu söylemek mümkündür. Zira ekonomik kriz ile Batılı ülkelerin sanayi üretimleri ve buna bağlı olarak ihracatları azalmıştı. Bu da Batılı ülkelere mamul ürün ithal edilen İzmir Limanı'nın dış ticaret istatistiklerine yansımıştı. Cumhuriyet'in ilk yıllarında İzmir Limanı üzerinden yapılan ithalatta; ABD, Almanya, Fransa, İngiltere ve İtalya gibi Batılı sanayileşmiş ülkeler öne çıkıyordu. Ayrıca Tablo 4'te verildiği gibi, İzmir Limanı üzerinden çoğunlukla mamul ürün ithalatı yapıyordu. Dolayısıyla İzmir Limanı'ndaki ithalat faaliyetlerinin, ABD ve Avrupa'da yaşanan ekonomik gelişmelerden güçlü bir şekilde etkilendiği yorumu yapılabilir.

Diğer yandan İzmir Limanı aracılığıyla yapılan ithalatın azalmasında rol oynayan iç faktörler de bulunuyordu. Bunlardan biri, Aralık 1929'dan itibaren ülkede ithal mal yerine yerli malı tüketiminin teşvik edilmesine yönelik politikaların başlamasıydı. Bu politika doğrultusunda

⁵ Dokuma Ürünler kategorisinde pamuklu, yünlü, ipekli ve keten dokuma ürünler yer almaktadır (T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1933, s. 110-111).

⁶ Gıda Maddeleri kategorisinde buğday, şeker, pirinç, kahve, çay, çikolata, nişasta ve patates gibi maddeler yer almaktadır (T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1930, s. 353).

⁷ Kimyasal ve Tıbbi Ürünler kategorisinde kimyevi gübreler, tıbbi sargılar, sinek ilacı, sabun ve kolonya gibi ürünler yer almaktadır (T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1930, s. 353).

⁸ Madenler ve Maden Ürünleri kategorisinde demir, çelik, demir boru, çivi, kilit ve menteşe gibi maddeler yer almaktadır (T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1933, s. 111-113).

⁹ Makineler kategorisinde traktör, pulluk, orak makinesi, değirmen makinesi, dikiş makinesi, dokuma makinesi, ispiro makinesi, otomobil ve lokomotif gibi ürünler yer almaktadır (T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1933, s. 113-115).

Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti kurulmuş ve Türkiye genelinde yerli malların kullanımı özendirilmişti (Duman, 1992, s. 130-131). Dolayısıyla bu politikanın limandaki ithalat faaliyetlerini sınırlayıcı bir etki ortaya çıkardığı düşünülebilir. Türkiye ayrıca 1929'dan sonra tüketim malı ithalatının azaltılmasına yönelik bir dış ticaret politikası izlemeye başlamıştı. Bu doğrultuda 1929'da ithalattan alınan gümrük vergileri arttırılmıştı (Pamuk, 2017, s. 194). Öte yandan 1931-1932 yıllarında çimento gibi bazı malların ithalatı sınırlanmış ve mamul gıda, elbise, ayakkabı ve alkollü içecek gibi tüketim ürünlerinin de ithalatına yasak getirilmişti (Tezel, 2015, s. 205-206). Bu kısıtlamalar, ithalatı yapılan maddelerin yurtiçinde üretilmesine dayanan ithal ikameci sanayileşme politikası çerçevesinde uygulanmaktaydı. Bu noktada yerli sanayinin gelişmesine elverişli bir ortam oluşturulması için tüketim malı ithalatına sınırlamalar getirilmişti (Boratav, 2019, s. 67-68). Bu sınırlamalar doğal olarak İzmir Limanı'ndaki ticari faaliyetleri etkilemişti.

Büyük Buhran'ın İzmir Limanı üzerinden yapılan ithalata etkileri bu şekildeyken, limandaki ihracat faaliyetleri de krizden olumsuz etkilendi. Tablo 6 ve Tablo 7'de 1929-1933 yılları arasında İzmir Limanı üzerinden yapılan ihracatın TL cinsinden değerleri, ülkelere ve ürünlere göre verilmiştir:

Tablo 6. 1929 Krizi Döneminde Ünelere Göre İzmir Limanı Üzerinden Yapılan İhracat (TL)

	1929	1930	1931	1932	1933
ABD	9.834.755	12.475.121	7.921.014	8.782.683	6.158.395
Almanya	19.764.921	13.281.368	7.564.292	8.515.920	9.137.363
Belçika	1.957.867	1.808.305	1.267.927	1.696.477	1.542.378
Fransa	5.507.213	4.195.633	2.832.532	2.400.306	2.208.154
Hollanda	4.999.113	4.243.376	2.576.749	3.499.888	1.635.506
İngiltere	10.676.693	6.950.807	6.207.264	6.912.128	4.464.545
İtalya	18.006.836	12.716.012	8.656.509	4.158.322	2.807.866
Yunanistan	4.299.440	2.635.028	2.627.873	1.184.534	896.745
Diğer	5.807.085	3.881.611	3.614.424	3.467.904	3.499.740
Toplam	80.853.923	62.187.261	43.268.584	40.618.162	32.350.692

(Kaynak; T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1936, s. 108-109.)

Tablo 7. 1929 Krizi Döneminde Ürünlere Göre İzmir Limanı Üzerinden Yapılan İhracat (TL)

	1929	1930	1931	1932	1933
Afyon	4.973.953	2.380.215	1.682.675	1.103.435	1.992.933
Halı	4.670.884	3.121.997	2.075.326	815.955	503.476
İncir	8.161.592	5.486.074	5.247.303	3.571.011	3.776.389
Palamut	3.067.278	1.458.460	1.022.703	1.458.880	1.539.984

Pamuk	2.704.908	2.672.660	965.317	473.145	563.345
Tütün	26.114.085	26.103.105	12.688.946	16.463.995	10.557.086
Üzüm	17.445.744	10.999.119	8.895.901	10.169.053	6.857.445
Zeytinyağı	4.587.684	1.197.472	2.165.600	145.920	728.670
Diğer	9.127.795	8.768.159	8.524.813	6.416.768	5.831.364

(Kaynak; 1929 yılına ait veriler için: T.C. İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, 1930, s. 337-338. 1930-1931 yıllarına ait veriler için: T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1934, s. 94. 1932-1933 yıllarına ait veriler için: T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, 1936, s. 112.)

Tablo 6’da görüldüğü üzere İzmir Limanı üzerinden yapılan toplam ihracat değeri 1929-1933 yılları boyunca azalma gösterdi. Bunda, daha önce değinildiği gibi 1929 Krizi nedeniyle tarımsal ürün fiyatlarının düşmesinin etkili olduğunu söylemek mümkündür. Ayrıca yine ekonomik kriz nedeniyle Batılı ülkelerdeki alım gücünün düşmüş olmasının da ihracat faaliyetlerini azaltıcı bir etki ortaya çıkardığı yorumu yapılabilir. Zira Tablo 6 ve Tablo 7’de verildiği üzere, İzmir Limanı’ndan ihraç edilen ürünler çoğunlukla tarımsal ürünlerden oluşuyor ve yoğun bir şekilde Batılı ülkelere gönderiliyordu. Dolayısıyla İzmir Limanı’ndaki ihracat faaliyetlerinin, Batılı devletlerde yaşanan ekonomik gelişmelerin ve tarımsal ürün fiyatlarında gerçekleşen düşüşlerin etkisi altında olduğu anlaşılmaktadır.

1929’dan sonra İzmir Limanı’nda hem ihracat hem de ithalat faaliyetlerinde hızlı bir düşüş yaşanmasının arka planında, 1929 Krizi ve Türkiye’nin dış ticaret politikaları gibi etkenlerin yanı sıra, limanın fiziki durumu ile ilgili faktörler de bulunuyordu. İzmir’in yerel gazetelerine yansıdığı üzere, liman fiziki açıdan çağının gerisindeydi. Örneğin, Yunanistan’ın Pire Limanı’ndaki modern tesisat ile karşılaştırıldığında, İzmir Limanı’ndaki tahmil-tahliye işlemlerinin yapılışı modern olmaktan uzaktı. Malların gemiler ile rıhtım ve depolar arasında taşınması Pire Limanı’nda vinçler yardımıyla, (Anadolu, 28 Mayıs 1930) İzmir Limanı’nda ise mavnalar¹⁰ ve hamallar aracılığıyla gerçekleşiyordu. Hükümete bağlı bir çeşit danışma kurumu olan Âli İktisat Meclisi’nin 1932 yılında Türkiye’deki limanlara yönelik hazırlanmış olduğu rapora yansıdığı üzere, limandaki yükleme-boşaltma işlerinin vinçler yardımıyla doğrudan yapılmaması nedeniyle limandaki ticari faaliyetler aksıyordu. Raporda ayrıca, İzmir Limanı’nın deniz sahasının dar olmasından ve rıhtım önündeki su derinliğinin düşük olmasından da bahsedilmişti. Su derinliğinin yüksek olmaması, gemilerin rıhtıma yanaşamamasına yol açıyordu ve bu nedenle malların tahmil ve tahliyesinde gemiler ile rıhtım

¹⁰ Mavna, kıyılarda ve limanlarda, ticaret gemiler ile rıhtım arasında yük taşımacılığında kullanılan bir çeşit teknedir (Mavna, t.y.).

arasında çalışan mavnalar kullanılıyordu (BCA, 30.10.0.0.27.153.2). Ayrıca, İzmir Limanı'nı hinterlandına, Batı Anadolu'ya bağlayan İzmir-Aydın demiryolu hattı, limanın bulunduğu Konak'ın kuzeyinde, Alsancak'ta bitiyordu. Demiryolu ile Alsancak'a getirilen mallar, atlı tramvay ile rıhtıma taşınıyor ve bu da ihracatın maliyetini arttırıyordu. Diğer yandan limandaki depolar da ticari faaliyetleri karşılama konusunda yetersiz kalıyordu. Depoların yetersizliği ihracatın yanı sıra ithalatı da olumsuz etkileyen bir unsurdur (Karabulut, 2003, s. 102-106).

İzmir Limanı'nın fiziki durumuyla ilgili tüm bu sorunlara çözüm olarak, 1928 yılında limanın Alsancak'ta modern bir tesisatla yeniden inşa edilmesi planlanmıştı. Fakat bu proje 40 milyon TL kadar yüksek bir maliyete sahip olması nedeniyle hayata geçirilmemişti (Karabulut, 2003, s. 102-103). Daha sonra aynı proje 1929 Krizi döneminde tekrar gündeme geldi. İktisat Vekâleti, İzmir Ticaret ve Sanayi Odası'ndan yeni limanın inşası ile ilgili inceleme yapılmasını ve bir rapor hazırlanmasını istedi (Anadolu, 29 Mart 1931). Ancak bu raporun hazırlanması sürekli geciktirildi. İzmir'in yerel gazetelerinden Anadolu Gazetesi'ne göre bunun nedeni Konak'ta, liman çevresinde gayrimenkulleri bulunan şahısların kendi çıkarlarını gözetmeleri ve Alsancak'ta yeni bir liman inşa edilmesine karşı olmaları bulunuyordu (Anadolu, 4 Mayıs 1931). Alsancak'ta inşa edilmesi planlanan yeni limanın tartışmaları 1932'de de devam etti. İzmir'de yerel basın konuyu yakından takip ediyordu. Örneğin, Zeynel Besim Bey (Sun), Hizmet Gazetesi'nde yayımladığı bir köşe yazısında; ekonomik krizin etkisi altında olan bir ülkede ihracat faaliyetlerinin arttırılmasına öncelik verilmesi ve ihracat gelirlerinin yükseltilmesi için nakliye masraflarının azaltılması gerektiğinden bahsediyordu. Zeynel Besim Bey'e göre taşıma maliyetlerinin düşürülmesi ancak Alsancak'ta modern bir limanın inşa edilmesi ile gerçekleşebilirdi (Hizmet, 11 Temmuz 1932). Fakat tüccarın ve basının bütün şikayetlerine rağmen liman projesi bu dönemde hayata geçirilemedi. Alsancak'ta yeni bir limanın inşaatı ancak 1955'te başlayabildi ve 1959'da tamamlandı (Baran ve Atay, 2010, s. 73).

İzmir Limanı'ndaki ticari faaliyetleri olumsuz etkileyen fiziki unsurlar bu şekildeyken, limanın hukuki durumuyla ilgili olup bu dönemde ticarete zarar veren etkenler de bulunuyordu. Bu faktörler 1929 yılı itibarıyla limanda faaliyet gösteren Fransız sermayeli İzmir Rıhtımı Anonim Şirketi ve Türk sermayeli İzmir Liman ve Körfez Şirketi ile ilgiliydi. 1867'de İngilizler tarafından kurulan ve daha sonra 1869'da Fransızlar tarafından satın alınan İzmir Rıhtımı Anonim Şirketi, kuruluşundan beri İzmir Limanı'ndaki rıhtımı işletme imtiyazına sahipti (Kütükoğlu, 2000b, s. 208-212). Şirket, rıhtıma yanaşan ticaret

gemilerinden %0,05 oranında rıhtım vergisi alıyordu (Kurt, 2012, s. 120). Başlangıçta, toplanan rıhtım vergisinin %12'si devlete veriliyordu ve imtiyazın süresi 30 yıl olarak belirlenmişti. Fakat sonradan hükümet ile şirket arasında 1878'de yapılan anlaşma ile imtiyaz süresi önce 1912'ye, ardından 1891'de imzalanan yeni sözleşme ile 1952'ye kadar uzatılmıştı. Ayrıca 1891'de yapılan anlaşmaya göre, şirketin rıhtım vergisi gelirlerinin yarısı devlete verilecek ve Osmanlı hükümeti 1913 yılından sonra rıhtımı dilediği zaman satın alabilecekti (Kütükoğlu, 2000b, s. 208-234).

İzmir Rıhtımı Anonim Şirketi, Cumhuriyet'in ilk yıllarında da limanda faaliyet göstermeye devam ediyordu. 1929 Krizi dönemine gelindiğinde, İzmir'in yerel basınına yansıdığı üzere ticaret kesimi, şirketin uyguladığı rıhtım vergisinden memnun değildi. Şirket basın tarafından "kıskanç ve tamahkâr" olmakla itham ediliyordu. Basına göre, şirketin topladığı rıhtım vergisi, tüccarın maliyetini yükseltiyor ve limandaki ticari faaliyetleri olumsuz etkiliyordu (Hizmet, 30 Aralık 1930). İzmir Rıhtımı Anonim Şirketi, her ne kadar rıhtım vergisi nedeniyle eleştirilere maruz kalıyorsa da şirketin sonunda devlet tarafından satın alınmasına yol açacak gelişme, 1931-1932'de ortaya çıkan yolsuzluk meselesiydi. Aralık 1931'de Maliye Vekâleti tarafından şirket defterlerinde başlayan inceleme (Cumhuriyet, 23 Aralık 1931) sonunda şirketin rıhtım vergisi gelirlerini düşük gösterdiği ve böylece devlete devretmesi gereken miktarı azalttığı tespit edildi (BCA, 30.18.1.2.25.3.10). Bunun üzerine Ocak 1932'de Fransız şirkete el konuldu (İzmir rıhtım şirketinin, 1933) ve şirket Haziran 1933'te devlet tarafından satın alındı (TBMM Kanunlar Dergisi, 1933, s. 1019). Daha sonra İzmir Limanı'ndaki rıhtımın yönetimi, Şubat 1934'te Türk sermayeli İzmir Liman ve Körfez Şirketi'ne devredildi. Bu devir işlemi gerçekleştirilirken, rıhtım vergisi tarifeleri de yeniden düzenlendi. Buna göre rıhtım vergisi, ithalat ürünlerinden %1 oranında alınacak fakat ihracat malları bu vergiden muaf tutulacaktı (İzmir rıhtım tesisatının, 1934). Böylece Fransız şirket ile ilgili olan rıhtım vergisi sorunu, her ne kadar 1934 gibi geç bir tarihte de olsa çözüme kavuştu.

1929 Krizi döneminde limandaki ticari faaliyetleri olumsuz etkileyen bir başka unsur ise, Türk sermayeli İzmir Liman ve Körfez Şirketi'nin uyguladığı yükleme-boşaltma tarifeleri ile ilgiliydi. Daha önce 1925 yılında kurulan şirkete, aynı yıl verilen imtiyaz ile, İzmir Limanı'nda gemilerden malların boşaltılması ve gemilere malların yüklenmesi hakları verilmişti (Demirbilek, 2011, s. 104). 1930 yılına gelindiğinde, İzmir'in yerel basınına yansıdığı üzere, İzmir Limanı eski ticari önemini giderek kaybediyordu ve bunda, dünyadaki

genel ekonomik durum kadar İzmir Liman ve Körfez Şirketi de pay sahibiydi. Zira Türk şirket, yükleme-boşaltma ücretlerini yüksek tutuyor ve bu da tüccarın maliyetini arttırıyordu (Anadolu, 30 Nisan 1930). Örneğin, İzmir Limanı'nın öne çıkan ihracat ürünlerinden üzüm ve incirin yükleme-boşaltma ücreti 1925 öncesinde 60 kuruş/ton iken bu miktar 1930'da ton başına 70 kuruş olmuştu (Anadolu, 1 Mayıs 1930). Bu ücretler, tüccarın maliyetini yükseltiyor ve ticaretin başka limanlara yönelmesine neden oluyordu. Batı Anadolu ile benzer tarım ürünlerinin yetiştiği Yunanistan'da, bir ihracat limanı olan Pire Limanı'nda yükleme-boşaltma ücretleri 1930 yılı itibariyle ton başına 22,5 kuruştur. Bundan dolayı deniz ticareti İzmir yerine Yunanistan'a yöneliyordu (Anadolu, 29 Mayıs 1930). İncir ve üzümün ton başına alınan yükleme-boşaltma ücreti, basına yansıyan şikayetlere rağmen sonraki yıllarda düşürülmek yerine yükseltilmiş ve 1933 yılına gelindiğinde bu iki ürünün yükleme-boşaltma tarifesi ton başına 75 kuruş olmuştu (Yeni Asır, 9 Eylül 1933).

Bu noktada belirtmekte fayda var ki, İzmir Limanı'ndaki yükleme-boşaltma ücretlerini, 1925-1933 yılları arasında karşılaştırırken bu dönemdeki enflasyonu veya deflasyonu da göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Fiyat değişimlerinin göstergelerinden bir tanesi ise ülkedeki emisyon hacmidir. 1925'te dolaşımdaki para miktarı 165 milyon TL iken bu rakam 1933'te 161 milyon TL'ye düşürülmüştü. Cumhuriyet'in ilk yıllarında izlenen bu para politikası, ülkede enflasyon yaşanmasının aksine deflasyonun ortaya çıkmasıyla sonuçlandı. Fiyatlar 1923-1930 yılları arasında %4 ve 1930-1938 döneminde %2 oranında geriledi (Bahar, 2004, s. 161-162). Bu noktada görülmektedir ki Türkiye'de genel fiyatlar düşerken, İzmir Liman ve Körfez Şirketi yükleme-boşaltma tarifelerini yükseltiyordu. Dolayısıyla şirketin izlediği bu ücret politikasının, 1929 Krizi döneminde limandaki ticari faaliyetlere zarar veren bir unsur olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

SONUÇ

Araştırma sonunda elde edilen verilerde görüldüğü üzere, 1929-1933 yılları arasında İzmir Limanı'ndaki ticari faaliyetler hızla azalmıştı. Bu yıllar arasında İzmir Limanı üzerinden yapılan ihracat %59,9, ithalat ise %71,9 oranında gerilemişti. Çalışma ile ulaşılan sonuçlardan biri, limandaki ticari faaliyetlerde yaşanan bu düşüşte, 1929 Krizi'nin ve Türkiye'nin dış ticaret politikalarının temel etkenler oldukları yönündedir. Şöyle ki, 1929 Krizi nedeniyle Batılı ülkelerde hem sanayi üretimi hem de alım gücü azalmış ve dünyada tarımsal ürün fiyatları da düşmüştü. Bu gelişmeler, İzmir Limanı üzerinden yapılan ithalatın ve ihracatın hızla düşmesine neden olmuştu. Zira Cumhuriyet'in ilk yılları itibariyle İzmir Limanı üzerinden ithal edilen mallar ağırlıklı olarak Batılı ülkelere gelen sınai ürünlerden, ihraç

edilen mallar ise çoğunlukla Batılı ülkelere gönderilen tarımsal ürünlerden oluşuyordu. Bu noktada dikkati çeken bir husus ise, ithalatın ihracattan daha hızlı düşmüş olmasıdır. Bunun arka planında, 1929 Krizi'nin Batılı ülkelerdeki endüstriyel üretimi hızla azaltmasının yanı sıra Türkiye'nin ithalatı kısıtlayan dış ticaret politikaları izlemesi de bulunmaktadır. Türkiye, 1929 sonlarında ithalattan alınan gümrük vergilerini yükseltmiş ve sonraki yıllarda ithalata yeni sınırlamalar getirmişti. Bu politika da doğal olarak liman üzerinden yapılan ithalat rakamlarına yansımıştı.

Öte yandan, limandaki ticari faaliyetlerin 1929-1933 yılları arasında sürekli bir düşüş göstermesinin sadece 1929 Krizi ve Türkiye'nin dış ticaret politikaları faktörlerine bağlanması, eksik bir değerlendirme olacaktır. Zira bu dönemde İzmir Limanı'nın fiziki ve hukuki durumu ele alındığında, limandaki ticari faaliyetlerin bunlardan da etkilendiği görülmektedir. Örneğin bu dönemde liman fiziki açıdan çağının gerisindeydi. Malların yükleme-boşaltma işlemleri, vinçler yerine mavna ve hamallar aracılığıyla yapılıyordu. Ayrıca Batı Anadolu ile liman arasındaki bağlantıyı sağlayan demiryolu hattı, limanın kuzeyinde son buluyor ve bundan dolayı demiryoluyla getirilen mallar trenlerden indirildikten sonra atlı tramvay aracılığıyla rıhtıma taşınıyordu. Tüm bunlar, tüccarın maliyetini yükseltiyor ve bu da İzmir Limanı'nın ticari cazibesini azaltıyordu. Limandaki ticari faaliyetlere zarar veren bir başka unsur ise, limanı yöneten Fransız sermayeli İzmir Rıhtımı Anonim Şirketi'nin uyguladığı rıhtım vergisinin ve Türk sermayeli İzmir Liman ve Körfez Şirketi'nin yükleme-boşaltma tarifelerinin yüksek olmasıydı. Bu iki faktör de tüccarın maliyetini yükseltiyor ve limandaki ticari faaliyetleri olumsuz etkiliyordu. Dolayısıyla çalışma ile ulaşılan bir diğer sonuç; 1929-1933 yılları arasında İzmir Limanı'ndaki dış ticaret faaliyetlerinin azalmasında; 1929 Krizi ve Türkiye'nin dış ticaret politikaları gibi temel etkenlerin yanı sıra, limanın fiziki açıdan yetersiz olması ve limanı yöneten şirketlerin yüksek ücret politikaları gibi yan etkenlerin de rol oynadığı yönündedir.

Son olarak İzmir Limanı'ndaki ticari faaliyetlerin Türkiye'nin dış ticaretindeki yeri hakkında bir değerlendirme yapmak gerekirse, İzmir Limanı'nın Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı 1929'da %52 iken bu oran 1933'te %33,6'ya düşmüştü. Limanın Türkiye'nin toplam ithalatındaki payı ise 1929'da %14,7 oranındayken 1933'te %14,1 oranına gerilemişti. Bu verilerden hareketle, İzmir Limanı'nın Türkiye'nin ithalatındaki öneminde büyük bir değişim olmadığı söylenebilir. Fakat limanın Türkiye'nin ihracatındaki yeri hakkında aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Zira %52'den %33,6'ya doğru hızlı bir düşüş yaşanmıştır.

Dolayısıyla bu noktada, İzmir Limanı'nın Türkiye'nin ihracatındaki öneminin azaldığı yorumu yapılabilir. Bu olumsuz gelişmede ise, tarımsal ürün fiyatlarında yaşanan düşüşün etkili olduğu düşünülebilir zira liman üzerinden ihraç edilen malların büyük bir çoğunluğu bu ürünlerden oluşuyordu. Ayrıca limanı yöneten şirketlerin uyguladıkları tarifelerin yüksek ve limanın fiziki açıdan yetersiz olmasının da İzmir Limanı'nın Türkiye'nin ihracatındaki öneminin azalmasında rol oynadığını söylemek mümkündür.

KAYNAKÇA

(1930, 1 Mayıs). Liman inhisarı. *Anadolu*.

(1930, 28 Mayıs). Bindiğimiz dalı kesiyoruz. *Anadolu*.

(1930, 29 Mayıs). Liman işleri mes'elesi. *Anadolu*.

(1930, 30 Aralık). İzmir rıhtımı hükümet tarafından satın alınacaktır. *Hizmet*.

(1930, 30 Nisan). Liman inhisarı. *Anadolu*.

(1930). T.C. İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, 5(6).

(1931, 4 Mayıs). Ne yapılacaksa biran evel yapılmalıdır. *Anadolu*.

(1931, 23 Aralık). İzmir rıhtım şirketinde teftişat. *Cumhuriyet*.

(1931, 29 Mart). İzmir Limanı. *Anadolu*.

(1932, 11 Temmuz). Liman gidebilseydi. *Hizmet*.

(1933, 9 Eylül). *Yeni Asır*.

(1933). *TBMM Kanunlar Dergisi*, 12, 1019-1024.

Amadeo K. (2021, 16 Mart). Unemployment rate by year since 1929 compared to inflation and GDP. Erişim adresi: <https://www.thebalance.com/unemployment-rate-by-year-3305506>.

Bahar, O. (2004). Türkiye'de Atatürk Dönemi'nde (1923-1938) uygulanan para politikaları. *Yönetim ve Ekonomi*, 11(1), 155-166. Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/145861>.

Balderston, T. (1995). German and British monetary policy. İçinde C. H. Feinstein (Ed.). *Banking, Currency and Finance in Europe Between the Wars*, (s. 151-186). Clarendon Press.

Baran, H. & Atay, Ç. (2010). İzmir Alsancak Limanı'nın etki alanı ve İzmir kentinin ekonomik yapısı ile bağı. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2), 67-81. Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/53088>.

BCA (T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi). *İzmir rıhtım şirketinde yapılan yolsuzluk sebebiyle devletin idareyi ele alması ve soruşturmanın sürdürülmesi* (30.18.1.2.25.3.10).

- BCA (T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi). *Türkiye'nin liman hizmetleri ve limanlarımızın inkişafını temin edecek tedbirlere dair teklifler hakkında Ali İktisat Meclisi tarafından hazırlanan rapor* (30.10.0.0.27.153.2).
- Boratav, K. (2019). *Türkiye iktisat tarihi: 1908-2015*. İmge Kitabevi Yayınları.
- Demirbilek, S. (2011). *Tek Parti Döneminde inhisarlar* (Yüksek lisans tezi). Erişim adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>.
- Duman, D. (1992). Milli iktisat ve tasarruf cemiyeti. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 127-141. Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/235659>.
- Emrence, C. (2006). *90 Günlük muhalefet: Serbest Cumhuriyet Fırkası*. İletişim Yayıncılık.
- Goffman, D. (1995). *İzmir ve Levanten dünya (1550-1650)* (Çev. A. Anadol & N. Kalaycıoğlu). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Gözcü, A. (2013). *1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Türkiye*. Libra Kitapçılık ve Yayıncılık.
- Işık, N. & Duman, E. (2012). Reel ve finansal göstergeler açısından 1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve 2008 Küresel Krizi: Karşılaştırmalı bir analiz. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 19(2), 239-260. Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/146103>.
- İktisat Terimleri Çalışma Grubu (2011). *İktisat terimleri sözlüğü*. Türk Dil Kurumu Yayınları.
- İzmir rıhtım tesisatının İzmir Liman ve Körfez Şirketine devrine ait talimatname. (1934, 28 Şubat). *T.C. Resmi Gazete* (Sayı: 2641). Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2641.pdf>.
- İzmir rıhtım şirketinin imtiyazı ile tesisatının satın alınmasına dair kanun. (1933, 25 Haziran). *T.C. Resmi Gazete* (Sayı: 2436). Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2436.pdf>.
- Karabulut, U. (2011). *Ticari açıdan İzmir Limanı (1923-1929)* (Yüksek lisans tezi). Erişim adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>.
- Kasaba, R. (1994). İzmir. İçinde Ç. Keyder & E. Özveren & D. Quataert (Ed.). *Doğu Akdeniz'de liman kentleri* (Çev. G. Ç. Güven), (s. 1-22). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Koçak, F. (2013). *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyete İzmir şehrinde üretim ve dış ticaret (1908-1923)*. İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
- Kurt, S. (2012). *İzmir'de kamusal hizmetler 1850-1950*. İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
- Kütükoğlu, M. (2000a). *XV. ve XVI. asırlarda İzmir kazasının sosyal ve iktisadi yapısı*. İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
- Kütükoğlu, M. (2000b). *İzmir tarihinden kesitler*. İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.

- Maddison, A. (2010). Statistics on world population, GDP and per capita GDP, 1-2008 AD. Erişim adresi: <http://www.ggdc.net/maddison/content.shtml>.
- Mavna. (t.y.). *Türk Dil Kurumu güncel Türkçe sözlük* içinde. Erişim adresi: <https://sozluk.gov.tr>.
- Néré, J. (1980). *1929 Krizi* (Çev. V. Toprak). Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları.
- Oran, T. (2009). *1929 ekonomik krizinin İstanbul, İzmir ve Ankara üzerindeki etkileri* (Doktora tezi). Erişim adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>.
- Pamuk, Ş. (1988). *100 soruda Osmanlı-Türkiye iktisadi tarihi 1500-1914*. Gerçek Yayınevi.
- Pamuk, Ş. (2017). *Türkiye'nin 200 yıllık iktisadi tarihi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Pınar, M. (2019). Cumhurbaşkanlığı arşiv belgeleri ışığında İzmir'de 1930 belediye seçimleri. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (44), 325-345. Erişim Adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/749506>
- Sükan, B. (2014). İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Türkiye'de yabancı sermaye anlayışı. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 14(54), 195-222. Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/618739>.
- T.C. Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü (1940). *İstatistik Yıllığı 1939-1940*. Ankara.
- T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü (1930). *İstatistik Yıllığı 1929-1930*. İzmir.
- T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü (1931). *İstatistik Yıllığı 1930-1931*. İzmir.
- T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü (1933). *İstatistik Yıllığı 1931-1932*. İzmir.
- T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü (1934). *İstatistik Yıllığı 1932-1933*. İzmir.
- T.C. İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü (1936). *İstatistik Yıllığı 1933-1934*. İzmir.
- Tatar, T. (2012). *Osmanlı İmparatorluğunun sömürgeleşme sürecinde Levanten bir kent: İzmir* (Doktora tezi). Erişim adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>.
- Tekeli, İ. & İlkin, S. (1977). *1929 dünya buhranında Türkiye'nin iktisadi politika arayışları*. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Yayınları.
- Tekeli, İ. & İlkin, S. (2009). *Uygulamaya geçerken Türkiye'de devletçiliğin oluşumu*. Bilge Kültür Sanat.
- Tezel, Y. S. (2015). *Cumhuriyet Dönemi'nin iktisadi tarihi (1923-1950)*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Tokgöz, E. (2007). *Türkiye'nin iktisadi gelişme tarihi (1914-2007)*. İmaj Yayınevi.
- United Nations Statistics Division (1962). *International trade statistics 1900-1960*. Erişim adresi: <https://unstats.un.org/unsd/trade/imts/Historical%20data%201900-1960.pdf>.
- Uysal, U. (2017). *II. Dünya Savaşı yıllarında İzmir Limanı ve limanın kente sosyo-ekonomik etkisi* (Yüksek lisans tezi). Erişim adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>.

- Ünal, N. (2015a). *İki Osmanlı liman kenti İzmir ve Selanik*. İmge Kitabevi Yayınları.
- Ünal, N. (2015b). *Sorularla İzmir tarihi*. İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
- Varlık, B. (1980). 1930-1940 yılları arasında Türkiye’de tarımsal kooperatifler üzerine bir deneme. *Ekonomik Yaklaşım Dergisi*, 1(3), 101-133. doi: 10.5455/ey.10025.
- Varlık, B. (1981). Ahmet Hamdi Başar’da buğday meselesi. *Ekonomik Yaklaşım Dergisi*, 2(6), 85-105. doi: 10.5455/ey.10112.