

İzmir'den bakışla

TÜRK TİCARET-İ BAHİRİYESİ ve MÜBADELE GEMİLERİ

Lozan'dan Kabotaja



Doç. Dr. Kemal ARI

Grafik Tasarım ve Uygulama

DEVJANS

Tel: 0232 464 30 41

Faks: 0232 464 30 42

www.devajans.com

Aralık 2008'de Irmak Matbaası'nda basılmıştır



İ M E A K
DENİZ TİCARET ODASI
İZ MİR

İzmir'den Bakışla

TÜRK TİCARET-İ BAHRİYESİ VE MÜBADELE GEMİLERİ

Lozan'dan Kabotaja...



Doç. Dr. KEMAL ARI

İzmir, 2008

Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları

No:2



*“Denizciliği Trkn Milli lks olarak
düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.”*

K. Atatürk

Sunuş

Yeni Türkiye Devleti'nin temelleri, bir ulusal mücadele sonrasında Lozan'da atılırken, üzerinde en hassasiyetle durulan konuların başında, Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığını sağlayacak hakların kazanılması geliyordu. Ekonomik bağımsızlık kazanılmadan, gerçek bağımsızlığın sağlanamayacağını bilen Büyük Atatürk ve Ulusal Mücadele'nin öncü kadrosu özellikle şu konulara eğildiler: Osmanlı Devleti'nden kalan borçların ödenmesi, Kapitülasyonların kaldırılması ve kabotaj hakkının elde edilmesi... Bu sorunlar çözülmeden gerçek bir ekonomik atılım yapmak ve yeni Türkiye'de ekonomik bağımsızlığı gerçekleştirmek mümkün değildi. Osmanlı Devleti, sanayi devrimini gerçekleştirememiş açık pazar konumuna düşmüş bir ülkeydi. Bu nedenle kendi deniz ticaret filosunu da oluşturamamıştı. Genç Türkiye Cumhuriyeti bu durumu tespit ederek bir ulusal filo yaratmak ve böylece kabotaj hakkını kullanmak istedi. Yeni gemiler alınıp bir denizcilik sanayi oluşturulmaya çalışılırken bu kez de sayısı yarım milyona ulaşan Yunanistan Türkleri'ni taşıma mecburiyeti kendini gösterdi. Ülkede sınırlı olan sermayenin dışarı gitmemesi için dar imkânlarla karşı daha yeni ayakları üzerinde durmaya çalışan Türk denizcileri devreye girerek, bu muazzam kütleyi Türkiye'ye taşımayı bir ulusal görev bildiler; bunu da başardılar.

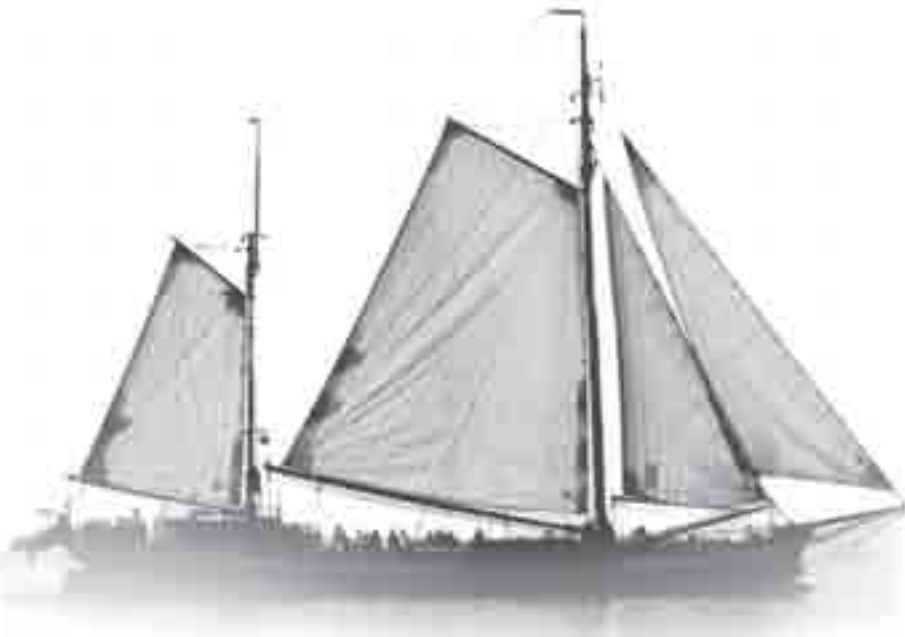
Tarihimizin çok az bilinen bu önemli yönünün araştırılması şüphesiz ki çok önemliydi. Bunu gören Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulumuz, Doç. Dr. Kemal Arı böyle bir çalışma önerisiyle geldiğinde konuya büyük bir istek ve heyecanla yaklaştı. Yoğun bir çalışma sürecinin sonunda, odamızın da katkılarıyla elinizdeki bu eser ortaya çıktı.

Yakın Türk Tarihi'ne ve kültürümüze yararlı olacağına yürekten inandığım bu eseri yenilerinin izlemesi umuduyla, şahsım ve kurumum adına başta Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Müdürü Doç. Dr. Kemal Arı'ya ve ona destek veren çalışma arkadaşlarına ve öğrencilerine teşekkürlerimi sunuyorum.

Géza DOLOGH

Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı

İzmir, 2008





Önsöz

Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomik ve toplumsal gelişiminde Türk denizcilik sektörünün katkıları bu zamana dek yeterince ele alınıp incelenmemiştir. Bir iki nostaljik yönü ağır basan çalışma dışında, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e aktarılan deniz ticaret mirası birinci elden kaynaklara dayanarak ortaya konulamamıştır. Arşivin tozlu raflarında yer alan belgeler aralandığında, Türkiye'nin geri kalmışlığını yenme savaşımında Türk denizciliğinin önemli bir yönünü oluşturan deniz ticaretinin ve doğal olarak bu ticaretin iki önemli boyutunu oluşturan yük ve insan taşımacılığı (deniz ulaştırması) yapan sektörün küçümsenemez bir rol oynadığı görülür.

Kurtuluş Savaşı'nın bitiminde İzmir'e Türk ordularının ulaşmasıyla, savaşın askeri evresi büyük ölçüde bitmişti. Bu evreyi, barış ortamını oluşturma çabaları izledi. Bir ülke kuruldu. Bu yeni ülkede görünen ve ortada duran, ancak yaşamın tüm boyutlarında yaygın ve etkili olan koşullara bakıldığında son derece geri kalmış bir toplumsal ve ekonomik yapıyla karşılaşılır. Geri kalmışlık durumundan bir kalkınma stratejisi yaratma, bu stratejinin parçaları olarak planlama yapma çabalarında, denizciliğin durumu ve bu sektöre özgü koşullar, özellikle dikkate alınmıştır.

Genç Türkiye Cumhuriyeti ulusal nitelikli olan bir ekonomi yaratmak istiyordu. Bu o dönemin havası içinde, *“Kendi kendine yeterlilik”* ya da *“Kendi ayakları üzerinde durabilmek”* olarak görülüyor ve adlandırılıyordu. Türlü ve çetrefilli, iç içe girmiş; birisi aşılmadan, ötekine yönelinmesi olanaksız etkenler, bir dağ yumağı gibi ülkeyi kuranların önünde duruyordu. Bunu başarabilmek için ekonomik ve mali tutsaklığı ortadan kaldırmak kaçınılmazdı. Türkiye'de ulusal sermayeye dayanan bir deniz ticaret sektörünün ortaya çıkmasında bu temel yöneliş en belirleyici etken olmuş ve yeni açılımlar getirmiştir. Bu açılımlardan ilki ve en köklüsü, Lozan'da kapitülasyonların kaldırılmasıyla birlikte Türkiye'nin deniz taşımacılığı hakkını elde etme yönünde attığı adımlar ve bu adımların başlattığı dönüşüm evreleridir. Genç Cumhuriyet bu alanda bağımsız bir filo yaratmanın ekonominin gelişmesinde ne kadar önemli bir etken olduğunu geçmiş deneyimlerin acı sonuçlarını yaşaya yaşaya öğrenmişti. Kapitülasyonlar ve kabotaj uygulamalarının kısıkacında bir türlü gelişemeyen ulusal Türk denizciliği Türkiye'nin yazgısını elinde tutan, hatta o yazgıyı belirleyen genç ve idealist/ilkeli kadroların çabaları sonucunda yeni olanaklara kavuştu. Her şeyin başı her konuda olduğu gibi, bir şeyi yapmayı istemekle başlıyordu. Yeni Türkiye'yi kuranlar ulusal bir ekonomi yaratmayı gönülden istiyorlar, bunu engelleyen etkenlerin nasıl ortadan kaldırılacağı konusuna kafa yoruyorlar; çaba ve emek harcıyorlardı.

Lozan, bu açıdan tam bir dönüm noktası oldu.

Ancak bu dönüm noktası, yeni atılımlara adımlar atılması gereken bir anda deniz ticareti olanaklarının geliştirilmesinde, yeniden planlanmasında ve yeni olanaklar yaratılmasında bir etken gibi düşünülemeyecek bir etkeni ortaya koyuverdi: Bu Lozan Antlaşması gereğince Türkiye'ye getirilmesi gereken ve sayıları yarım milyona yaklaşan Yunanistanlı Türklerin Türkiye'ye taşınması sorunu. Sorunun kuşkusuz ortaya çıkışından, göçmenlerin Türkiye'ye taşınmasına, sonra da yerleştirilmelerine

ve Türkiye'nin doğal ve toplumsal koşullarına uyum süreçlerine kadar, pek çok evresi vardı. Bu karmaşık süreçte, Türk denizcilerini ilgilendiren boyut, göçmenlerin Türkiye'ye taşınması ve bu süreçte ortaya çıkan sorunların çözümündeki katkılardı. O zamana dek ulusal bir benlik ve yapıya kavuşamamış olan ve henüz emekleme devresinde bulunan Türk denizcilik sektörü, sınırlı olanaklarıyla bu “muazzam” kütleyi Akdeniz'in/ Ege'nin karşı yakasından kendi özgür iradesiyle ve gönüllü olarak Türkiye'ye taşımak zorunda kaldı. Türkiye o dönemde kabotaj hakkını kullanabilecek gemi sayısına bile sahip bulunmuyordu. Buna karşın Türk denizciliğini bu düzeye getirmek için yeni gemi alımlarıyla olağanüstü ekonomik çabaların ortaya konulduğu bir sırada bir tür kendi varlığını ispatlama içgüdüğü ve arzusuyla Türk denizcileri ortaya atılarak, ülke sermayesinin dışarı gitmemesi için, gönüllü olarak bu yükün altına girdiler. Türk askerinin Ege kıyılarında tamamladıkları askeri zaferin bir başka boyutunu şimdi Ege'nin öte yakasından Türkiye kıyılarına ulaşan denizdeki gidiş gelişleriyle (seyr-ü sefer) Türk denizcileri ekonomik bir zafere çevirmek için çaba harcıyorlardı.

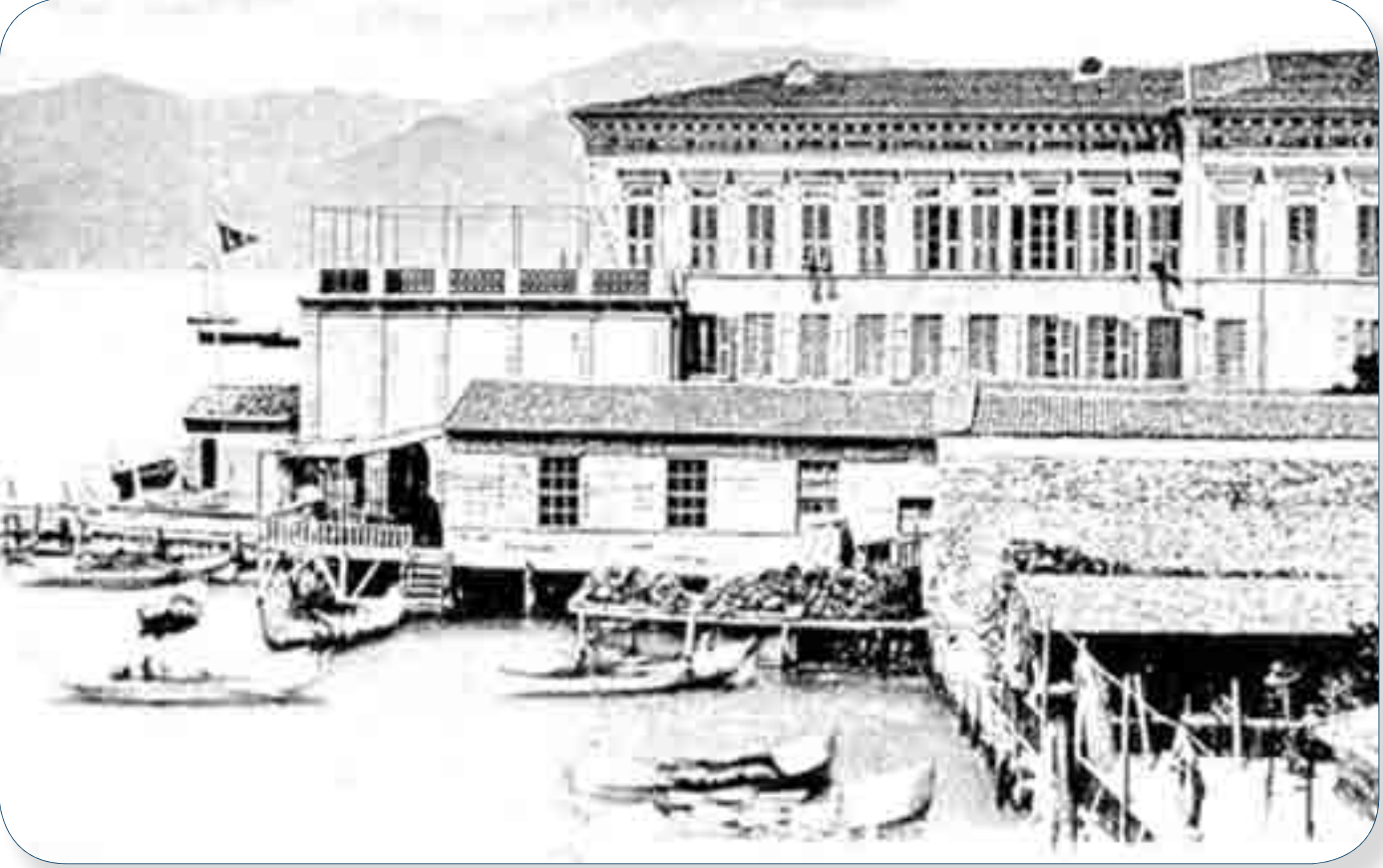
Bu çalışma iki yönlü bir kısılcacın yüzyılların ihmal edici etkenleri içinden sıyrılıp gelen ve yeniden doğup gelişmeye çalışan Türk denizciliğinin “diriliş” öyküsünü ele alıp irdelemektedir. Araştırmada, bir yandan Türkiye'nin kabotaj hakkını elde etmeye çalıştığı bir sırada Türk insanının üretebildiklerini yabancı kumpanyaların sömürüye dayanan taşımacılık tekeli yıkma uğraşısı bir yandan da sayıları yaklaşık yarım milyonu bulan ve sefil bir durumda yollara dökülen Yunanistan Türklerinin Türkiye'ye getiriliş sürecinde Türk denizcilerinin katkıları ele alınmaya çalışılmıştır. Onca yetersiz olanaklara karşın, sayıları yarım milyona çıkan perişan insan kitlelerini Türkiye'ye taşımak, Türk denizciliğinin tarihteki en büyük başarılarından birisidir.

Yapıt, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin katkılarıyla gerçekleşti. Öneri benden geldi. Süreç tanımaktan yaşamım boyunca onur duyacağım seçkin kişilerin katkı ve destekleriyle sürdü ve sonunda bu “naçizane” yapıt ortaya çıktı. Kendilerine, bir insan kalbinin çok ender duyabileceği “minnet” duygularıyla doluyum. Bu nedenle her türlü maddi ve manevi desteğini esirgemeyen başta Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin Başkanı Sn. Géza DOLOGH, Şube Müdürü Sn. Halil N. HATİPOĞLU, Başkan Danışmanı Sn. S.Erol ÇAĞLAR ve Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin değerli üyelerine teşekkür borçluyum. Yine arşiv boyutunda öğrencim Alev GÖZCÜ'nün ve Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi uzmanlarından –ve ilk öğrencilerimden- Cenani MAFİZER'in katkılarını dile getirmeyi bir “kadirşinashık” bilirim. Gazete taramasında yardımlarını gördüğüm yüksek lisans öğrencilerim Yıldız GÖKALP, Ece KARATEKİN, Hasan Hüseyin GENÇ, Murat KILIÇ ve Hasan UZUN'a kitabın basım aşamasında yardımcı olan öğrencilerim Figen KUMRAL ve Mevlüt KAYA'ya resim çalışmalarındaki katkılarından dolayı Burak ŞİMŞEK'e ve Ahmet YILMAZ'a ayrıca teşekkür etmeliyim. Yüksek Mimar Restoratör Mimar Ayşe Fikriye BULUNMAZ ile Nur ESENLIK çalışmada hep ilgi göstererek öneride bulundular; onlara şükran borcum var. Tabii hep güç ve cesaret veren moral kaynağım Suna SULTAN'a ve hafta sonlarımı hep çalışmaya ayırmam nedeniyle uzak kalarak ihmal ettiğim eşim Zarife ile çocuklarım Özge, Seçil, Yağmur ve Özgül'e de...

Doç. Dr. Kemal ARI

Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Müdürü

İzmir, 2008



İzmir/ Eski Rıhtım

İzmir coğrafi konumu gereği Anadolu'nun batıya açılan en uç liman kentlerinden birisi olarak tarih boyunca hep önemli bir kent oldu. Zaman zaman değişen dünya dengelerine koşut olarak kentin toplumsal ve ekonomik yapısında geriye gidişler görüldü. Kimi zamanlar da bölgede başka liman kentleri ya da adalar deniz ticareti açısından öne çıktı. Buna karşın İzmir Anadolu'yu besleyen ve bu zengin coğrafyayı dış dünyaya açan bir pencere rolünü sürekli oynadı. Bu canlı, diri ve sürekli arkasındaki hinterlandı besleyen hareketlilik Kente tarih içinde çok özgün bir misyon yükledi. İzmir ve İzmir Limanı çevresinde dönen ticari hareketlilik, tarihsel dönemlere göre değişimler gösterdi; süreç içinde ileri gitmeler, kırılmalar, gerilemeler gözlemlendi.

Bu değişimlere neden olan her bir etken kimi zaman önceki dönemlerden süregelen kimi zaman da doğrudan yaşanan dönemin kendi özgü özelliklerinden kaynaklanan koşullardan beslendi. Tarih doğası gereği olayların, olguların ve koşulların oluşumuna etki eden hep akan ama sürekli değişen,

dönüşen; kimi zaman iç içe geçmiş, kimi zaman da birbirini izleyen halkalar biçiminde oluşan etkenlerin yönlendirmesiyle oluşur. Hatta tarih için, bu farklı etkenlerin bileşkesinde yer alan görüntünün ortaya çıkmasındaki nedenlerin ve sonuçların sorgulanmasında “*bunların yanıtı olan her şey*” de denebilir. Bu iç içe geçmiş, kimi zaman arka arkaya, kimi zaman da farklı yönlerde gelişen, ama birbirini sürükleyen etkenler, İzmir tarihinin oluşumunda da rol oynadı. İzmir'in tarihin çok eski dönemlerinden bu yana akan toplumsal ve ekonomik dönüşümünde bu değişik oluşumlar ve etkinlikler gözlemlendi. Bu temel olgu, Avrupa'daki Sanayi Devrimi'nin ardından baş döndürücü bir ivme kazandı. Sanayi devrimini gerçekleştiren ülkelerle aynı çizgide olmasa da, bu ülkelerin çevresinde kalan ve bir tür etkisinde bulunan mekânlarda da sanayi devriminin toplumsal, siyasal ve kültürel yapıları değişime zorladığı görüldü. Osmanlı Devleti açısından bakıldığında, bu değişimin en yoğun görüldüğü mekânlardan birisi de İzmir'di.

Sürekli değişen ama hep gelişen ve dönüşen



toplumsal, ekonomik ve kültürel koşullar 20. yüzyılın başında kendine özgü yönleri olan bir kent yarattı. Bu doğal, kültürel ve ekonomik çevrede Anadolu'nun diğer kentlerine göre daha hareketli, ekonomik canlılığı daha belirgin, kültürel üstünlüğü sürekli olarak fark edilebilir bir kent görüntüsü ve yaşantısı ortaya

çıktı. Kozmopolit / karmaşık toplumsal yapısı, kentte kendine özgü bir görüntü ve bu yapıyı oluşturan grupların içinde özellikle "gayrimüslim" unsurların ticarete oynadıkları önemli rol, onu diğer Anadolu kentlerine göre

daha ileri bir düzeye taşıdı. İzmir, İstanbul'dan sonra, kimi zamanlarda da ondan daha önde belki de Avrupa'daki gelişmelerin en yakından izlendiği kent durumuna geldi.

Oysa tarihte hiç bir zaman bir görüntü olduğu gibi kalmaz; sürekli inişler ve çıkışlar gözlemlenebilir. Değişen siyasal olgular ve olaylar, özellikle savaş gibi büyük kırılmalar sonucunda, görüntüyü bir anda değiştiren sonuçlar yaratabilir. Bu tarihin doğasında olan bir durumdur. Etkenler kontrol

edilemez biçimde çoğalır, yoğunlaşır ve hızlanır; kontrol edilemez bu sürecin nereye varacağı önceden bilinemez; anlık görüntüler ve akışlar sürekli hareketlidir; ancak bu etkenler gözlemlenir ve sonunda –kabul edilse de edilmese de– yeni, başkalaşmış bir sonuç yaratır. Ulaşılan bu sonuç, yeni bir süreç için başlangıçtır. Her

bitiş yeni, başlangıçlara zemin hazırlar.

Bu olgu İzmir'in tarihinde de sık sık yaşandı.



Gün geldi; bir yangın tarihin 20. yüzyıla özenerek, ama değiştirerek ve geliştirerek taşıdığı bu kenti, bir kül yığını haline getiriverdi.

O, buna karşın ölmedi. Yaşama azmi hep canlı ve diri idi. Tarihten o güne uzanan deneyimler, ona hayat taşıyan damarlardan pompalandı. Kentin geçmişinden güç almasını bilen, o an için yok olmuş gibi görünse de var olması gerektiğini algılayan ortak bir belleği vardı. Bu bellek ona yeni açılımlar yaratabilmesi için olanaklar tanıdı. Bütün olumsuzluklara, işgal yıllarının bıraktığı ezici tortulara karşın kent, tarihin derinliklerinden gelen ve ona can veren bu deneyimlerle örülmüş damarlar nedeniyle hep nefes alıyordu. Üstelik yeni ulaştığı düzeyde heyecanları vardı. Bu heyecan, yeni bir bilince kavuştuğunun ayırıcısında olmasından kaynaklanıyordu. Her şeye karşın diri, geleceğe dönük heyecan dalgalarını iliklerine kadar duyumsayan bu kent, bir anlamda hem Türkiye'nin bir özetiydi; hem de Türkiye'ye -bütün olumsuz koşullara karşın- yön gösteren, motor olan ve öncü rolü oynayan bir kimliğe ve tarihsel işleve sahipti.

O, siyasal olayların zorlamasıyla arka arkaya yaşayan toplumsal kırılmaların, sarsıntıların, kopmaların; giderek ortaya çıkan değişmelerin,

gelişmelerin ve dönüşümlerin gölgesinde beliren bir toplumsal ve ekonomik yapı devraldı. Kent dokusu ve mimarisi bu yapı içinde sosyo-kültürel ve ekonomik yapıyı sürekli besleyen, ancak süreç içinde hep yön, ağırlık ve boyut değiştiren yeni koşulların belirlediği bu İzmir fotoğrafında, deniz ticaretinin ve denizcilikle ilgili diğer etkinliklerin -belki de- “*en baskın*” rengi bulunuyordu.

Bu görüntü, kendiliğinden ortaya çıkmadı. Hat-



İzmir Yangını

ta yalnız Türkiye’de biçimlenen olayların ve etkenlerin zorlamasıyla da var olmadı. Her şeyden önce dünya ve Türkiye olaylarından soyutlanamayacak, ayrı düşünülemeyecek genel sürecin zorlayıp dayattığı bir sonuçtu. Görüntünün ayrıntılarında hiç de istenmeyen renkler vardı. Bu renklerin yanı sıra yapıtta pek çok çizgi iğreti duruyor; acemi, işini bilmeyen bir ressamın bir anda yaptığı yapıtı yok etmek istercesine savurduğu fırça darbelerinin izlerini taşıyordu.



Görüntü ne bu resimde yer alanların ne de bu resme uzaktan bakanların içine sinmiyordu. Bununla birlikte yine de o yıkıcı fırça darbelerinin arkasında iğreti renklerin ortasında kent nefes alıp veriyordu. Dolayısıyla kara gibi görünen renkleri aka çevirecek, daraltan ve bunaltan koşulları nefes alıp vermeyi kolaylaştıracak düzeye getirecek bir süreçte büyük çabalar harcamak, emekler ortaya koymak; beyin ve düşün gücünü bir ortak bilince ve hareket biçimine yönlendirmek gerekiyordu. Sonuç ve o sonucu belirleyen koşullar, -istenmese de yaşanmak zorundaydı.

Türkler arka arkaya süren savaşlar içinden süzülüp uzayan bir tarihin acı dolu sayfalarından çıkmış geliyorlardı. Acıları belleklerindeydi; ancak heyecanlı örülmüş umutları onları geleceğe daha diri bakmaya zorluyordu. Yanıp yıkılmış da olsa, sonuçta bir yurtları vardı.

24 Temmuz
1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması, bu yurdu yaratmıştı. Bu antlaşma metni yeni Türkiye'nin tapusuydu. Bu nedenle Türkler antlaşmayı bütün bu olumsuzluklara karşın, kendilerine bir yurt sunduğu için büyük bir zafer olarak görüyor ve algılıyorlardı. O'nu Anadolu'da üç buçuk yıldır süregelen savaşları bitiren, yeni umutlar yeşerten, geleceğe umutla bakmalarını sağlayan bir önemli tarihsel dönemeç olarak görüyorlardı.

Lozan Barış Antlaşması, kanlı evreleri olan bir

savaşı bitirip, Türkler açısından zaferle taçlandırılan bir antlaşma olarak ortaya çıkmıştı. İsviçre'nin Lozan kentinde toplanan ve ard arda süren evreler biçiminde gelişen bu konferansın sonunda imzalanan barış antlaşması yeni siyasal sınırlarının

ortasında, Anadolu ve Doğu Trakya topraklarından oluşan yeni Türk ülkesinde, yeni bir devlet yarattı. Bu konferans Türkiye ile Batılı ülkeler arasında yıllardan beri süren savaş ortamına son vermek amacıyla toplanmış bir siyasal süreçti. Görüşmeler süresince tarafları savaşa

sürükleyen pek çok etken bir arada ele alınmıştı. Siyasal sınırları yeniden belirleme çabalarının yanında, ekonomik, siyasal ve hukuksal sorunların da çözülmesi gerekiyordu. Kapitülasyonlar ve kabotaj uygulamaları nedeniyle, Osmanlı Devleti ne yazık ki kıyı limanlarının ve bu limanların etrafında oluşan ekonomik oluşumların büyük ölçüde dışında bulunuyordu.

Türk yaşadığı coğrafyaya sıkışıp kalmıştı. Deniz

gelişme ve ilerlemesinde ona en büyük kolaylıkları sağlayacak bir etken olması gerekirken, bu ekonomik uygulamalar nedeniyle onu karaya tutsak eden en büyük etken oluvermişti. Açık bir pazar görünümü içine düşen ülke, ekonomik ve mali bağımlılığa adım adım sürüklenirken, coğrafik özelliklerinin kendine sunduğu olanaklardan yararlanmasını başaramamıştı. Kuşkusuz sanayi devriminden uzak kalışı bu sonucun ortaya çıkmasında önemli bir etkendi. Önemli deniz ve su yollarının kesiştiği bir konumda olmasına



Türk Gräusu'nun İzmir'e girmesiyle kaçan Yunanlılar



Yüzbaşı Şerafettin Bey



Sarıkışla

karşın, Osmanlı Dönemi'nde Türk limanları yabancı kumpanyalara ait kuru yük ve insan taşıyan gemilerinin uğrak yeri haline gelmişti.

Cumhuriyet Türkiye'si ise her alanda olduğu gibi, Türk denizciliği alanında da önemli bir devrimi gerçekleştirmek istiyordu. Türkiye'de uluslararası ve kendi kıyı kentleri arasındaki liman ve iskelelerde Türk bandıralı gemilerle kuru yük ve insan taşımaları gerçekleştirebilmek, en önemli arzulanlardan biri olarak kendini gösterdi. Bu arzunun başarılması, neredeyse tutsaklıktan kurtuluşun gerçek görüntüsü olarak algılandı.

Ancak her zaman düşünülen şeyleri bir çırpıda olumlu sonuçlara götürecek sihirli değnek, yeni Türkiye'nin yazgısını yönlendirenlerin ellerinde bulunmuyordu. Bu her şeyden önce hem Osmanlı'nın omuzlarına yüklediği borçların ödenerek mali tutsaklık zincirinin kırılması hem de yeni kaynaklar yaratmakla, bir çaba ve istenç ortaya koymakla ilgiliydi. Lozan Barış Konferansı'nda Türkiye uluslararası hukuk temelinde bu hakkı elde etmişti. Ancak elde edilen bu hakkı olanakların sınırlı oluşu nedeniyle bir anda kullanmak söz konusu olamıyordu.

Tarihin bu çok önemli kırılma döneminde Türkiye bir yandan kendi ulusal denizcilik filosunu yaratmak yolunda çabalar harcarken bir yandan da hiç ummadığı yeni bir zorluk ve yükümlülük kendini gösterdi. Bu, daha ulusal filosunu kurma yo-

lunda henüz yol almaya başlamışken, sınırlar ötesinden, Ege'nin öteki yakasından, yarım milyona yakın Müslüman nüfusu Türkiye'ye taşıma zorunluluğuydu.

Bu önemli tarihsel sürecin, Türk Deniz Ticareti ve Taşımacılığı açısından önemi şuydu:

Türk gemicileri bir yandan kendi ulusal oluşumlarını sağlarken, eldeki olanaklara yeni olanaklar katmaya çalışarak, tarihin önlerine getiriverdiği bu çok önemli yükü omuzlamak zorunda bulunuyorlardı. Türk tarihinin bu en kritik döneminde, Türk gemicile-

ri sınırlar ötesinde kalmış 500.000 kişilik büyük bir kitleyi, yanlarında taşıyabildiği eşyalarıyla ve hayvanlarıyla birlikte Türkiye'ye taşıdılar.

Ege Denizi'nde Türk bandırası taşıyan gemiler, sanki yeni bir ulusal mücadele başlatmış gibiydiler. Bu büyük bir özveriyle gerçekleştirilebilecek bir işti. Dar olanaklar-

la, bu işin içinden kalkmasını bilen Türk denizcileri, ulusal bir ekonomi yaratmanın en önemli iki adımını da atmışlardı:

Ulusal bir deniz taşıma filosu oluşturma; bunu oluştururken de bu önemli kitleyi kendi olanaklarıyla anavatana taşıyarak, sınırlı Türk sermayesinin yurt dışına çıkmasının önüne geçme... Bu ulusal bir gurur olarak görülüyor; yeni Türkiye oluşturulurken, Türkiye Cumhuriyeti'nin temellerine Türk denizcileri, en önemli harçlardan birini atmaya çalışıyorlardı.



Gümrük Depoları ve Yaşam - 1896

دائرة
مذکره

تاریخ

۷۸۱۶

۱- نتیجه اجیره و بعضی دیگر از این کار و کوفته و خفته و موکات و
دیوین فایوتک یا یقده اولدند و قانکیم جو سواقده احتیاجات مجری
تایمه ایسه بیه جک مقدره و قدرین تم سنک تحت تقد و یا احتیاج
داید - بولنیف حله بالکام مستحکم ب موقع اولور مذکر کیم و
مؤخره اجانب بیک معصون کیم ایله ایتر موقع مستحکم قولا مقدره
اولنیف و بوند نکل و ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
ایلام جبهه کیم ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
بیردیلم ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
بازمقده ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
مذکره ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
هسته سنده حاکمیه کیمیه و تحیه ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
حقایق ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
ریه خوارنده اولنیف و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
آه منور تجارت و معاصره ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
مکرم حقونه دول ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
تقابل و ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
بمعوم ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
حیدر ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
دیجی فایوتک ایست و ایلام مقام شایسته و سول ایتره
و کوفته و خفته و موکات و دیوین فایوتک یا یقده اولدند و قانکیم جو سواقده احتیاجات مجری

1

Türk Ticaret-i Bahriyesi

Yeni Türkiye ancak, ekonomik atılımlar yaparak, sanayileşmesini gerçekleştirerek, ürettiklerini dünya pazarlarına sunup ülkeye para ve sermaye girmesini sağlayarak gelişmiş ülkeler arasında yerini alabilirdi. Düşünsel kırılmalar, uygarlık âlemine doğru yönelen yeni açılımlar, bunun sonunda Türkiye’de kendini göstermeye başlayan zihinsel değişimler, bu açılımla oluşturulan hedeflere yönelik atılımlar, kültür ve toplumsal yapıya ilişkin dönüşümler Büyük Türk Devrimi’ne kendine özgü bir tarihsel anlam katıyordu. Bütün bunlar dönüp dolaşıp, ekonomik yönden gelişmeyi zorunlu kılıyordu. Bu açıdan ekonominin geliştirilmesi, bunun için de ülkenin doğa ve insan temelli olanaklarına dayanan ekonomik işlevini gerçekleştirmede güçlü politikaların saptanıp, önceliklerin belirlenmesi büyük önem taşıyordu.



وزیر امور خارجه
آذربایجان
۲۹/۶/۵

۶۹
۱۹۱۵

۳۷

ازید لیمانی را خدمت بیه تبه اجنه ک بری
تجارت استغالی خدمت بیه تمام قریه المند
مورد تحریرت صدق ک تقیم قلمت تقیم
ارد استغالی جوابم

ازان غیه عمیه یس

تقیم قلمت تقیم

تقیم قلمت تقیم

تقیم قلمت تقیم

تقیم قلمت تقیم

تقیم قلمت تقیم

AMERICAN
CONSULATE
CUMMUNIST ARE

030	10			64	427	35
-----	----	--	--	----	-----	----

تقیم قلمت تقیم

5



“Denizcilik Yeni Ulusal Ülkümüzdür...”



Türkiye kendi kaynaklarına dayanarak ve üretimlerini dünya piyasalarına sunarak ekonomik geri kalmışlık yazgısını değiştirebilirdi. Mustafa Kemal Atatürk, Türk Ulusu’nun verdiği tam bağımsızlık savaşının silahlı evresinden sonra, bunun ancak ekonomi ile taçlanacağını bilincindeydi. Yoksul Türk halkını zenginleştirmek, yıkıma uğramış Türk yurdunu geliştirmek için çalışmak gereğine inanıyordu. Bunun için çok çalışmalı, üretken olmalı, tarım ve sanayiye gereken önem verilmeliydi. Kılıçla savaşarak toprak kazanma politikasına dayanan fütuhata, saban ise ülke halkını gönence ulaştıracak tarımı ve ekonomiyi simgeliyordu. O, “Kılıç ve saban; bu iki fatihten birincisi ikincisi-

ne daima mağlup olmuştur” diyordu.¹ Çünkü kılıç tutan el zamanla güçsüzleşir, saban tutan el ise güçlenirdi. Buna örnek olarak Kanada’yı gösteriyordu. Kanada’ya İngilizler ve Fransızlar aynı zamanda gitmişlerdi. Aynı mekânda İngilizler sabana yapışmış, Fransızlar ise kılıca, fütuhata önem vermişlerdi. Kazanan taraf üretmenin ve doğal olarak sabanın değerini iyi kavrayan, üretken İngilizler olmuştu. Bu yarışta Kanada, İngilizlerin olmuştu. Bu nedenle Atatürk tam bağımsızlığın ancak ekonomik bağımsızlıkla mümkün olacağını biliyor; “Ekonomik kalkınma, Türkiye’nin hür, bağımsız daima daha güçlü ve daima daha gönence Türkiye düşüünün belkemiğidir” diyordu.

1 Bülent Daver “Atatürk ve Ekonomi”, *Atatürk Araştırma Dergisi*, XI/31 (Mart 1995).

Tam Bağımsızlık Ve Ekonomik Kalkınma...

Bunu gerçekleştirmek için de, çok çalışmak, üretmek; ülke insanının ürettiğini yabancı limanlara taşımak, böylelikle dünya pazarlarına sunmak; para kazanmak ve bunu ülke insanının zenginleşmesine ve ülke kalkınmasına ayırmak; ülke limanlarına, ülke insanların sermayesiyle edinilmiş, ülke yasalarıyla gidip gelen bir deniz filosu yaratmak... Bu filo ile deniz ticaretini geliştirmek; kuru yük ve insan taşımacılığı yapabilmek; bu alanda yabancıların, kendilerine bağlı kumpanyalarla oluşturdukları tekeli kırabilmek... Deniz Ticaretini ve Türk Deniz Taşımacılığı'nı, Türk ekonomisinin en verimli damarlarından birisi haline getirmek...

Bunlar olmadan, ekonomik bağımsızlığın ve kalkınmanın gerçekleşmesi olanaksızdı. Üç tarafı denizlerle çevrilmiş yeni yurttaki, denizin sunduğu

olanaklardan yararlanmak kuşkusuz aklın gereğiydi. Bir konuşmasında Atatürk, denizciliği yalnız bir ulaştırma işi olarak değil, ekonomik boyutu olan bir uğraş olarak algılamaktaydı. Bunun için tersaneler, gemiler, limanlar ve iskeleler yapılacak, deniz sporları kulüpleri kurulacak ve korunup geliştirilecekti. Topraklarının ucu deniz olan bir ulusun sınırını,

halkın gücü ve bu halkın yeteneğinin sınırını çizebilirdi. Türkiye en uygun coğrafi konumlardan birine sahipti. Üç yanı denizlerle çevrili olan Türkiye endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri bir denizci ulus yetiştirmek yeteneğine sahip olmalıydı. Bu yetenekten yararlanmasını

bu ulus bilmeliydi. Atatürk, bu görüşlerini şu cümle ile tamamlamaktaydı: *“Denizciliği Türk’ün büyük ulusal ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız”*².



2 1937 Hükümet Programı üzerine konuşmasından.



Yeni Türkiye'de Denizcilik, Türk Ulasu'nun Yeni Ülkesi Olmuştur

Bu acıları yaşamış ulus bir tarihsel birikimden beslenen doğal bir tepkiye dayanan sezgiden güç alıyor; bilinç doğru olanı algılıyor ve akıl yeni yönelişlere dayanan politikalar oluşturunyordu.



İzmir Liman ve Körfezi'nde kabotaj uygulamasını anlatan bir belge.

Sömürgeleşme Sarmalında Osmanlı



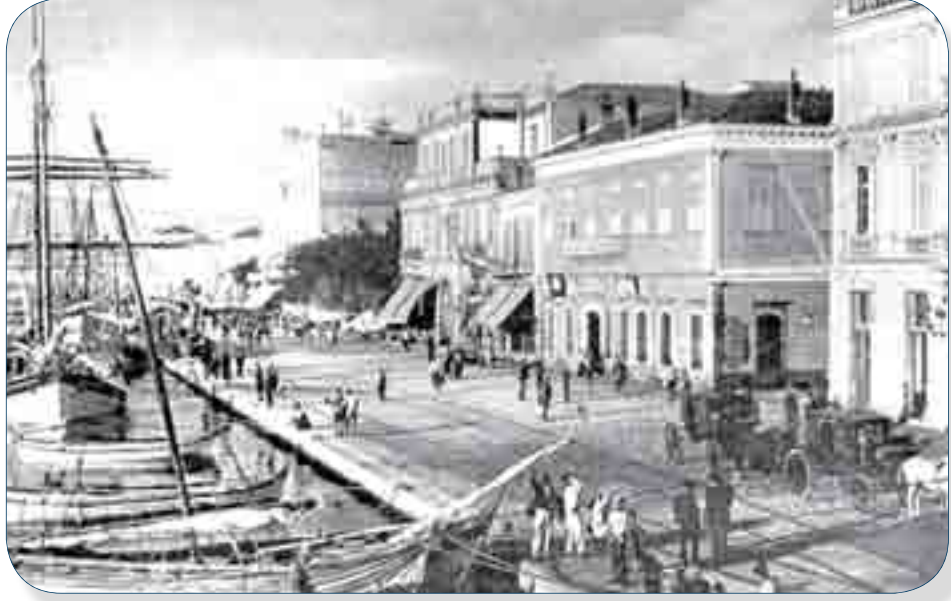
Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomisi, ticaret sözleşmeleri, dış borçlar ve yabancı sermaye yatırımları ile ekonomi yabancıların denetimindeydi. XIX. yüzyıl içinde Avrupa kapitalizmine hızlı bir yöneliş başlamıştı. Bu süreç Batı odaklı sermayeye bağımlılığın ölçüsünü en üst düzeylere çekmişti. 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Sözleşmesi ekonomik bağımlılığı zirveye taşıdı. Osmanlı Devleti kendi kıyılarında tutsak olmuş, ticaret tekeli yabancıların eline geçmiş; gittikçe dış ve iç borçlanma sarmalı, ülkeyi nefes alamaz duruma getirmişti. Ülkenin limanları sonuna kadar, yabancı ülkelerin kumpanyalarına açılmıştı. Bu sözleşmeyi başka sözleşmeler ve anlaşmalar izledi. Osmanlı topraklarında bol miktarda bulunan çeşitli hammaddeler ve tarım ürünleri ticareti çok iyi bilen yabancı tüccarlar ve onların yerli uzantıları tarafından çok ucuza kapatılıyor, Anadolu insanının alın teri, Batılı efendilerin sofralarına cömertçe sunuluyordu.

Osmanlı topraklarından çok ucuza ve kolayca

kapatılan yeraltı ve yerüstü zenginlikleri Avrupa sanayini beslemeye başlamıştı. Artık Anadolu toprakları sanayileşen Avrupa devletleri tarafından hoyratça sömürülüyordu. Ülke kaynakları yabancılar tarafından yok pahasına ucuza kapatılıyor, ülkenin başta madenlerine, değişmez gelir kalemi arasında yer alan temel vergilerine el konuluyor; ülkenin yazgısını elinde bulunduranlar bu durum karşısında bir şey yapamıyorlardı. Her alınan borç, kısa süreli bir rahatlamaya neden olsa da, yeni borç almayı gerekli kılan yeni bir süreci yanında getiriyordu³. Değişik yiyecek maddeleri ve Avrupa sanayinde kullanılan yeraltı ve yerüstü hammaddeleri Osmanlı liman kentlerinden, yabancı bandıralı gemilerle sürekli Avrupa'ya taşınıyordu. Gidip gelen yabancı kumpanyalara ait gemiler, Türkiye sahillerine Avrupa'da sanayi merkezlerinde fabrikalarda işlenmiş ürünleri taşırlarken, Türkiye limanlarından Avrupa'ya, Avrupa'nın sanayi için gereksinim duyulan hammaddeleri götürüyorlardı.

3 Bkz. Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Yordam yay., İstanbul, 2008, çşt. syf; bu sürecin nasıl bir sonuç yarattığına ilişkin bkz. Stefanos Yerasimos, *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, İstanbul, 2005.

Uluslararası ticaret yapacak nitelikte Türk bandıralı bir gemi bulmak neredeyse olanaksızdı. Sanayileşen Avrupa gittikçe genişleyen damarları için onu daha fazla besleyecek yeni kan arayışını sürdürüyor; Osmanlı ve onun gibi geri kalmış ülkelerden pazar/hammadde ikileminden yararlanıp, malını bu pazarlarda satıyor, bunun yanı sıra gereksinim duyduğu hammaddeyi ucuza kapatarak beslendikçe kendi coğrafyasında daha büyük sanayi atılımları yapıyordu. Bir yandan hammadde ve ucuza kapatılmış emekle, bir yandan da sermaye akışı ile Avrupa sürekli besleniyor; ekonominin bütün kollarında önemli gelişmeler görülüyordu. Varsıllık ve hızlı sermaye akışı kentlerin görüntüsünü değiştiriyor; limanlara yığılan malın, bu malları taşıyan gemilerin haddi hesabı bulunmuyordu. Türkiye ve Türkiye gibi ülkeler ise sanayileşen Avrupa'yı hem üretilen sanayi malını tüketerek hem de Batı sanayisi için gereksinim duyulan hammaddeleri sağlayarak çift yönlü besliyorlardı. Gelişme Batı'da baş



döndürücü, Doğu'da ise yavaş, ancak Batı'nın gelişme reflekslerinin etkisinde göreceli ve yapaydı. Bu yapay gelişmeyle ekonomik yönden katlanan dışa bağımlılık süreci yan yana gidiyordu. Gelişme ancak batıdan aktarılabilen şeylerle sınırlıydı. Buna karşın, sınırlı ve yapay gelişme alanlarından batının Avrupa coğrafyasına götürdüklerinin ucu bucağı yoktu. Atılımlar ekonomik refahla sınırlı kalmıyor; toplumsal dokuya, kentsel görüntüye, kültürel sıçrayışlara dek uzanıyordu.

Dünyada varsıllar-yoksullar ayırımı keskinleşti-



yor; süreç, hammadde sağlayan, açık pazar olma durumundan öte gidemeyen yoksullar kulübü, giderek siyasal bağımsızlığını tehlikeye düşürecek bir dizi zorlamanın ve etkinin altında kalıyordu. Bir nefes ötesinde gözlemlediği bu baş döndürücü gelişmenin yanında, toplumsal temelde, toplumu derinden kavrayarak gelen yoksulluk, Doğu ile Batı arasındaki gelişmişlik farkını katladıkça katlıyordu. Bu zıtlık, en yoğun olarak, doğunun en batısında yer alan Osmanlı ülkesinde yaşanıyordu. Koskoca ülke geçmişi yadsırcasına bir periferi olmuş; yani gelişen ülkelerin etki alanında, ona bağlı yapay bir uydu görünümü almıştı. Ülkede başta do-

kuma sanayi olmak üzere şeker ve gaz gibi en basit gereksinimleri sağlayacak sanayi malı üretimi yapılamıyordu. Halkın en çok gereksinimi duyduğu maddeler bez, şeker, gaz ve pek çok yerde açlığa neden olacak tahıl ürünleri ve undu. Sözde ülke bir tarım ülkesiydi; halkının neredeyse yüzde doksanı tarımsal iş kollarında etkinlik gösteriyordu. Onca uğraşıya karşın, açlık tehlikesinden bile bütünüyle sıyrılmak olanaklı

değildi. Ezici çoğunluk tarımla uğraşıyordu, ancak o ezici çoğunluk açlığın pençesindeydi. Özellikle

kış aylarında, taşımacılığın ya çok sınırlı ya da hiç yapılamadığı zamanlarda, Karadeniz kıyılarında halkın en büyük derdi açlıktı. Konya'da taşınmadığı için buğday stokları çürümeye terk edilirken, ancak Romanya'dan ya da Amerika Birleşik Devletleri'nden gelen buğdayla Karadeniz insanı karnını doyurabiliyordu. Ülkenin genelinde tenekecilik, kunduracılık, basit deri ürünleri, peynircilik, tuğla ve kiremitçilik gibi sanayinin en alt düzeyinde üretimin dışında sanayi ürünü üretme olanağı yoktu⁴. Ülke küçük el sanatları ve tarımsal üretimin ötesine geçen bir üretim birikimine ulaşamamıştı. Üretim, geleneksel yöntemlerle küçük el zanaatlarına dayanıyordu.

Türkiye'nin Batı'nın sanayisini besleyen ve ona hammadde aktaran açık pazar konumu, göreceli bir gelişmenin gölgesinde katmerleşiyor, derinle-

şiyor; derinleştikçe yeni sorunlara neden olarak toplumsal dokuyu sıkı pençesiyle eziyordu. Özellikle Batı Avrupa ülkelerinde yoğun bir sermaye birikimi yaşanmaktaydı. Artık istila, yalnız ordularla ya da silahlı güçlerle yapılmıyordu. Daha kapsayıcı bir biçimde,

ekonomik sömürü alanları ve yapay etki alanları yaratılarak yeni bir boyut yakalanmıştı.



4 Konunun ayrıntısı için bkz: Memduh Yasa, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978*, Akbank Kültür yay., İstanbul, 1980, çşt. syf.

Bu yeni görüntü sömürgeci güçlerce yaratılmıştı. Osmanlı Devleti de kapitülasyonların ve kabotaj uygulamalarının etkisiyle bir sömürü alanına dönüşmüştü. Avrupa limanlarından yüklenen ve sanayileşen ülkelerin fabrikalarında ürettiği ucuz ve çoğu zaman niteliksiz mallar Osmanlı pazarlarına yayılmıştı.

Göreceli olarak Osmanlı toplumu bir tüketim toplumu olma özelliğini aşamamış, Ortaçağ koşullarında tarımsal teknik düzeyinin üzerine çıkamamıştı. Osmanlı Devleti sanayi devrimini kaçırmış olmanın acılarını bağımsızlığını, ekonomik bağımlılığa dönüşmeye göz yumarak çekiyordu. Yitirilen fırsatlar, tutsaklığın yolunu açmıştı.

Ülkede sanayileşme düzeyi doğal olarak düşüktü. Borçlanma katlanarak arttıkça, göreceli refah tutsaklığı doğru yürüyüşün yollarını da oluşturmaktaydı. Yapay refah düzeyine ulaşmakta, Ege Bölgesi'nin ayrı bir yeri vardı. Avrupa sanayisi için gereksinim duyulan pamuk, üzüm, incir, tütün, palamut gibi kimi üretim türlerinde Ege bölgesi Osmanlı'nın en üretken tarım alanıydı. Bölgenin ekonomik verimlilik ve ticari hareketlilik açısından merkezi İzmir'di. Bir limanı vardı. İzmir'in gerisinde kalan geniş tarım alanları Avrupa sanayisi için gereksinim duyulan sanayi hammadde ve kimi gıda ürünlerinin üretimi için doğal zenginliğe ve ekolojik yapıya sahipti. Geleneksel el sanatlarına dayanan Osmanlı üretimi çöküp, Avrupa için gereksinim duyulan maddelerin üretimine bu bölgede özel bir önem veriliyordu. Bunda yabancı yatırımcının payı da büyüktü. Bu işletmeciler aldıkları imtiyazlarla ucuz hammadde elde edebilecekleri üretim alanları yaratmak için krediler vererek, kesenin ağzını açmışlardı. Açılan keseleri katlanan banknot demetleri olarak onlara geri dönüyordu.

Kentte ve kenti besleyen yakın üretim alanlarında bu hammadde türlerinin üretimine dönük tarımsal etkinlikle ve bunun getirdiği parayla dışa bağımlı bir ticari canlanış ister istemez ortaya çıktı.



Bu canlanış, ülkenin ekonomik kalkınmasına dönüşmüyordu. Yabancı yatırımcılar daha çok Avrupa için gereksinim duyulan hammadde ve pazar olanaklarını genişletecek alanlarda yatırım yapıyorlardı. Demiryolları, gemilerin ulaşımında gereksinim duyulan fenerler, limanlar, gemi adamı gibi alanlar-



da yabancıların etkinliği söz konusuydu. Böylece 19. yüzyılın ikinci yarısında Türk toplumunda, yeni bir ticaret sınıfının ortaya çıkması kaçınılmaz oldu.

Sermayenin belli ellerde toplanmasıyla toplumsal farklılaşmalar keskinleşti; ticaret belli bir sınıfın elinde yoğunlaştı. Büyük toprak sahipleri dışa dayanan göreceli refahtan en büyük payı aldılar. Bunların yanı sıra yeni bir türedi, aracı rolü üstlenen tüccar zümre palazlandı. Sermaye belli kesimlerin elinde toplanırken, varsıl-yoksul ayırımı yoğunlaştı ve keskinleşti. Gelir düzeyleri



arasındaki farklılık, kıyaslanamaz ölçüde derinleşti. Toprağa bağlı varsıl konaklarının yakınlarında konağa bağlı bir yaşama düzeni ortaya çıktı. Başta sağlık ve eğitim gibi çok temel insani gereksinimlerini bile karşılayamayan bu geniş sınıf, yaşamı boyunca yanına yanaştığı konak sahibine çalışıyor; karın tokluğundan öte bir gönenç düzeyine ulaşamıyordu.



Kentlerde ise Türkler daha çok liman ve limanı çevreleyen ticarethanelerde, depolarda amelelik ve hamallık gibi yoğun insan emeğine dayanan işlere yönelmişlerdi. Kapital birikimi genel olarak bölgeye yeni olanaklar ve yatırımlar getiriyordu. Ancak bu dışa bağımlı bir süreçte, bağımlılık koşulları derinleşerek olabiliyordu. Bu süreçte, toplumsal sınıfların kendi arasındaki keskin ayrımlar ve uçurumlar ortaya çıkıyordu. Bankacılık, sigortacılık, bankerlik, simsarlık gibi yeni uğraşı türleri ortaya çıkmaya başladı; ancak bu da ağırlıklı olarak yabancıların elindeydi. Bu kapitalist zümre, dışarıyla kıyaslanamayacak kadar cılızdı.

Bu durumla bile, geri ve yoksul bir ülkede, toplumsal farklılaşmanın kutuplarından birisi olmaya yeterliydi. Türkiye’de bu süreçte görülen kapital oluşumlar, ülke dışındaki kapitalist dünyanın içerdeki uzantıları gibiydi. Toplumsal tabakalara bakıldığında şu görülmüyordu: Küçük bir grup, kapital birikiminin etkisiyle ülkede etkin olmaya



başlamıştı. Bunların bir kısmı toplumsal ve kültür düzeylerine paralel olarak, Avrupalı bir yaşam tarzı arayışına yönelmiş ve o dünyaya öykünen bir psikolojiye bürünmüştü. Bir dönümüm yaşanıyordu. Önceleri toplumda, Türklerin ticaret ve sanayi gibi alanlarda etkinlik göstermesi ayıplanırken, bir süre sonra, ticarete etkili olan Türk girişimciler de kendisini gösterdi.

Özellikle İttihat ve Terakki’nin iktidarı döneminde yerli bir burjuvazi yaratma politikaları yerli sermaye gurubun ortaya çıkmasında oldukça etkili oldu⁵. Bu politikalar, sayıları ve sermayeleri sınırlı da olsa, yerli bir tüccar zümre ortaya çıkardı. Bu sınıfın kültür ve toplumsal yaşayış biçimi yerlilik özelliği gösteriyordu; ancak batıya öykünme duygusuyla, yaşam biçimine yeni bir yön, içerik ve zenginlik vermeye çalışıyordu. Elinde biriken paranın sunduğu yeni olanaklarla yaşamını geleneksel yapının göreceli dışında, ama büyük ölçüde onun koşullarına uyduran eğilimler içine girmiş; böylelikle, Türkiye’nin kendi içinden gelen ref-

5 Zafer Toprak, *İttihat-Terakki ve Devletçilik (1908-1950)*, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul, 1995.

lekslerle ve toplumsal ve kültürel etkenlerin yönlendirmesiyle yeni bir kültür ortamı yaratan farklı bir sınıf ortaya çıkmıştı. Bunların sayısı ilk başta çok değildi; ancak, süreç içinde belli ölçüde arttı. Toplumsal ve ekonomik yapı içinde ağırlıklarını daha da duyurmayı başardılar. Yaptıkları üretim süreçlerinin dışında, dış satım yapan yabancı ya da Türkiyeli gayrimüslim tüccara mal aktaran aracı bir girişimci sınıfın yapabildikleriyle sınırlıydı. Üretim mekânlarından kâhyaları ve çengelcileri aracılığıyla mal topluyorlar; bu malı mağazalarında bekleyen, ülke dışındaki ticaret merkezleriyle bağlantıları olan büyük tüccarlara ulaştırıyorlardı.

Göreceli gelişmenin ve artan ticaretin sunduğu olanaklar, ülkenin bağımlılığının gittikçe arttığı bir süreçte ancak değişik kimliklerin ve kesimlerin elinde toplanıyordu. Toplumsal yapının içinde tabakalaşmalar, derinleşen kimlik ve sınıf farkları oluşuyordu. Ortalama düzeyde ve yaygın biçimde Türk tarlasında çalışır, üretir; tarlasında ürettiği ürünü, daha çok azınlıkların tekelinde olan, simsarlara ve çengelcilere kaptırırdı. Üretimin zorluğu gözetilmezdi. Açık göz gayrimüslim simsarlar, Türk üreticinin elinden aldığı malı, büyük liman kentlerindeki depolara yığarlardı. Bir süre sonra bunlara yerli simsarlar da katıldı. Pek çok yerde lokomotifler yokken bu taşıma işi, deve kervanlarıyla ya da kağnı kollarıyla yapılırdı. Lokomotifler devreye sokulduktan sonra, önemli

üretim merkezleri demiryollarıyla limanlara bağlanmıştı. Ege Bölgesi'nde İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve İzmir-Aydın Demiryolu üzerinde yabancıların denetiminde işletilen lokomotiflere bağlı vagonlar ve yük katarları bölgede üretilen ve Avrupa dokuma sanayi için önemli bir hammadde özelliği gösteren pamuğu, üzümü, inciri, palamudu ve daha pek çok tarımsal ürünü İzmir Limanı'na taşıyorlardı. Daha önce deve kervanlarıyla ya da kağnı kollarıyla son-

ra da ağırlıklı olarak lokomotiflerle yapılan bu taşıma işi bile, Türklerin denetiminde değildi. Üç beş kuruşa, çok düşük paralar ödenerek Türk üreticilerin elinden kapılan ve kapatılan ürünler fiyatları katlanarak liman kentlerine yığılırdı. Bu aşamadan sonra iş kentlerdeki borsa simsarlarının eline düşmüş olurdu. Fiyat katlanarak, yine ağırlıklı biçimde gayrimüslim

olan tüccarların eline geçer, başta Fransa, İngiltere, İspanya ve İtalya olmak üzere başka ülkelerin acenelerine bağlı ticaret gemilerine balyalar, çuvallar ya da kutular halinde, Türk hamalların sırtında yüklenirdi. Yabancı ve gayrimüslim köşkları ve büyük malları olan büyük ölçüde varlıklı efendi; Türk hamallık yapan yoksuldu. Birinin parası ve sermayesi vardı; ötekının yalnızca emeği devredeydi. Ülkenin nüfusu sözde ağırlıklı olarak Türk'tü; ancak, limanlarında görünen büyük tonajlı gemiler hep yabancı bandıralar taşıyorlardı. Limanlarda hem yabancı bandıralı gemiler kaynaşıyordu hem de sırtlarında balyalar ya da çuvallar yüklü Türk hamallar.





Sanayi Devri'nden önceki dönemlerden buyana yabancılar zaman içinde yalnızca taşımacılık konusunda değil, gittikçe yaygınlaşarak liman hizmetleri konusunda da ayrıcalıklar elde etmişlerdi. Kapitülasyonlar bu ayrıcalıkların ana omurgasını oluşturuyordu. Yabancı bandıralı gemiler büyük limanlara gelir, oradan yükünü yükler ve Avrupa'nın büyük limanlarına sürekli yük ve insan taşır ve geriye dönerken de yine yük ve insan getirirlerdi.

Osmanlı Devleti Türkiye Cumhuriyeti'ne dönüşürken, Avrupa kapitalizminin etkisinde ve sarmalında, ne yapacağını bilemez bir görüntü altında bulunuyordu⁶.

Bu koşullarda, tam bağımsız bir Türkiye yaratma amaç ve arzusu, son derece önemliydi. Yitirilen savaşımlardan ayrı olarak, ekonomik alanda yitirilen yığınla kale vardı. Dış borç sarmalı, kapitülasyon-kabotaj kısılacı ve ekonomiyi ilgilendiren her türlü alanda verilen sayısız ayrıcalıklar yeni vatanlarında Türkleri tutsak etmiş, boğuyordu. Atatürk'ün bu anlayışı hem tarihsel sezgilerin üzerine gelişen bir bilince hem de savaş yıllarında ve en azından Osmanlı Devleti'nde yaşanmış bu acı deneyimlerin üzerine oturmuştu.

Geçmişe dönük acı deneyimler hala belleklerdeydi.

Bu kötü yazgıyı yenmek için denizcilik ulusal bir ülkü olarak algılanmalıydı. Denizlerde filolarını işletebilen ülkeler, filolarının büyüklüğü ölçüsünde varlıklılıydılar. Bunu başaramayanlar ise yoksullar kulübünün doğal üyesiydiler. Varlık olmadan dirlik olmazdı. Sağlam bir toplum yapısı ancak üretilerek gerçekleştirilebilirdi. Türkiye artık kalkınmanın en önemli motorlarından birinin deniz ticareti ve ulusal denizcilik filosu yaratmak olduğunu görmeliydi. Yeni Türkiye'de denizcilik geri bırakılmışlık yazgısından sıyrılmalıydı. Türkiye'nin kalkınma hamlelerinde itici etken olmak zorunluluğu, gelişecek ve çoğalacak Türk denizciliğinin ve deniz adamlarının omuzlarına yüklenmiş bir borçtu. Bu görkemli görev dönemin kendine özgü havası ve heyecanı içinde, bir ülkü olarak algılanıyordu. İşgal orduları İzmir'de denize dökülürken; "*Başardınız!*" diyenlere Mustafa Kemal, "*Asıl mücadele şimdi başlıyor!*" demişti. O'nun yeni dönem için öngördüğü geri kalmışlık zincirlerini kırarak, gönenç içinde bir toplum yaratma savaşımında gönüllü neferlerden oluşan ordunun içinde, Türk denizcileri en ön sırada yer alıyorlardı.

6 Kısım b.kz. Gündüz Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi: 1923, İzmir (Haberler, Belgeler, Yorumlar)*, Ankara, 1968, s.VII; Konu ile ilgili bazı yapıtlara bakılabilir: Şevket Pamuk, *Türkiye İktisat Tarihi Üzerine*, Gerçek yay., İstanbul, 1988; yine b.kz: Doğan Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni: Dün-Bugün*, Tekin yay., İstanbul, 1996; çeşitli ciltler.

Yeni Dönem, Yeni Arayışlar: İzmir İktisat Kongresi ve Türk Deniz Ticaretini'nin Sorunları

Aslında bu yöndeki arayışlar, bir dönüm noktası olmakla birlikte, Lozan Barış Görüşmeleri sonuçlanmadan kendini gösterdi. Pek çok sorunun görüşüldüğü, yeni arayışların ortaya çıktığı 1923 İzmir İktisat Kongresi'nde Türk deniz ticaretinin durumu ve önündeki engeller pek çok sorunun yanı sıra olabildiği ölçüde ele alındı. Üzerinde en duyarlılıkla durulan konu, Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığını sağlayamamış oluşuydu. Ne yazık ki Türkiye o günkü koşullarda hala bir ekonomik bağımlılık içindeydi.

Bu durum ister istemez, yeni arayışları getirdi. Var olan görüntü en azından modern Türkiye'yi yaratmak isteyenlerin amaçlarıyla zıtlık oluşturuyordu. Ekonominin ulusal bir nitelik kazanması kaçınılmazdı. Bu amaçla 17 Şubat 1923'te Atatürk'ün öngörüsü ve ağırlıklı olarak İktisat Bakanı Mahmut Esat (Bozkurt) Bey'in öncülüğünde İzmir'de yeni politika arayışlarını masaya yatıran büyük bir kongre düzenlendi. Kongreye pek çok kesimden temsilci katılarak, raporlarını okudular.



Dönemin İktisat Vekili Mahmut Esat Bey kongrede bir konuşma yaptı.

O, İzmir gibi işgal yıllarının en büyük acılarını çekmiş bir kentte bu etkinliğin amacını şöyle açıkladı:

“İktisat Kongresi'ni toplamaktan amaç, Türkiye'nin her tarafı bir olduğu halde, mesafenin uzaklığından ve yolların kötülüğünden, üzümlere söylemeliyiz ki İstanbul'daki tüccarlarımız Avrupa'nın uzak memleketlerdeki tüccarları .. İstanbul'daki çiftçilerimiz, uzak memleketlerdeki çiftçileri tanıdıkları halde, Erzurum'u, Diyarbakır'ı, Bitlis'i tanıyamayacak kadar kötü durumdadırlar”⁷.

7 Gündüz Ökçün, a.g.e, s.VIII, ayrıca; s.13.

Yol olmayışı, geri kalışın en önemli nedeni sayılıyordu. Liman kentlerinin görüntüsü, dışarı ile orantısız da olsa yapılan ticaretin sunduğu yeni olanaklarla daha iyi bir durumdaydı. Ancak iç kesimlerin koşulları daha da kötüydü. Bu yüzden İzmir, liman ve liman etkinliklerinin getirdiği göreceli refahla, öteki Anadolu kentlerine oranla daha iyi bir durumdaydı. Ancak kurtuluşla birlikte

yaşanan büyük İzmir yangını kenti harabeye çevirmişti. Pek çok konutun yanı sıra liman çevresinde yoğunlaşmış mağazalar, atölyeler, ticarethaneler ve depolar bu yangından büyük zarar görmüşlerdi. En önemlisi de batı ile Türkiye arasında dış satımda aracı rolü oynayan gayrimüslim zümrelerin ülkeyi terk etmesiyle, ticaret ve bu doğrultuda deniz ticareti de büyük bir darbe almıştı⁸.

Handwritten document from the State Archives of the Republic of Turkey (Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü). The document is dated 1923 and contains handwritten text in Turkish and Greek. The text is written on a grid of boxes. The top section contains the title "İSKAN MINTIKASI" and the date "1923". The middle section contains the text "DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ" and "CUMHURİYET ARŞİVİ". The bottom section contains the text "İSKAN MINTIKASI" and the date "1923". The document is signed by the "İSKAN MINTIKASI MÜDÜRLÜĞÜ" and the "İSKAN MINTIKASI MÜDÜRÜ".

Handwritten text in Turkish and Greek. The text is written on a grid of boxes. The top section contains the title "İSKAN MINTIKASI" and the date "1923". The middle section contains the text "DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ" and "CUMHURİYET ARŞİVİ". The bottom section contains the text "İSKAN MINTIKASI" and the date "1923". The document is signed by the "İSKAN MINTIKASI MÜDÜRLÜĞÜ" and the "İSKAN MINTIKASI MÜDÜRÜ".

Handwritten text in Turkish and Greek. The text is written on a grid of boxes. The top section contains the title "İSKAN MINTIKASI" and the date "1923". The middle section contains the text "DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ" and "CUMHURİYET ARŞİVİ". The bottom section contains the text "İSKAN MINTIKASI" and the date "1923". The document is signed by the "İSKAN MINTIKASI MÜDÜRLÜĞÜ" and the "İSKAN MINTIKASI MÜDÜRÜ".

1923 yılında, İskan Mıntıkası Müdürlüğü'nün Yunanistan'a gönderilecek sürat gemisine ilişkin bir yazısı.

8 Konu ile ilgili bkz. Kemal Arı, "Kurtuluş Savaşı'nın Bitiminde Türkiye Dışına Yönelik Göçler ve Sonuçları", *Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri: Değişen Dünya Dengeleri İçinde Askeri ve Stratejik Açılardan Türkiye* (İstanbul, 23-25 Ekim 1995), 1, Gnkur. ATASE yay., Ankara, 1995, s.496-504.

Türkiye'nin ekonomik sorunlarının her biri teker teker bu kongrede masaya yatırıldı. Temel sorunlar irdelendi, önerilerde bulunuldu. Önemli kararlar alındı. "Müttetifikan Kabul" seslenişiyse onaylanan ve karara bağlanan ilkelerden önemli bir kısmı da deniz ticareti ile ilgiliydi. "*Ticaret-i Bahriye Meseleleri*" başlığıyla kongre üyelerince oylanan ve karara bağlanan ilkeler şunlardı:

Türkiye, kendi limanlarında kendi bayrağından başka bayrak taşıyan gemilerin ticaret yapmamasına çaba gösterecekti. Böylece kabotaj sorunu çözülünce, bağımsızlık hakkı sağlanmış olacaktı. Türkiye'de gemi işleten armatörlere yeni gemiler alabilmeleri için çok büyük olanaklar sağlanacaktı. Bu olanak "en büyük müsaade ile" sermaye bulunması olarak vurgulanıyordu. Sermaye ülkede belki de en az bulunan şeydi. Bu amaçla, deniz ticaretini ülkü olarak görüp, büyük bir yoğunlukla ilgilenen bankalar kurulmalıydı. Üstelik bu bankalar deniz ticareti alanındaki sigortacılıkla da ilgilenmeliydiler. Ülkede bir Donanma Cemiyeti vardı. Bu cemiyetin sermaye ve kazancı şehit çocuklarına ayrılmalı ve dağıtılmalıydı. Hatta bu sermaye ile bir deniz ticareti bankasının kurulması bile gerekirdi. Denizcilik sektörü denilince, yalnızca gemilerin gidiş geliş algılanamazdı. Onu çevreleyip besleyen bir sanayi kuşkusuz gerekirdi. Denizcilikle ilgili sanayinin canlandırılması büyük yararlar getirecek önemli bir işti. Hükümete ait arazilerden tersane alanı olabilecek yerlerin bedelsiz olarak derhal deniz sanayi alanında uğraşan girişimcilere, zanaatkâr ve işçilere verilmesi gerekliydi. Ülkede bazı gemi yapım tezgâhları vardı. Bunların yapımında gerekli olan bazı maddeler ülkede bulunmuyordu. Bu maddeler ülkeye getirilirken, bunlardan vergi alınmamalıydı. Yapım tezgâhları ve ustalarının beş sene vergiden muaf tutulmaları bile öneriler arasındaydı. Yapılacak deniz yükleme araç gereçlerinden ve motorlarından da vergi alınmamalıydı. Deniz yükleme araç-gereçlerinin bilimsel ilkelere uygun yapılması gerekiyordu. Bu denizcilik alanında gelişmek için gerekli bir konuydu. Bunun için de planlı hareket edilmeliydi. Denizcilik Bakanlı-



ğı tarafından tezgâhlara yönelik inşaat planlarının yapılması ve uygulamanın denetlenmesi gerekliydi. Üç yüz tondan fazla yükleme yapmaya uygun araç-gereç yapacak tezgâhlara hükümetçe ödüller verilmeli, böylece gemicilik sanayinin canlanması desteklenmeliydi. Limanlar arasında postacılık yapabilmek hakkının plana uygun hale getirilmesi ve bunun denizcilik bakanlığınca denetimi gerekiyordu. Denizcilik alanında araç-gereç yapımında ormanlardan gereksinimi duyulan kerestenin, ilgili kurumlara verilmesinin kesinlikle engellenmemesi gerekliydi. Deniz taşıma araçlarının sigortalanması sağlanmalıydı. Bu gemi işleten kişiler için zorunlu hale getirilmeliydi. Seyr-i Sefain İdaresi Türkiye gemiciliğinin en büyük çatısıydı. Bu önemli kurum

devletin bürokratik yapısından kurtarılmalı, ticari bir kurul tarafından yönetilmesi ve düzenlenmesi sağlanmalıydı. Hükümet'in bu konuda sorumlulukları vardı. Gerekli zaman yararlanmak üzere oluşturulan Deniz Taşıma Araçlarına ilişkin yasaya öncelikle hükümet uymalıydı⁹.

Kimi gemiler, limanlar arasında posta görevi görüyorlardı. Bunlardan fener ve sağlık vergileri yarım ölçüde alınıyordu. Bu hak tüm Türk gemi işletmeleri için yaygınlaştırılmalıydı. Hangi zamanda gelirse gelsin, bir gemi limana geldiğinde pratikasının verilmesi sağlanmalıydı. Türk limanlarının durumu iyi değildi. Limanların tümü neredeyse bütünüyle azgın dalgalara karşı açık bir durumdaydı. Karadeniz ve Akdeniz'e ivedi olarak korunaklı limanlar yapılmalıydı. Yükleme ve boşaltma işlerinin yapılabilmesi için kolaylıklar sağlanmalıydı. Bu nedenle büyük gemilerden boşaltma ve bunlara yükleme yapma amacıyla kaçınılmaz olarak kayık limanlarının yapılması gerçekleştirilmeliydi. Bu ise bir yonteme bağlanmalıydı. Kefalet alınmak koşuluyla, motorların da transit eşya taşımalarına izin verilmeliydi. Deniz ticaretinde dayanışmayı sağlamak için esnaf derneklerinin kurulmasına ön ayak olunmalıydı. Balıkçılık ve balık ürünlerinin desteklenmesi için, balık vergisinin kaldırılması sağlanmalıydı. Balıkyağcılığın gelişimi ve ilerlemesi için destek verilmeliydi¹⁰.

9 11 Ekim 1914 tarihinde çıkarılan "*tedarik-i vesait-i nakliye-i bahriye hakkındaki kanun-u muvakkat*" adlı yasa. Bu yasaya uyularak, Birinci Dünya Savaşı başlarında çıkarılan kararnamelerde, Bahriye Nezareti/ Deniz Bakanlığı yerli ve yabancı tüm gemilere el koyma hakkı vermişti.

10 Gündüz Ökçün, *a.g.e.*, s.414.

Tableau analytique des passeports délivrés
par la 61ème Sous-Commission.

DEVLET ARŞIVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

Passeports délivrés en 1924:

	Passeports	Personnes
Passeports délivrés du 9 février au 23 Juin 1924 en base des listes approuvées par la Commission Mixte.....	471	1050
Passeports délivrés du mois de juin au 31 décembre 1924 aux échangeables de Cons/pls.	11170	31120
Passeports délivrés aux bureaux de la section de Péra du 27 octobre au 12 décembre 1924.....	1285	3150
Passeports délivrés aux échangeables concentrés à Baloukli.....	1615	4024
Passeports délivrés sur place du mois de Juin au mois de novembre 1924 à tous les villages de la circonscription de la 61ème Sous-Commission..... (Parmi les 34325 grecs échangeables des villages de la circonscription de la 61ème S/Commission les 13590 se trouvaient installés dans la ville même de Constantinople.)	11532	34325
Total des passeports délivrés jusqu'au 31 décembre 1924.....	26073	73679

Passeports délivrés en 1925:

Passeports délivrés du 1er Janvier au 31 décembre 1924.....	2593	5642
Passeports délivrés dans le courant du mois d'août 1925.....	212	415
Passeports délivrés dans le courant du mois de septembre 1925.....	136	240
	2934	
	29014	79074

272			14	77	38	11
-----	--	--	----	----	----	----

1925 yılında Türkiye dışına çıkacak Ortadoksların pasaport durumlarını gösteren belge.

İzmir İktisat Kongresi sonunda bir “Misak-ı İktisadi” yayınlarak ekonomik bağımsızlığa vurgu yaptı. Ekonomik bağımsızlığın gerçekleştirilebilmesi için öncelikle

gerçekleştirilmesi gereken işler ele alındı. Bu önceliklerin hemen tümü, Türk denizciliğinin ve deniz ticaretinin canlandırılmasını zorunlu kılıyordu.

Ve Lozan: Dönüm Noktası...



Misak-ı İktisadi ekonomik kalkınmanın programı niteliğindeydi. Bu kongreye ve bu kongrenin sonunda kabul edilen bu metne İzmir ev sahipliği yapmıştı. İzmir yalnız 9 Eylül günü Türk süvarilerinin kente girmesiyle Türkiye'nin kurtuluşunun simgesi olmamış¹¹; aynı zamanda ekonomik tam bağımsızlığa yönelmek için ilk kıvılcımın parlamasına da tanıklık etmişti. Kongreye halk katmanlarından pek çok kesim katılmış, sorunlarını dile getirmiş; bir bütünlük içinde kalkınmak için yapılması gereken şeyler üzerine önerilerde bulunmuşlardı. Ancak bunun için öncelikle özgür bir yurda gereksinimleri vardı. Bu yurt toprakları kazanıldıktan sonra, heyecanla örülmüş atılım duyguları içinde, ülkenin el birliği ile kalkındırılması için uğraş verilecekti.

İstenen ve heyecanla dile getirilen bu arzular, olabildiği ölçüde Lozan'da gerçekleştirildi.

Türkler, ilk kez ciddi olarak Lozan'da kendilerinin tersine işleyen bu gidişe dur demeye çalıştılar. Birinci Dünya Savaşı'nın başlarında Almanların yanında ülkeyi savaşa sokan İttihat ve Terakki yönetiminin, kapitülasyonları kaldırma kararını kimse ciddiye almamıştı¹². Hatta kimi siyaset merkezlerinde uygulanamayan bu karar alay konusu bile olmuştu. Ancak Türkiye Lozan'da konuyu çok daha ciddi biçimde gündeme getirdi. Türkiye gerçek anlamda bağımsız olacaksa, ulusal niteliği olan bir ekonomi yaratmalıydı. Bu ekonominin üretme ve pazarlama çabaları yanında, en önemli yanlarından birisini üretilen malı taşıma ayağı oluşturuyordu. Ancak kabotaj uygulamaları Türkleri üç tarafı denizlerle çevrili olan sahillerine sanki hapsetmiş gibiydi. Kapitülasyonlar, kabotaj uygulamalarının ana çerçevesini oluşturuyordu.

11 Bu tarihsel sürecin ayrıntısı için bkz. Kemal Arı, *Üçüncü Kılıç: İzmir'in Kurtuluşu ve Yüzbaşı Şerafettin Bey*, Zeus yay., İzmir, 2006, s.132; ayrı baskısı, *Maltepe Ün. yay, İstanbul, 2006*.

12 Bkz. Kemal Arı, *Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi*, Gnkur. ATASE yay., Ankara, 1997, s.44.

Türkiye Kurtuluş Savaşı'nın silahlı evresinin bitmesinin ardından Lozan'a Osmanlı Devleti'nden kalan ve yüzyıllar boyu sürmüş olan sorunları çözmek üzere gitmişti. Türk kuruluna, Kurtuluş Savaşı'nın ünlü Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa (İnönü) başkanlık ediyordu. Savaşta Yunanistan'a karşı Türk orduları ezici bir üstünlük gösterip zafer kazanmışlardı. Oysa sınırların yeniden çizilmesi yanında Osmanlı Devleti'nden kalan borçların paylaşılması, sınırların yeniden belirlenmesi, kapitülasyonların kaldırılması başta sigortacılık, bankacılık ve ticaret konuları olmak üzere ayrıcalıklar konusunun bertaraf edilmesi, çetin uğraşları gerektiriyordu. Başta İngiltere ve Fransa, kendi ürettiği mallar için açık pazar olarak gördükleri coğrafyalarda, ulusal politikalar oluşturulmasını istemiyorlardı. Gemileri aracılığıyla, bu limanlara her uğrayış ve bu limanlardan her ayrılış, bir ekonomik kazanç demektir.

Gümrük vergilerinin düşük ya da hiç olmadığı durumlarda, gemileri bu limanlara uğrayıp mallarını boşalttıklarında, Avrupalı tüccar yerli uzantıları aracılığıyla Türkiye insanının alın terini sömürüyordu. Bu limanlardan kalkan gemiler Türk köylüsünün büyük bir emekle ve alın

teriyle ürettiği ürününü, son derece düşük fiyatlara kapatıp Napoli, Paris, Londra, Barselona gibi kıyı kentlerine taşıyorlar; bu kent limanlarına boşaltılan Türk mallarının uzun katarlarla oradan başka merkezlere aktarımlarını yapıyorlardı. Böylece, Anadolu'nun üretip, insanına ancak karın tokluğu sağlayan, hatta bunu bile sağlamaktan uzak emeği Avrupalı için bir zenginlik aracı haline gelebiliyordu. Ülkenin büyük limanları yanında, küçük iskeleleri de Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz boyunca serpiştirilmişti. Bu limanlara yabancı gemiler rahatça girip çıkabildiklerinden bu ayrıcalığın ellerinden çıkmasına karşıydılar. Türkiye ise en başta güvenlik konularını dile getirmek gereksinimi duyuyordu. Bu öncelik doğrultusunda Lozan'da kendisi için yaşamsal önemi olan konuları çözmek için çaba harcamış, çözemediklerinin çözümünü

sonraya bırakmak gibi bir yöntem ve strateji izlemişti. Bu amaçla Lozan'da kabotaj konusunda ortak bir bildiriye imza atmaktan geri kalmadı. Yayınlanan bildiride içlerinde Türkiye'nin de olduğu ülkeler, kabotaj ve liman hizmetlerinin antlaşmanın yürürlüğe girişinden sonra Türk ulusal bayrağının tekelinde olmasını kabul ediyorlardı. Bununla birlikte, 1 Ocak 1923'te kabotaj yapmakta olan ve liman hizmetleriyle uğraşan işletmeler konumlarını 31 Aralık 1923 yılına kadar sürdürebilecekti. Kararın altına imza koyanlar ardından bir de öneride bulunup, beklentilerini dile getiriyorlardı: *"Her halde, 31 Aralık 1923 tarihine kadar Türkiye, bugünkü Ticaret sözleşmesini imza eden öteki devletlerin gemilerine; bu gemilerin yük ve yolcuları için gidip gelme, limana yanaşma ve ticaret konusunda öngörülen kolaylıkları, hiçbir devlet yararına ayırım gözetmeksizin sağlayacaktır"*¹³.



Lozan'a karşın, Türklerin bu işin altından kalkamayacağı düşünülerek, yine de ayrıcalık beklentisi sürüyordu. Bu ayrıcalık beklentisinin yasal alt yapıları da süreç içinde hazırlanmıştı. Türkiye 14 Nisan 1921 tarihinde kabul edilen statü ile uluslararası yararı olan suyu-

ları rejimine ilişkin olarak,

Barselona Konferansı'nda 19 Nisan 1921'de kabul edilmiş statüye ve ek protokole katıldığını bildirmişti. Türkiye, deniz kıyısından yoksun ülkelerin bayrak hakkını (droit au pavillon, rights of flag) tanımış oluyordu.

Bu sözleşme deniz taşımacılığı ve ticareti alanında özel bir uygulama getiriyordu¹⁴. Türkiye, bu rejim altına sokulacak limanlarını sonradan açıklayacaktı. Fransız temsilci M. Barrere bunu, *"Uluslararası büyük sözleşmelere Türkiye'nin de katılma isteği"* gibi parlak bir cümle ile yorumluyordu¹⁵. Lozan kuşkusuz, geçmiş süreçlere ve uygulamalara baktığında büyük bir adım atarak, kabotaj hakkını Türkiye Cumhuriyeti'ne sağlamıştı. Ancak sonraki süreçle ilgili beklentiler sürüyordu. Bu beklentinin temelini de; Türklerin bu işin altından kalkamayacağı düşüncesi oluşturuyordu.

13 Lozan Barış Konferansı: Tutanaklar-Belgeler (Çev. Seha L. Meray), VII, Yapı Kredi yay., s.224.

14 A.g.e., VI, s.23.

15 A.g.e., s.21.

Aslında bu sonuç, Barrere'nin dediği gibi, Türkiye'nin dünya ile büyük sözleşmelere katılma isteğinden çok bilinçli olarak ve zorunlulukların getirdiği bir stratejinin sonucuydu: Türkiye kendi gemileri ve gemicilik şirketleriyle başkasına gereksinim duymadan ürettiğini taşıyacak kapasiteye sahip değildi. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün dediği gibi büyük düşlere kapılmadan, gerçekçi

bir temelde Türk denizciliğinin geliştirilmesi zorunluydu. Ancak gerçekler de açık biçimde ortadaydı: Türkiye, denizcilik acentelerinin azlığı, sınırlı taşıma kapasitesi olan gemileriyle ne yük, ne de insan taşıma gereksinimini karşılayacak durumdaydı. Bu nedenle ulusal bir strateji izleyerek, deniz ticaretini canlandıracak ve ona ulusal bir karakter verecek açılımlar yapmak zorundaydı.



Büyük Hedef...

Sağlam bir stratejiye dayanan geçiş sürecini planlamak gerektiğinin Türkler de farkındaydılar. Bu strateji ana yönleriyle şöyle oluşturuldu:

Amaç deniz taşımacılığı ve ticaretinde ulusal karakteri olan bir yapı ve oluşum meydana getirmektir. Bu özgün yeni oluşum ve açılım taşımacılığın öteki alanlarında, yani denizyolları ve karayolları için de geçerliydi. Bunun için yerli olanaklar zorlanmalı, her şeyden önce denizcilik ve deniz ticareti alanında etkinlik gösterecek yeni bir girişimci zümre yaratılmalıydı. Böylece o zamana dek ülkede gayrimüslimler aracılığıyla yapılmış bu etkinlikler, oluşturulmasına çalışılan milli-burjuvazi niteliği olan bir zümreye kaydırılabilecekti. Bu girişimci sınıfın ortaya çıkması için kuşkusuz bir zamanın geçmesi, koşulların olgunlaşması gerekiyordu. Bu yapılmaya ve bu yolda adımlar atılmaya çalışılırken, sorunlar ve karşılanması gereken beklentiler ve yapılması zorunlu işler kendiliğinden ortadan kalkmıyordu. Yaşam sürüyordu. Yaşam

kavgası içinde, kazanılan barış ortamında insanlar yeni bir umutla yaşama sarılıyorlar; çiftçiler tarlada, işçiler atölyelerde üretiyorlar; hizmet sektöründe yer alanlar da yüksünmeden hizmetlerini sunuyorlardı. Kırılmalar ve dalgalanmalar gösterse de diğer alanlarda olduğu gibi, deniz taşımacılığı alanında da limanlarda biriken mallar taşınmayı bekliyordu. Bu geçiş döneminde yabancı limanlara taşınacak mallar ilkel kara ve demiryolu ağıyla liman kentlerine yığılıyordu. Türk ülkesinin ürettiği malı yabancı limanlara ve pazarlara taşıyacak, ülke limanları arasındaki ticari etkinliği canlı tutacak, yurt dışından ülkeye yük ve insan taşıyacak gemilere gereksinim elbette sürüyordu. Kabotaj hakkını elde etmekle bu gereksinimi karşılayacak yükümlülükler birden bire sıfırlanmış olmuyordu. Ticari etkinlikler içinde limanlar arasında gemiler yine seferler yaparak yük ve insan taşınmalıydılar. Ekonominin dirilmesi, canlanması ve gelişmesi için bu yoğunluk bir an için geriye gitse de yeneden artmalıydı.



Temel Sorun

Türk insanı ürettiğini, yine limanlara katarlara bağlanmış vagonlar, kağnı kolları, deve kervanları, at ya da eşeklere bağlanmış arabalarla mal yığıldığına göre, yabancıların elinden kabotaj hakkı alındığında bu malların başka ülkelerin limanlarına, hatta küçük iskelelerden İstanbul, İzmir, İskenderun gibi büyük limanlara yönelik kıyı taşımacılığı bütünüyle yerli olanaklarla nasıl yapılabilir? Türkiye'nin bu yükün altından kendi olanaklarıyla kalkabileceği kapasite ve tonajda deniz taşıma filosu henüz oluşturulabilmiş değildi. Bunun için toplum kesimlerinde benimsenmiş bir gelenek, eğilim, irade ve arzu bile pek bulunmazken; bu durumda, ticaret ve ekonomi nasıl canlandırılabilirdi? Girişimci sınıf yoktu. Çok az bulunan sermaye ise sanki aslanın ağzındaydı. Sırf kabotaj hakkı kazandım demek için, Türk insanının ürettiğini taşıyamamanın ve ürünün tarlada çürütülmesinin hiçbir anlamı yoktu. Öncelikli olarak kazanılan hakkı, başkasına gereksinim duymadan kullanabilmek yetenek, yeterlilik ve olanaklarına kavuşmak gerekliydi. Bu aşamada çözüm yolu kendiliğinden beliriyordu: Gereksinimler devam ettiğine göre Türk gemilerinin yanı sıra yabancı kumpanyalara dönük kabotaj uygulaması bir süre daha devam etmeliydi. En azından bu aşamada, bu desteğin alınması kaçınılmazdı. Hem yerli hem de yabancı gemilerle, ürün tarlada çürümeye terk edilmeden pazar ortamlarına taşınabilirdi; hatta taşınmalıydı. Ancak yeni dönem, eskisi gibi ne-

redeyse sorumsuzluk ölçüsüne varan bir ayrıcalıklı biçimlendirilemezdi. Yeni koşullar, yöntemler, ilkel ve uygulamalar oluşturularak, taşımacılık yapan yabancı kumpanyalara kimi sınırlamalar getirilmesi gerekebilirdi. Bu süre içinde ülkenin kendi öz kaynakları zorlanarak yeni yük ve insan taşıma amaçlı gemiler ve diğer deniz taşıma araçları alınmalıydı. Teknoloji geliyor, gemilerin tonajları eskiye oranla akıl almaz ölçüde yükseliyordu. Bu nedenle bu tür gemilerin yanaşabileceği yeni limanlar yapılmalıydı. Bu limanlarda sağlıklı depolama ve paketleme olanakları geliştirilmeliydi. Her yere büyük limanlar yapma olanağı olmadığına göre, bu limanlar arasında bağlantıyı sağlayacak, en azından yük, insan taşıma ve posta işlerini gerçekleştirecek şileplerin yanaşabileceği küçük iskeleler oluşturulmalıydı. Bunun belli bir düzene ve anlayışa göre yapılması, boşluk yaratılmaması ve kaynakların gereksiz harcanmaması gerekliydi. Bu geçici sürede yeni gemicilik kumpanyaları kurulmalıydı. Türkiye'nin elinde bulunan gemiler fiziki açıdan yeterli değildi. Pek çoğu eski yapımdı. Hala yandan çarklı gemilerle insan ve yük taşımacılığı yapan gemiler vardı.

Büyük tonajlı ve teknik donanımlı yüksek gemilere gereksinim duyuluyordu. Bunun için de iki yol bulunuyordu: Yabancıların elinden Türk sermayesiyle gemi almak ya da yeni tersaneler oluşturularak, gemi yapmak...

Mustafa Kemal Paşa ünlü konuşmalarından birinde ülkesinin değişik sorunlarına ayrıntılı biçimde değinmiş; genel durum üzerine bilgiler verdikten sonra, şu cümlelerle Türk denizciliğine vurgu yapmıştı:

*“Efendiler!.. Bahriyemizi köklü ve ciddi bir biçimde düzelterip geliştirmeyi düşünmeliyiz. Bu konuda ağırlıklı konu özellikle seçkin kişileri gerekli donanıyla yetiştirip, ondan ülkenin ivedi gereksiniminde yarar sağlamaktır. Bunu yaparken de her halde ülkenin gücü üzerinde hayale dayanan düşüncelerden uzak kalmaktır...”*¹⁶

Türk denizciliğini güçlendirmek, bunu yaparken yalnız gemi satın alınarak ya da üretilerek ülkenin gereksinimleri için kullanmak... O zamanki deyimle, *“Türk bahriyesini”* dünyanın büyük taşıma filolarının yanında hatırı sayılır bir noktaya getirmek; üç yanı denizlerle çevrili olan ülkede, deniz ticaretinden ve taşımacılığundan en yüksek verimi elde etmek...

Bu temel düşünce, Cumhuriyet’i kuran kadrola-

rın en önemli hareket noktasını oluşturmuştu.

Denizlerde Türk denizciliğini canlandırarak, Türklerin *“bana ait”* diyebileceği bir taşıma filosu yaratmak; karada ise yurdu baştan aşağı demir ağlarla örerek, lokomotifli Anadolu’nun en uzak diyarlarına kadar götürmek... O zamana dek kapalı bir ekonomik yapı içinde kendi kısır döngüsünü kıramamış, yoksul kalmış, ürettiğini pazara taşıyamamış Anadolu insanının ürettiğini lokomotifler aracılığıyla liman kentlerine taşımak... Oradan da dünya pazarlarına açılmak... Yalnızca demiryollarını ve limanları değil; karayollarını da içine alan geniş bir ulaşım yolu projesi hazırlamak ve bunu devreye koymak... Böylece bir iktisat devleti olma düşünce, arzu ve çabasını, ulusal bir dava haline getirmek...

Bunlar o zamanların Türkiye’si için büyük hedeflerdi. Limanları demiryollarına ve karayollarına bağlamaya dönük olarak geniş bir bayındırlık programı hazırlanmıştı. *“Umur-u Nafia Programı”* denilen bu programla, yurdun en ücra köşesini büyük kentlere ve limanlara bağlamak arzulanıyordu¹⁷.



16 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, I, Atatürk Araştırma Merkezi yay., Ankara, 1997, s.350.

17 Umur-u Nafia Programı, İstanbul, 1923; ayrıca, bkz. Ziya Gürel, *Kurtuluş Savaşı'nda Demiryolculuk*, TTK yay., Ankara, 1989; konuya kısmen değinen bir çalışma için bkz. Kemal Arı, *“Samsun-Çarşamba Demiryolunun temel Atma Töreni ve Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi”*, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, VII/21 (Temmuz, 1989), s.609-623.

Yeni Öneriler Ve Strateji Araştırmaları...

26 Haziran 1924 günü Bakanlar Kurulu, Mustafa Kemal Paşa'nın başkanlığında toplandı. Ticaret Genel Müdürlüğü Türkiye'de Lozan Anlaşması'nın getirdiği yeni koşullar çerçevesinde Türkiye'nin denizcilik sektörü ve sorunları üzerine bir rapor hazırlamıştı. Toplantının konusu bu raporda değinilen konuları gözden geçirmek ve gerekli önlemleri almaktı. Yeni Türkiye'yi yaratanlar, ülkelerinin üzerine gözleri gibi titiyor, elde ettikleri yeni hukukun getirdiği kazanımları bütünüyle uygulamak istiyorlardı. Denizcilik konusunda sorunlar belliydi.

Yabancıların kabotajından bütünüyle sıyrılmak, ulusal temele dayanan bir denizcilik sektörü yaratmak; bunda ulusal sermayeyi yaygın kılmak...

Bu toplantıda Türk deniz ticaret ve taşımacılığının, Lozan'dan sonraki yeni durumda ve yabancı kumpanyalarla olan ilişkileri yönünden durumu gözden geçirildi.

Bir anda kabotaj uygulamasına geçilemediği için, bir ara dönem yaşıyordu. Türkiye'nin elinde kendi gereksinimlerini karşılayacak bir deniz filosu yoktu. Bu ara dönemde kimi yabancı kumpanyalara Lozan'ın imzalanmasından sonra da kabotaj hakkı verilmişti. Bu kumpanyalar, imza koydukları ve hükümet adına Ticaret Bakanlığı ile yapılan sözleşmeler uyarınca, taşımacılık yapmayı sürdürüyorlardı. Lozan Türk tarafına önemli oranda kolaylıklar getirmişti. Türklere ait denizciliğin ve denizcilikle ilgili yan sektörlerin canlanması en önemli dilekti.

Limanlar ve limanlar ile küçük iskeleler arasındaki taşımacılık görevi o zamana kadar göz ardı edilmişti. Türk deniz işletmelerinin hem uluslararası sularda hem de Türkiye kıyılarındaki yük ve insan taşımacılığında üzerindeki yükün altından kalkabilmesi bir anda olanaklı görülüyordu. Durum gözden geçirildi. Ülkede sayıları az da olsa yeni işletmeler ve onların ellerinde değişik boyutlarda gemiler vardı. Özel ve devlete bağlı işletmelerin elinde bulunan gemiler, şilepler, römorkörler ile ilkel iskeleler ve limanlar arasında

yükleme yapılıp, mal ve insan taşıma işinin altından yerli olanlarla kalkılamayacağı biliniyordu. Bu nedenle Lozan'la kabotaj hakkının tam olarak verileceği dönem bir geçiş dönemi olarak algılanıyordu.

Bu dönem geçiş dönemi olacağına göre, bunun bir denge üzerinde oluşturulması kaçınılmazdı. Türk üreticisinin

ürettiği mal, elinde kalmamalı, büyük liman kentlerine getirilebilmeliydi. "Biz bunu yaparız" diyerek ortaya çıkıp, başarılı olamamak çok daha riskliydi. Ulusal savaşın sonunda gayrimüslim girişimci ve üretici önemli bir zümre ülke dışına gitmişti. Zaten onlardan geriye kalan önemli bir ekonomik boşluk bulunuyordu. Türkiye'de bu boşluğun doldurulması yönünde canlı, diri bir heyecan ve bu heyecanla örülmüş bir atılım hissediliyordu. Ancak bardağın dolu tarafını görmek kadar, boş tarafını görmek de gerekliydi.





Sonuç Netti

Türk denizcilik sektörü, bu aşamada, küçük limanlara indirilen Türk üreticisinin ürettiği ürünleri büyük limanlara taşıma olanağına sahip bulunmuyordu. Türkiye ağırlıklı olarak bir tarım toplumundan oluşuyordu. Tütün, incir, üzüm, palamut, mısır, darı, arpa, susam, yulaf, çavdar gibi ürünler ile baklagiller en çok üretilen ürünlerdi. Bunlar bir şekilde küçük iskelelere indirildikten sonra, onların büyük limanlara aktarılması büyük bir yük ve sorundu. Bunu yapamadıktan sonra, “Ben kabotaj hakkını bütünüyle uyguluyorum” diye ortaya çıkmak ülkenin zaten daralan, savaş

yıllarının ortaya koyduğu ağır yıkım nedeniyle de daha da diriltilmesi gereken ekonomisine, düşmanın yapamadığı kadar büyük bir darbe vurabilirdi.



Kararlı olmak önemliydi; ancak akıllı olmak da. Bu kararlılığı ve akıllı ülkenin kazanması yönünde kullanmak gerekiyordu. Şimdi, Ticaret Genel Müdürlüğü’nün 3.273 nolu tezkeresi Bakanlar Kurulu’nun önündeydi. Ticaret Genel Müdürlüğü’nün hazırlayıp, Ticaret Bakanlığı’nın onayından geçirerek Bakanlar Kurulu’nun önüne geti-

rilen ayrıntılı inceleme, Türk denizciliğinin genel sorunları üzerine bilgiler veriyor, önerilerde bulunuyordu.

Karar elbette Bakanlar Kurulu'nundu¹⁸.

Lozan'da alınıp verilen mektuplarla Türk sahillerinde bir süre daha dokuz yabancı gemi işletmesine kabotaj yapma hakkı verilmişti. Bu hakkı alan gemi işletmelerinin, Türk Ticaret Bakanlığı ile görüşmeler yapıp birer sözleşme imzalaması zorunluluğu vardı. Bunu Türkiye kıyılarında yük ve insan taşımacılığı yapacak olan yabancı vapur kumpanyaları da biliyordu.

Bu nedenle 1924 yılı başında kendi temsilcilerini Ankara'ya göndermişlerdi. Ticaret Bakanlığı uzmanlarıyla yaklaşık altı ay süren müzakereler gerçekleştirildi. Kimi

ilkeler üzerinde görüşmeler yapıldı. Bu müzakereler, 1924 yılı haziranında belli bir düzeye geldi. Bu kez söz konusu acentelerin temsilcileri kendi firmalarının merkezleriyle iletişim kurmak ve onlara önerilen koşulları acente merkezlerine iletmek için İstanbul'a gelmişlerdi¹⁹.

O tarihlerde Türkiye'de faaliyet gösteren vapur şirketleri şunlardı: Servizio Maritimi Italiano, Lloyd Triestino, Compagnio Navigazioni Italiano (İtalyan Şirketleri), Messagerie Paquet et Fresine (Fransız), Khidiv Constant Lines, Nelerman Lines (İngiliz)²⁰. Bunlar ve diğerleriyle birlikte, tam dokuz yabancı gemi kumpanyası...

Bunlar o ana dek, Türk sularında ve limanları ile iskeleleri arasında yük ve insan taşıyan yabancı işletmelerdi. Her bir işletmeye bağlı çok sayıda gemi Türk karasularında seyrediyordu. Sayıları Dünya Savaşı'ndan önce çok daha fazlaydı. Bazıları savaş başladığında ve savaş sürecinde, kimileri de Lozan'daki gelişmelerin kendini göstermesi

üzerine etkinliklerine son vermişlerdi. Örneğin Compagnio Navigazioni Italiano şirketi, 1 Ocak 1923 tarihinden bu yana Türk sularında gemi işletmiyordu. Etkinliklerine son verdiğine ilişkin bir duyuru yayınlamıştı. Bunun yanı sıra, işletmenin hem hukuki durumunu hem de vergi denetimini yapmak üzere resmi yönden de işletme incelemeye alınmış; bu yeni durumun doğru olduğu saptanmıştı. Saptama şuydu: Compagnio Navigazioni Italiano Şirketi kendiliğinden kabotaj hakkından vazgeçmiş oluyordu²¹. Dolayısıyla bu firma ile yeni kabotaj koşullarını görüşmenin anlamı yoktu. Yine bir başka firmanın ise, o zamana değin

kabotaj uygulamasında bulunmadığı İstanbul Liman İdaresi Başkanlığı'ndan bildirilmişti. Hakkında inceleme başlatılmıştı. Bu inceleme bitene dek, onunla da görüşmeler yapılmaması ertelenmişti. Dolayısıyla, geriye kalan yedi yabancı firma ile oturup müzakere yapılabilir ve il-

kelerde anlaşılırsa onlarla hükümet arasında sözleşme imzalanabilirdi. Bunların da bayraklarına bakılarak Fransız, İtalyan ve İngiliz kumpanyaları olduğu anlaşıyordu. Ticaret Bakanlığına bağlı uzmanlar ile sözü edilen yedi gemi işletmesi arasında çetin pazarlıklar yapılmış, ilkeler ortaya konulmuştu²².

Yabancı gemi işletmelerine kimi koşullar önerildi. Bu önerilen koşullar yeni Türkiye'de Türk denizciliğine verilmek istenen yeni karaktere ilişkin izler taşımaktaydı. O zamana dek yabancı gemi işletmelerinin sınırsız gibi görünen özgürlüklerine bazı sınırlamalar getiriliyordu. Sınırlandırılan her konuda yeni açılımlar yapılıyor, bu yeni açılıma ulusçu/milliyetçi bir nitelik ve özellik ekleniyordu.



18 Söz konusu rapor için bkz. *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)*, 030.18.01.01/010.31.20.

19 *BCA*, 030.18.01.01/010.31.20.

20 Eser Tutel, *Seyr-i Sefain: Öncesi ve Sonrası*, İletişim yay., İstanbul, 2006.

21 *BCA*, 030.18.01.01/010.31.20.

22 *BCA*, 030.18.01.01/010.31.20.

Öneriler...

Başta kömür olmak üzere gereksinim duyulan madenlerin yerli kaynaklardan sağlanması istenmekteydi. Bu konuda o zamana değin yabancı işletmelere bağlı gemileri zorunlu tutan bir kural yoktu. Bu işletmeler kömürü istediği yerden istedikleri ölçüde alabiliyorlardı. Ancak şimdi Türkiye'deki kömür işletmelerinden kömür almak zorunluluğu vardı. Böylece Türkiye'de o zamana kadar gözardı edilmiş ve ilgisiz kalınmış madencilik sektörü kısmen olsun harekete geçirilecek, Türkiye yabancı kaynaklara bağımlıktan kurtulacaktı. Türk parası Türkiye'de kalacak; üstelik bu kaynakların işlenmeye başlanmasıyla yeni iş olanakları yaratılacaktı. Bu ise pek çok sektörün canlanması, dirilmesi, ülke ekonomisine ekonomik katkılar sağlayacak yeni süreçleri oluşturması ya da tetiklemesi demektir. Türkiye'de özellikle Zonguldak'ta yüksek nitelik-

li kömür havzaları vardı. Bu açıdan, Türkiye'nin kendi kıyılarında işleyecek gemileri, hatta demiryollarında işleyen trenler için başka bir ülkeden taşkömürü almasına gerek yoktu. Zonguldak kömür madeni ocakları geliştirilebilir; o zamanın koşullarına göre, gemilerin kazanlarında kullanılmaya uygun nitelikte taşkömürü üretimi artırılarak, bu havzaların canlanması sağlanabilirdi. Bu yapıldığında kömür ve kömür sanayine bağlı pek çok yan sanayi yalnız Zonguldak ve çevresinde değil, Türkiye'nin pek çok yerinde canlandırılabilirdi. Kömür demek, o zaman için en önemli enerji demektir. Fabrikalar, gemiler, trenler kömürle işliyor ve çalışıyordu. Özellikle sanayileşmesini sağlayan ülkelerde, kömür havzalarının zenginliği, onların zenginliklerine zenginlik katmış, sanayilerini kurmada önemli bir öge olmuştu. Sanayi devriminin temelinde büyük ölçüde kömür madeninin kullanımı vardı. Türkiye ise bu sürece henüz girme aşamasındaydı. Ülke neredeyse yüz yıl geriden Avrupa'yı izliyordu. Bir kıyı kenti olması nedeniyle, Türk kıyılarında işleyen yerli ya da yabancı gemilerinin Zonguldak'taki bu havzalardan kömür alması son

derece uygundu. Hem ülkenin sınırlı olan parası dışarı gitmez hem de bu süreçte ortaya çıkan pek çok olanak, Türkiye'nin zenginleşmesinde yeni etkenler olarak geliştirilebilirdi²³.

Böylece Türk kömürünü, Türk kıyılarında işleyen yerli gemilerin yanı sıra, yabancı gemilerde de kullanmak koşulu getiriliyordu. Bu koşulu başka koşullar izledi:



Gemiler için gereksinim duyulan memurların, gemi çalışanlarının ve liman işleriyle ilgilenen girişimcilerin Türklerden seçilmesi gerekliydi. Böylece yabancı bir işletmeye bağlı olan gemilere yerli bir görüntü verilmek amaçlanıyordu. Belki de uzaktan uzağa bu yolla yabancı gemi işletmelerinin denetlenmesi sağlanmak istenmişti. Yine bazı Türk ürünlerini dış pazarlara satma yönündeki taşıma hizmetlerinde indirimler uygulanmalıydı. Bu konu o zamana dek yalnızca gemi işletmelerinin rekabetine bırakılmışken, ulusal hükümet bu konuda belirleyici olmak gereksinimi duyuyordu. Bu noktada bir adım daha ileri gidiliyor ve bundan böyle hükümetçe alınacak kararlara uyulması zorunluluğu getiriliyordu. O zamana dek kapitülasyon temelli kabotaj uygulamasının getirdiği sınırsız denilebilecek özgürlüğün önüne sınırlar çekilmiş olunuyordu²⁴. Hatta bu denetim yükümlülüğünü uygulamanın ölçüsü, bir kurala da bağlanıyordu. Türk kıyılarında etkinlik gösterecek yabancı bandıralı gemiler sınırlı kabotaj uygulamasını yürütürlerken üç ayda bir etkinliklerinin ölçüsünü, boyutunu gösteren çizelgeler hazırlayacaklar ve bunu hükümete sunacaklardı²⁵.

23 BCA, 030.18.01.01/010.31.20.

24 BCA, 030.18.01.01/010.31.20.

25 BCA, 030.18.01.01/010.31.20.

Bu aşamada son derece önemli görülen bir noktaya vurgu yapılmaktaydı:

Çeşme, Kuşadası, Fenike, Kaş, Bodrum, Fethiye, Güllük, Taşucu, Alanya (Alaiye) gibi Ege ve Akdeniz’de bulunan ve birer küçük iskelesi olan yerleşim yerlerinin sorunları vardı. Buralar büyük limanlara göreceli de olsa uzun mesafesi olan yerlerdi. Doğal olarak büyük limanlardaki ticari etkinliğin, yükleme ve boşaltma işlerinin burada aynı oranda olması olanaksızdı. Bu küçük yerleşim yerlerinin rıhtımları büyük gemilerin yanaşması için uygun değildi. Rıhtımlarında yükleme yapma donanımları eksikti. Kiminde ise bu donanımlar hemen hemen hiç bulunmuyordu. Bu olanaksızlıklara karşın, yine de buralarda dış satım ve dış alım işlerini deniz yoluyla yapmak zorunluluğu vardı. Bu rıhtımlardan, üzüm, incir, pamuk, palamut gibi ihraç etmeye uygun ürünlerin yüklemesi yapılabildiği zaman, bu ürünler, başka ülkelerin limanlarına gönderilebiliyordu. Bu görev yerine getirilemediğinde, üretilen ürünün Türk üreticisinin

elinde kalması ve böylece çürümesi olasılığı vardı. Deve, at, eşek kervanlarıyla ve kağnı kollarıyla getirilip iskelelere yığılan mallar, yüklenecek gemiler bekliyorlardı.

Bu da şu anlama geliyordu:

Adı geçen rıhtımlara yanaşacak, yükleme ve boşaltma yapacak deniz taşıma araçlarının uluslararası taşımaya uygun nitelikte olması gerekliydi. Belki gemi açıkta duracak, daha küçük taşıma araçlarıyla açık denizde yükleme yapılacaktı. Ancak kabotaj hakkı alan yabancı gemi işletmelerinin bu gerekli işi dikkate alarak küçük iskelelere belli dönemler-

de gemi gönderip, buralarda açıkta yükleme yapma zorunluluğu olmalıydı. Bunu yapabilmeleri için de gerekli önlemleri almaları, yaşanamayıp açıkta yükleme yapmak zorunda kalsalar da buralara belli aralıklarla gemi gönderme yükümlülükleri vardı²⁶. Bu uygulama Türk uyruklu gemiler için zaten zorunluydu. Bunun yanı sıra yabancı bir gemiye de kıydan yükleme yapılması ya da gemiden kıyıya mal boşaltılması gerektiğinde, bu yükleme ya da boşaltım işini Türk işletmeleri yapacaktı. Türk işletmelerine bağlı şilepleri, motorları ve römorkörleri bu tür yerlere uğrayıp yük almak durumunda olan yabancı gemiler de kullanmak zorunda kalacaklardı.



Marmara’da Gelibolu ve Çanakkale hariç olmak üzere diğer iskelelerde kabotajdan vazgeçilmeliydi. Çünkü buralarda artık Türk işletmecileri taşımacılık yapabilecek kapasiteye ve sayıya ulaşmışlardı. Marmara’nın yanı sıra Karadeniz’in, Akdeniz’in bazı limanlarında da kabotaj hakkı verilmemeliydi. Buralarda Türkler, kendi olanaklarıyla taşıma yapabilecek olanaklara sahip bulunuyorlardı. Dolayısıyla buralarda yabancı gemilerin ticari etkinlikte bulunmasına gerek yoktu. Bazı sorunlu iskelelerde ise Türk gemilerine sunulan koşullara benzer biçimde yabancı işletmelere ait gemilere de olanaklar tanı- nabilirdi.

26 BGA, 030.18.01.01/010.31.20.



Bu ayrıntılar saptandıktan sonra önemli bir konuya daha değiniliyordu:

Kabotaj uygulamasından elde edilecek kârın, yüzde beşlik kısmı Türk hükümetine terk edilecekti²⁷.

Kurallar bunlardı. Bu koşulların önemli bir kısmı, Ticaret Bakanlığı'yla sözleşme yapmak için görüşmelere başlamış olan yabancı kumpanyalarca kabul edilmişti. Bir kısmı için de görüşmelere katılan üyeler hemen İstanbul'a koşup, bağlı oldukları işletmelerin yönetim merkezlerine başvurarak, onaylarını alma gereğini duymuşlardı. Hatta kumpanyalardan birisi, bu koşulları kabul ettiği gibi, belirlenen oranın dışındaki mürettebatı da Türklerden istihdam etmeyi önermişti. İstanbul, İzmir, Mersin limanları gibi büyük oranda yükleme yapmaya uygun mekânlar için bu isteklere uygun olarak kabotajı kabul etme yönünde irade koymalarında bir sorun bulunmuyordu. Asıl sorun, küçük liman ve iskelelere vapur uğratma konusunda zorlanmalarını düşünmeleri idi²⁸. Bunun için bağlı oldukları kumpanyalara konuyu aktarıp, onaylarını almak zorunluluğunu duymuşlardı.

Ulusal hükümet de ulusal çıkarlarını ve ekonomik kazanımlarını düşünerek, bu konuda ısrarcı duruyor, ödün vermiyordu.

Ticaret Vekâleti, bu ilkelere bağlı bir uygulama için gerekli olan gemi sayısını ve tonaj miktarını, yörelere bağlı olarak inceledi:

Buna göre, Marmara için 11 adet toplam 5.600 tonluk; Karadeniz için 13 adet toplam 22.700 tonluk ve Akdeniz için 13 adet toplam 18.000 tonluk gemiye gereksinim vardı. Böylece irili ufaklı 37 yabancı gemiye gereksinim duyuluyordu. Marmara

ra kıyılarının sık ve yoğun yerleşmeye açık oluşu, denizin özelliği, buralarda daha küçük gemi kullanılmasını gerektirmekteydi. Karadeniz'in doğal olarak içinde bulunduğu koşullar, daha büyük tonajlı gemiler kullanılmasını gerektirmekteydi. Bunun yanı sıra, bölgelerin ürettiği ya da bölgenin gereksinimi olan ve taşınması gereken malın niteliği, limanların durumu da gemilerin büyüklükleri konusunda farklı ölçüler ortaya konulmasını gerektirmişti. Ayrıca 40 adet 1.200 tonluk yük ve kömür şilebi gerekliydi. Sürekli olarak görev yapacak bu 37 geminin yanı sıra, planlanan durumun dışında, her an kullanılmak üzere dört gemi gereksinimi daha vardı. Bütün gereksinimler gözden geçirilince toplam 41 adet, toplam tonajı 58.000'e ulaşan gemiye gereksinim duyulduğu görülmüyordu²⁹.

Bunlar yabancı gemi işletmelerinin, Türkiye'nin taşıma gereksinimlerini sağlamak için getirip sefer yapması gereken gemilerdi. Türkiye var olan gemi filosuna bunları ekleyebildiği zaman, deniz ticaretini ve taşımacılığını gerçekleştirebilirdi. Kısacası, kabotaj hakkı Lozan'da Türklere tanınmış olmasına karşın, Türkiye'nin ellerindeki gemilerle buna hemen evet demesi ve kendi öz kaynaklarıyla kendi gereksinimlerini karşılaması olanaksızdı.

Aynı raporda vurgulandığına göre; Türk karasularında etkinlik gösteren Türk gemilerinin sayısı 99'du. Bu gemilerde ulaşılan toplam tonaj ise, 57.823'tü. Bu sayılara ilk bakışta bile büyük tonajlı gemilere gereksinim olduğu hemen anlaşıyordu. Gemiler hem ağırlıklı olarak küçük tonajlıydılar hem de eskiydiler. Bu nedenle Türkiye var olan

²⁷ BCA, 030.18.01.01/010.31.20.

²⁸ BCA, 030.18.01.01/010.31.20.

²⁹ BCA, 030.18.01.01/010.31.20.

gemi potansiyeliyle yük ve insan taşımacılığının altından kalkabilecek orana ve niteliğe sahip bulunmuyordu. Sigorta firmaları bile var olan gemileri ve bunların taşımak durumunda oldukları yükleri, gemilerin bu niteliksizliği ve eskiliği nedeniyle sigorta etmek istemiyorlardı³⁰.

Durum ortadaydı. O halde bu duruma bakılarak neler yapılabilirdi?

Ticaret Bakanlığı, iki yıllık bir süre içinde, deniz taşımacılığının ve ticaretinin arzu edilen düzeye getirileceğine inanmıyordu; çünkü savaştan yeni çıkmış ülkenin olanakları sınırlıydı. Görülen o ki, yabancılara duyulan gereksinim bir süre daha devam edecek gibiydi.

Kabotaj uygulayan yabancı kumpanyalara önerilen koşullar, onları bir ölçüde disiplin altına alıyor, hareket olanaklarını sınırlıyordu. Bu var olan durumlarından bir geriye gidiş demektir. Türk gemileri Türkiye'nin gereksinimi olan taşıma düzeyine ulaştıklarında doğal olarak yerli işletmelerle yabancı işletmeler rekabete girerdi. Hükümetin azıcık bir çabayla Türk gemilerine vereceği basit destekler ve sağlanan kolaylıklar yabancı gemileri bu rekabetin dışına itiverir ve caydırırdı. Yeter ki, Türk denizciliği o düzeye getirilebilsin, Türkiye kendi olanaklarıyla kendi ürettiğini kendi kıyılarında taşıyabilecek olanaklara sahip olsun; bu durumda istenen sonuca ulaşmak çok zor değildi.

Bunun dışında önemli bir ayrıntı daha atlanmamalıydı: Lozan; yabancı gemi kumpanyalarına iki yıl daha kabotaj yapmalarına olanak tanımakla birlikte, bunu yapılacak özel bir sözleşmeye bağlıyordu. Yapılan sözleşmeyi bir şekilde ihlal etmeleri ya da koşullara uymamaları durumunda, herhangi bir zamanda yapılan sözleşme geçersiz sayılabilir ve etkinliklerine son verilebilirdi³¹. Bu bile kabotaj uygulamasının bir anda sona ermesini sağlayabilirdi.

Öyleyse sorun, kabotaj uygulamasına son vermek ve bu hakkı kazanmak sorunu değil; Türk deniz ticaret filosunu, Türkiye'nin gereksinimi olan düzeye getirebilme sorunuydu. O an için verilen ayrıcalıklar, basit ulusal kararlar ve uygulamalar bir anda ortadan kaldırabilirdi. Yabancılar belki bu denli işin ayırdında değillerdi; ancak Lozan kartları Türklerin eline vermişti.

Bütün bu koşulların yerine gelmesinin ve sistemli bir biçimde hareket edilmesinin kazandıracağı çok şey vardı. Özellikle Türkiye'nin ulusal ticareti ve özellikle de dış satımı, önemli çıkarlar elde edebilirdi. Dış satım ürünlerinin indirimli fiyatlarla Avrupa piyasalarına taşınabilmesiyle, bu ürünler yabancı ürünler karşısında rekabet gücünü artırabilecekti. Bu başarılabilirdiğinde de, ülkenin genel ticareti ve ekonomisi bundan olağanüstü yararlanabilecekti. Var olan Türk gemilerinin, yabancı kumpanyalar karşısında rekabet gücünün diri tutulabilmesi için, bu koşulların yerine getirilmesi ve bunlara sıkı sıkıya uyulması kaçınılmazdı. Bir örnek bile, bu ilkelere ve kararların uygulanmasının önemini ortaya koyabilirdi. Bir tek kalemde bile bunu net olarak görmek olanaklıydı: Yabancı gemiler kömür gereksinimlerini yerli kaynaklardan sağladıklarında, tahminlere göre beş yüz bin lira düzeyinde bir para Türkiye'nin elinde kalacaktı. Bunun yanı sıra, yabancı işletmeler kabotaj uygulamasından elde ettikleri kârın belli oranını hükümete verdiklerinde bu para deniz ticaretinin gelişimi için büyük bir katkıda bulunacaktı. “*Rüşum*” denilen verginin alınması da zaten zorunluydu. Dünyanın her ülkesinde uygulanan bu vergiyi Türkiye de istiyor ve alıyordu. Dolayısıyla bu kaynaklar ulusal sermayenin oluşumunda son derece etkili olabilirdi. Bu birkaç kalemdeki kaynağın, yerli gemi sektörünün desteklenmesine ayrılması bile, belli bir zamanda Türk deniz ticaret filosunun oluşmasına önemli katkılarda bulunabilirdi. Böylece hem Türkiye'nin kendi gereksinimlerini sağlayan ve her zaman büyümeye önü açık bir deniz filosu olacak, hem de deniz ticaretinin canlanmasının yolu açılacaktı³².

Türk denizciliği geliştirilecekse ve Lozan'da Türklere kendi kıyılarında ticaret yapmayı özgür bırakan kararlar yaşama geçirilebilecekse, bu ilkelere uygulanması kaçınılmazdı.

Bakanlar Kurulu, önüne gelen ve bu ayrıntılara vurgu yapan raporu bütün dikkatiyle inceledi. Rapor üzerinde açıklamalar ve tartışmalar yapıldı. Alınan bu kararların altını önce Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa, ardından da başbakan ve diğer hükümet üyeleri teker teker imzaladılar. Bu kararname ile belirlenen bu ilkeler çerçevesinde yabancı kumpanyalarla sözleşme yükümlülüğü Ticaret Bakanlığı'na bırakılmıştı³³.

30 BCA, 030.18.01.01/010.31.20.

31 BCA, 030.18.01.01/010.31.20.

32 BCA, 030.18.01.01/010.31.20.

33 BCA, 030.18.01.01/010.31.20.



Yeni Bir Adım...

Bu kararları başka kararlar ve toplantıyı da başka toplantılar izledi. Bu toplantılardan biri 1 Kasım 1924 günü yapıldı:

Soğuk bir Ankara günüydü...

Türkiye Büyük Millet Meclisi en hareketli günlerinden birisini yaşıyordu. Gazi Mustafa Kemal Paşa, Türkiye Cumhuriyeti'nin birinci cumhurbaşkanı olarak seçilişinin henüz birinci yılını doldurmuştu. Ulusal Savaşı'nı batılı sömürgeci devletlere karşı vermiş olan Türk Ulusu, bir kalkınma ve çağdaşlaşma atılımına yönelmişti. Mustafa Kemal Paşa, ikinci dönem, ikinci toplanma yılını açan Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde, tarihi konuşmalarından birisini yapıyordu. Başlı açık, siyah redingotunun içinde papyonu ve şık gömleğiyle doğrudan kendisi Türkiye'deki değişimin çok köklü ve çok yönlü olduğunun canlı bir örneği. Kültür işlerinden toplumsal yaşama, siyasal alanlardan dış politikaya ve bayındırlık işlerine dek pek çok alanda Türkiye yeni projelerine başlamış ya da başlamak üzereydi. Ulus ilk kez kendi tarihinde bu kadar canlı adımların ve atılımların

tanığı oluyordu. Toplumsal yapı değiştikçe ve eskisinden farklılaşıp kırıldıkça zorlanıyor, ancak bu sarsıntıları yine de Türk tarihinin bu en önemli dönüm noktasında bir ulusal inanç duygusuna sarılarak atlatıyor, yeni amaçlara yönelme esnekliğini gösterebiliyordu. Mustafa Kemal Paşa'ya ulus bireyleri tarafından eksilmeyen bir inanç ve güven duygusu vardı. O'nun bir şeye karar verdiğinde, bunun Türk ulusunun geneli için yararlı şeyler olacağına ulus bireyleri inanmışlardı. Büyük dönüşümlerin en önemlilerinden bir kaç son bir yıl içinde başarılmıştı. Halifelik kaldırılmış, eğitim ve öğretim yasası (Tevhid-i Tedrisat) birleştirilmişti. Ülkede rejimin akışına itirazı olanlar Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın

çatısı altında toplanmışlardı; ülke gerilimli günler yaşıyordu³⁴. Özellikle bu yeni siyasal oluşumdan kaynaklanan bir takım muhalif girişimlerin kendisini göstermiş bulunmasına karşın, Mustafa Kemal Paşa, Alman sosyolog Max Weber'in "*karizmatik lider*" kuramının canlı bir örneği olarak toplum karşısına çıkmış bulunuyordu. Kurama göre düzensizlik ve karmaşa ortamlarında bireyler lidere doğaüstü özellikler yüklüyor, ona inanıyor ve peşinden gidiyorlardı. Sorunlar liderin öncülüğünde kimi sancılar çıksa da aşılıyordu³⁵. Mustafa Kemal bu toplumbilimi kuramının canlı bir örneği.

O bu toplantıda Türk denizciliğinin sorunlarını dinliyordu. Toplantının konusu, Türk denizciliğinin o günkü durumu ve ortada olan sorunlar karşısında alınması gereken önlemlerdi.



Lozan'dan sonra gelen noktada durum saptaması yapılıyor, yabancı güdümündeki bir deniz taşımacılığından kurtulup, ulusal bir taşımacılık sistemine geçilmenin stratejisi gözden geçiriliyordu.

En önemli sorunlardan birisi, Anadolu'nun kıyı sa-

hillerinde sıralanmış kasaba düzeyindeki küçük yerleşim yerlerinde buraları büyük limanlara deniz yoluyla bağlayacak iskele ve küçük deniz taşıtlarının yokluğuydu. Yakın kasaba ve köylerden, Türk üreticisi tarafından kıyı kasabalarındaki iskelelere indirilen mallar, balyalar ve çuvallar içinde limanlara ulaştırılmaya çalışılırdı. Yabancı işletmeler kâr getirecek nitelikte görmedikleri bu küçük yerleşim yerleriyle o zamana değin ilgilenmemişlerdi. Bu kıyı iskeleleri arasında küçük tonajlı motorları, kayıkları ve şilepleri olan yaygın bir deniz işletmeciliği ile gerçekleştirilebilirdi. Denizyoluyla daha hızlı ve daha ucuza mal taşımak olanaklıyken, sırf bu araç-gereğin

34 Konu ile ilgili bkz. Mahmut Goloğlu, *Devrimler ve Tepkileri, 1924-1930*, Türkiye İş Bankası Kültür yay., İstanbul, 2007, çşt.syf.

35 Konu ile ilgili bkz. Max Weber, *Bürokrasi ve Otartite*, Adres yay., İstanbul, 2005; . yine bkz. Tanık Kılınç, "Liderlik'te Durumsallığın Ötesi, II: Karizmatik Liderlik Yaklaşımı", *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi*, 11/67 (1996), s.108.



Eski Selanik Limanı

yokluğu yüzünden, buralarda üretilen ürünleri büyük limanlara taşımak için kimi yerlerde kara yoluna yönelmek gerekiyordu. Deniz yoluyla çok daha ucuza ve kısa sürede yapılabilecek yük taşımacılığı, kara yoluyla çok daha uzun bir zaman alıyor ve pahalıya geliyordu. Bu nedenle yörenin özelliğine göre, üretilen ürünlerin ve hatta insan taşımacılığının yapılabilmesi için, bu tür küçük yerleşim yerlerinde taşımacılık yapmaya olanak tanıyacak küçük iskelelerin, bu iskelelere yanaşmaya uygun şilep ve diğer taşıma ve yükleme

araç-gereçlerinin olması gerekiyordu. Lozan, bu hakkı artık Türk girişimcilerine ve gemi işletmecilerine tanıyordu. Ancak Türk girişimcilerin elinde bulunan araç-gereç ve sermaye oranı, bunu sağlamaya olanaklı değildi. Zaman içinde, bunları sağlayabilecek yerli girişimciler çıkabilirdi. Ancak bunların, yabancı limanlarla Türkiye'deki limanlar arasında deniz bağlantısını ortaya koymaları bir anda beklenemezdi³⁶. Bunun için bir ara çözüme gidilme zorunluluğu vardı. Bir geçiş dönemi stratejisi oluşturulmalıydı.



36 Gündüz Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi...* s.149.

Ve Bir Olay:

Bayındırlık Bakanlığı'na (Nafia Vekâleti) 23 Mart 1924 tarihinde bir yazı geldi. Yazı Milli Savunma Bakanlığı'ndan (Milli Müdafa Vekâleti) geliyordu. “*Nafia Vekâlet-i Celilesi*” üst başlığıyla yazılmış olan yazıya, “*Malum-u âlileri olduğu*

üzre...” diye başlanıyor; İstanbul ve İzmir rıhtımında Lozan’a aykırı bir uygulamanın tespiti yapılarak, gerekli önlemin alınması isteniyordu.

Yazıda açıkça belirtilen yerlerde Lozan’a aykırı bir uygulamanın vurgusu özellikle yapılıyordu.

Konu şuydu:

Lozan Antlaşması, pek çok alanda olduğu gibi, deniz ticaret ve işletmeciliğinde de yeni bir çerçeve belirlemişti. En temel kural, yapılan ticaret sözleşmeleri gereğince kabotaj ve liman hizmetleri, bütünüyle milli bayrağa “ihzar” edilmişti. Bu kaçınılmazdı. “*Bu cümleden olarak*”, Türk limanları içinde görev yapan bütün denizcilik araçlarının, uygulama ve işlemlerinin, bu ortamlarda görev yapan kişilerin Türk uyruklu olması zorunluluktan. Limanlara yanaşan gemiler yabancı da olsa, liman hizmetlerinin bütünüyle Türklere ait araç gereçlerle yürütülmesi ve bunları işleten kişilerin de Türk olması kesin bir önkoşuldu. Oysa İstanbul ve İzmir’de

rıhtım şirketlerinde, bu kurala uymayan uygulamalara tanık olunmuştu. Rıhtımlarda görev yapan kimi küçük deniz araçlarının Fransız bandırası çektikleri görülmüştü. Bu araçlar Fransız şirketlerin emri altında hizmetlerini yapıyorlardı. Bu şirketlerin durumu tam olarak incelenmeliydi. Türk uyruklu olmadıkları belirlenirse buna dur denilmeliydi. Yabancılar ait araç-gerecin liman hizmetlerinde kullanılmayacağı kesindi. Bu durumda yapılması gereken şey çok netti. Bu şirketlerin sözleşmeleri derhal incelenmeliydi. Sözleşmelerine bakılarak Türk şirketi sayılıp sayılmadığı açığa çıkarılmalıydı. Sözleşmelerinin incelenmesinden sonra yeni hukuktan yararlanıp yararlanamayacakları anlaşılabilir. Özel bir durumun söz konusu olup olmadığı da bu incelemelerden sonra ortaya çıkabilirdi. Dolayısıyla durumun net olarak bilinmesi ve gerekenin yapılması “*elzem*” di.

Milli Savunma Bakanlığı konuyu ülke savunması

açısından son derece önemli görüyordu. Bu hakkın kullanılmasında duyarlı davranılması gerektiğinin altını çiziyordu. Kuşkusuz Lozan yeni bir açılım getirmişti. Yabancı bandıralarla bu araç gereç kullanıldığına göre bakanlık, bu şirketlerin Türk şirketi sayılıp sayılmayacağını soruyordu. Türk şirketi olmamalarına karşın bir sözleşmeye dayalı olarak çalışan yabancı şirketlerse bu durumda sözleşmeleri incelenmeli ve çalışma konularında ve yerine getirdikleri hizmette yetkilerinin olup olmadığı araştırılmalıydı. İmza doğrudan Milli Savunma Bakanı’nın kendisine aitti³⁷.

Bu uyarı ilgili diğer makamlar tarafından da önemli bir sorun olarak algılandı. Hükümet konuyu değerlendirdi. 23 Mart 1924 tarihli bir kararnameler ile İstanbul Rıhtım Şirketi’nin Türk sıfatı taşıdığına vurgu yapılarak, yabancıların bu şirketin görev alanına giren konularda etkin olamayacağı belirtildi. Durum, Müdafaa-i Milliye



Vekâleti’ne bildirildi. Rıhtımlar arasında etkinlikte bulunmak ve diğer kıyılardaki iskelelere yönelmek koşuluyla bu imtiyaz İstanbul sınırları içinde İstanbul Rıhtım Şirketi’ne verildi³⁸. Daha sonraki bir kararla da İzmir rıhtımındaki bu tür görevler, İzmir Liman İdaresi’ne verildi. Milli Savunma Bakanlığı yetkilileri gelen yazıyı derhal dikkate aldılar. Harekete geçilerek Bayındırlık Bakanlığı ile eşgüdüm sağlandı ve ilgili bakanlık uzmanları gereğini yapmak üzere harekete geçtiler³⁹.

Ulusal duruşun ön koşulu, ulusal kararlılıktı. Bu duruş ise, Türk denizciliğinin başlangıcında olmazsa olmaz koşulu.

37 BCA, 230/82.70.9.

38 BCA, 230/82.70.9.

39 BCA, 230/82.70.9.

Türk Denizciliği'nin Kısa Tarihçesi



a) İlk Dönem...

Deniz ulaşımı, taşımacılığı ve ticareti, tarihin eski dönemlerinden beri var olan ve bilinen bir ulaşım biçimiydi. Deniz ticaretinin doğup geliştiği en önemli merkez tarih boyunca ağırlıklı olarak Akdeniz coğrafyası olmuştur. Üç büyük kıtanın; Müslümanlık, Hristiyanlık ve Musevilik gibi üç ayrı dinin; Doğu kültürü ile Batı kültürünün ve giderek de sanayi devriminden sonra Doğu sistemi ile Batı sisteminin (kapitalizm ve komünizm) kesiştiği bir noktada bulunan bu bölge, önemli nüfus hareketlerinin ve ticari etkinliklerin merkezi olmuştur. Buharlı motorlar bulununcaya ve büyük gemiler yapıncaya dek deniz ticareti daha çok iç denizlerde yapılabiliyordu. Akdeniz bu nedenle bir ticaret merkezi olarak gelişmiş, bu coğrafyada önemli liman kentleri kurulmuştur. Bu kentlerin pek çoğu, tarihin ilk evrelerinden bu yana değişik uygarlıkla-

rın oluşumunda öncü bir rol oynadılar. Bu özelliği nedeniyle Akdeniz, yoğun taşımacılık yanında, iletişimin de hızlı olduğu bir mekân oldu. İletişimin hızlı oluşu uygarlıkları besledi, düşünce alış verişini yoğunlaştırdı. Canlı bir felsefe, yoğun bir düşünce hareketi; giderek de yoğun bir kentleşme, kültürel birikim ve siyasal ve toplumsal dönüşümler Akdeniz ve coğrafyasında gerçekleşti⁴⁰. Nil nehrinin beslemiş olduğu Mısır'da, M.Ö. 3000'lerde ilk deniz taşıma aracı yapıldı. Buna karşın Uzakdoğu'da, Çin medeniyetinin etki alanı olan yerlerde, örneğin Pasifik kıyılarında da deniz ulaşım ve taşımacılık araçlarının yapıldığına ilişkin ipuçları da vardır. Süreç içinde, deniz taşımacılığı gelişti; Nil nehrinin yanı sıra, Mezopotamya'yı besleyen Dicle ve Fırat gibi nehirlerde de, kütükten oyma kürekli kayıklarla ulaşımın yapıldığı, denizlerde de papirüs

40 Konu ile ilgili bkz. Fernend Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası: I-II, (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İmge Kitabevi, İstanbul, 1993.

elyafından yapılmış yelkenlerle, büyük denizlere açılan araçların devreye sokulduğu biliniyordu. Bu ilk döneme ilişkin bilgiler sınırlı olmasına karşın, deniz ulaşım araçlarında yelkenin kullanılmaya başlaması ve böylelikle rüzgâr enerjisinden yararlanılması deniz taşımacılığında önemli bir dönüm noktası oldu. İlk ve ortaçağlarda deniz araçlarının geliştiği, yelkenli ve kürekli gemilerin, artık orduların sular ötesindeki topraklar için savaşmalarında önemli bir araç olduğu görülmektedir.

Türk tarihi açısından bakıldığında; daha çok bir kara kültürüne sahip olan Türklerin denizcilikle ilgisi Anadolu Selçukluları döneminde başlamıştır⁴¹.

Emir Çaka Bey

Türklerin denizcilikle tanışmasının en önemli ismi Emir Çaka Bey'dir. Türklerin 1071'de Anadolu kapılarını açmasından on yıl sonra Emir Çaka Bey, İzmir'i Türk yönetimiyle buluşturdu. O, İzmir merkezli bir beylik kurdu. Kısa bir süre içinde Urla, Çeşme, Sığacık ve Foça'yı elde etti. O dönem için modern denilecek bir donanma yarattı. 50 parçaya ulaşan donanması kürekli ve yelkenli gemilerden oluşuyordu. Ege sularında artık Türk gemileri dolaşıyordu. 1081 yılında böylece deniz fenerini yakmış, bu tarih Türk Deniz Kuvvetleri'nin kuruluş tarihi olmuştur. O, 1095 yılında öldüğünde, Türk denizciliği belli bir noktaya ulaşmış ve Türkler denizci bir güç olma yönünde önemli bir adım atmışlardı.

Daha çok karada hareket eden ordulara sahip olan Türkler, Anadolu'ya geldikten sonra denizlerin önemini kavramışlardı. Bir anlamda üzerlerine yerleştiği coğrafya, Türkleri denizcilikle uğraşmaya yöneltti. Çünkü Anadolu, üç tarafı denizlerle çevrili bir kara parçasıydı. Anadolu'nun ilişki içinde olduğu kültürler, Akdeniz'in sunduğu olanaklardan ve ticari kolaylıklardan besleniyorlardı. Üstelik Anadolu'nun çevresinde çok sayıda

adalarda, kendine özgü bir denizcilik kültürü gelişmişti. Bu nedenlerden dolayı, Anadolu'ya egemen olan Türkler, denizciliğin önemini kavramakta gecikmediler. Süleyman Şah zamanında İznik'in bir Türk kenti haline gelmesiyle, denizlere açılma zorunluluğu ortaya çıktı. Türklerle başkent olan bu yeni kent, en azından güvenlik ve yayılma politikaları açısından denizlere açılmayı gerekli kılıyordu. Boğazlar doğal özelliğinden dolayı pek çok gemiye zaten geçit haline gelmişti. Süleyman Şah Boğaziçi'ne yaptırdığı bir teşkilat ile gelip geçen gemilerden vergi almaya başlandı. Ardından Antalya'nın, Sinop'un ve Trabzon'a kadar Karadeniz sahillerinin Türklerin eline geçmesiyle, bir Türk filosu kurulması zorunluluğu kendini gösterdi. 1214'te Sinop'un alınmasıyla, bir tersane yapımına da başlanmıştır. 1263 yılında, Saltık Dede'ye tabi on bini aşkın bir Türkmen kafilesi, Sinop tersanesinde inşa edilen gemilerle Dobrice'ye geçtiler. Bu kadar büyük bir kafilenin Karadeniz'i aşabilmesi için gerekli olan teknelerin boyutları, o zamanki Sinop tersanesinin büyüklüğünü göstermesi açısından önemlidir. Bu tersanelerde 1227 yılında inşa edilen Alaiyye (Alanya) Tersanesi izlenmiştir. Bu tersanede uzun yüzyıllar boyu Akdeniz'de Türk egemenliğini sağlayan 80–100 tonluk kadırgalar yapılmıştır.

Osmanlı Devleti Marmara etrafında büyüyen ve biçimlenen bir devlet oldu⁴². Zamanla Ege, Karadeniz ve Akdeniz kıyıları Osmanlı egemenliğine girdi. Ele geçirilen bu toprakları savunabilmek için deniz gücünün oluşturulması kaçınılmazdı. Osmanlılarda denizlere ilgi, Osman ve Orhan Gazi zamanlarında başlamıştır. Karesi Donanması'nı esas alan bir büyüme stratejisi izlenmiştir. Anadolu kıyılarında Karamürsel, İzmit, Gemlik gibi yerlerde üsler kuruldu. İzmit'te bir amiral sancağı oluşturulmuştu. Öyle ki Kara Mürsel Bey burada, kendi ismini taşıyan bir gemi tipi yaratmıştır. Bu gemiler ince bir gövdeye sahiptiler ve eskilerle kıyaslanamayacak kadar hızlıydılar. Süleyman Paşa'nın 1354'te Rumeli'ye geçmesiyle, Osmanlı denizciliğinin merkezi Gelibolu oldu. Buna karşın yine de İzmit Körfezi etkisini yitirmedi. Kara Mürsel'in yanı sıra Karesi sancağının ele geçmesinden sonra Aydıncık (Edincik) yöresinde de bir tersane kuruldu. İzmit'in Bizans'tan alınmasıyla da İzmit (Kocaeli) Tersanesi oluşturuldu.

41 Konu ile ilgili şu yapıtlara bakılabilir: Erdiñ Sancar, *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, IQ yay., İstanbul, 2006; Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul, 1986; aynı yazar, *Osmanlı Türklerinde Denizcilik*, *Osmanlı*, VI, Ankara, 1999, s.569-589; yine bkz. *Türk Denizcilik Tarihi*, (Ed. Bülent Arı), Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2002.

42 *Türk Denizcilik Tarihi*, (Ed. Bülent Arı), Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2002; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre yay., İstanbul, 2007.



6) Son Dönem Osmanlı Deniz Taşımacılığı ve Şirket-i Hayriye. ...

Ayrıca pek çok ülkede olduğu gibi, Türklerde de denizcilik, daha çok askeri alanlarda gelişme göstermiştir. Deniz ticareti ve taşımacılığı, askeri gelişmelerden sonra görülen ve hissedilen bir etkinlik olarak değerlendirilebilir. Küçük ölçekli kıyı ve nehir taşımacılığı, tarihin her döneminde görülen bir denizcilik etkinliğidir. Türklerde deniz taşımacılığının gelişmesi, Anadolu'ya girilmesinden sonra başlar. İpek yolunu ellerinde bulunduran Türkler, az zamanda kendi denizlerine egemen olarak, deniz ticaret ve taşımacılığına başladılar. Ancak büyük taşımacılık, 16. Yüzyılda Türk sularında yabancı gemilerin çalışmaya başlamasıyla görüldü. Artık bu tarihlerde büyük yelkenli gemiler yapılabiliyordu. Kanuni Sultan Süleyman'ın Fransa Kralı I. François ile imzaladığı ticaret sözleşmesinde Avrupa ile olan deniz ticareti ayrıcalığı Fransız bayrağını taşıyan gemilere verildi. Bu ayrıcalıktan sonra, Türk limanları arasında Fransız gemileri işlemeye başladı⁴⁴. Diğer ülkeler Türkiye ile yaptıkları ticarete Fransız bayrağı taşıyan gemileri kullanmak zorunda kalıyorlardı. 17. yüzyılda bu ülkelere ek olarak Avusturya, Rusya, İsveç, İspanya ve sonraları Prusya da Osmanlı Devleti'nden kendi gemileriyle ticaret yapma iznini aldılar⁴⁵. Deniz ticaretinde asıl büyük atılım 19. yüzyılda görüldü. Bu

yüzyılda pek çok alanda olduğu gibi deniz ticareti ve taşımacılığı alanında önemli gelişmeler yaşandı. Yabancıların yanında Türkler de ticaret gemileri işletmeye başladılar. İlk kez 1828'de Türk kıyıları buharlı gemiyle tanıştı. "Swift" adlı ilk buharlı gemi II. Mahmut zamanında 1828 yılında satın alındı. Bu gemiye halk "Buğu" adını koydu. Osmanlı'nın ilk buharlı gemisi olan bu geminin İstanbul sularına gelmesiyle Osmanlı Devleti'nde deniz ticaretinde ve deniz taşımacılığında yepyeni bir dönem açıldı. 1844'te Bahriye Nezareti tarafından İngiltere'den alınan Seyr-i Bahri ile İstanbul-Gemlik-İzmit ve Tekirdağ hattı açıldı. Aynı yıl Eser-i Hayr adlı gemi getirilerek Boğaziçi'nde çalıştırıldı.

Osmanlı Devleti, kimi dönemlerde deniz savaşlarında önemli başarılar elde etmesine karşın, modern dönemlerde bir denizcilik sektörü yaratabilmiş değildi. Sanayi Devrimi'nden önce coğrafi keşiflerin hız kazandığı dönemlerde, Avrupa'da İspanya, Hollanda, İngiltere, Fransa gibi ülkeler önemli atılımlar yaparken, Osmanlı Devleti büyük ölçüde bu gelişmelere ayak uyduramadı. Hatta çoğu zaman büyük uğraşlarına karşın, Akdeniz'in güvenliğini sağlayabilmek için, korsan faaliyetlerini engelleme konusunda da başarılı olamamıştı⁴⁶.

44 Bkz. Zeki Arıkan, "1536 Kapitülasyonları ve Cumhuriyet İdeolojisi (1536 Capitulations and Republican Ideology)", *Tarih Araştırmaları*, XXIV/ 37-2 (2005), s.11-28.

45 Özbaran, Salih "Osmanlıların Güneye Yönelik Deniz Politikası" *Kanuni ve Çağı: Yeniçağda Osmanlı Politikası*, (Yay. Haz.) Metin Kunt ve Christine Woodhead (Çev. Sermet Yalçın). İstanbul, s.56-71.

46 Şenay Özdemir "Osmanlı Sularında Yabancı Devletlerin Korsanlığı Karşısında Osmanlı Devleti'nin Tarafsızlık Konumu", *Tarih Araştırmaları*, XXIII/37 (2004), s.189-203.

Sanayi Devrimi 19. yüzyılın ortalarına doğru Avrupa'nın ve Atlantik ötesinde Amerika'nın çehresini değiştirecek gelişmeleri de beraberinde getirdi. Buharlı motorların devreye girmesiyle fabrikalar kurulmuş, buharlı motor gücüyle üretilen ve insan emeğini en alt düzeye çeken üretim etkinliklerinin bir sonucu olarak, dünyada pazar ve hammadde arayışı önem kazanmıştı. Hatta ülkeler sömürge alanlarında kozlarını paylaşabilmek için kıyasıya savaşım içine girmişlerdi. Osmanlı Devleti sanayi devrimini gerçekleştirememiş bir tarım ülkesi olduğundan, son derece önemli yeraltı ve yerüstü zenginliklerin bulunduğu bir coğrafyaya yayılmasına karşın bu yeni dönemin getirilerinden yararlanamadığı gibi, sanayi devletlerinin açık pazarı durumuna geldi. Yine de belli ölçülerde Avrupa ülkelerindeki gelişmeleri yakından izlediği için, uzun tarihsel süreçlerde bir takım yenileşme hareketlerine girişti. Bu hareketlerle kendisine çeki düzen vermek, bir türlü önü alınamayan çürüyüş ve çöküşün önüne set çekmek için uğraştı durdu⁴⁷.

Bu süreçte Osmanlı Devleti, güçlü bir ticaret ülkesi yaratmanın deniz ticaretini geliştirmek, bunun içinde yeni limanlar yapımına ağırlık vermek olduğunu tam olarak algılayamadı. Yeni Dönemde, yani Sanayi Devrimi'nden teknolojik alt yapısı güçlü, kapasitesi büyük limanlara gereksinim vardı. Osmanlı Devleti Batı'da baş döndürücü bir hızla ortaya çıkan bu yeni sürece ayak uyduramadı. Özellikle Karadeniz, Marmara, Ege, Akdeniz gibi Anadolu'yu çevreleyen denizlere, büyük gemilerin yanaşabileceği limanlar yapmakta son derece geç kaldı; hatta bunu büyük ölçüde başaramadı. Kızıldeniz, Basra Körfezi gibi dünyanın en önemli denizlerinde ancak Osmanlı'nın ancak sekiz limanı vardı. Bunlar da yabancı ve özel şirketlere bırakılmıştı. Hükümet tarafından yapılan ve yönetilen tek liman Hicaz hattını kıyı ile birleştiren Hayfa iskelesiydi⁴⁸. Bu süreç içinde, özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında pek çok konuda büyük dönüşüm çabaları içine girdi. İki önemli padişah, kendi saltanat dönemlerinde, Avrupa'daki gelişmeleri yakından izleyerek, yenilik hareketlerine önem verdi.

Bunlardan ilki Sultan II. Mahmut, ikincisi ise O'nun oğlu Sultan Abdülmecit'ti. Belli ölçülerde dışarıdaki etkenlerin de zorlamasıyla, Osmanlı Devleti'nde eğitimden adliyeye, yönetim birimlerinde sağlık alanlarına kadar pek çok alanda değişim çabaları görülüyordu. Bu değişim, yavaş yavaş denizcilik alanında da kendisini göstermişti.

Buna karşın, Osmanlı denizciliğinde ilk büyük adım, denizcilik alanında faaliyet gösteren bir firmanın kurulmasıyla ortaya çıktı. Bu firmanın adı Fevaid-i Osmaniye idi.

Bu şirketin kuruluş tarihi 1843'tü. Bu tarihe gelinceye kadar aslında bazı önemli adımlar atılmıştı. Tanzimat Fermanı'nın ilan edildiği 1839 yılında Mekteb-i Fünun-ı Bahriye adıyla bir okul kurul-

muştu. Temel amaç bu okulda deniz bilimlerini öğretmek ve ülkenin gereksinim duyduğu denizcilerin yetişmesini sağlamaktı. Ülkede yavaş yavaş deniz taşımacılığının önemi anlaşıyordu. Bunda Osmanlı Devleti'nden taşıma yapan yabancı kumpanyaların da etkisi vardı. Bu yabancı kumpanyalar kabotaj hakkı nedeniyle Osmanlı kıyı kentlerine yüklerini boşaltıp, rahat rahat ticaretlerini yapabiliyorlardı.

Türkiye'de etkinliklerinin bir uzantısı olarak varlık gösteren yan şirketlerin ya da kuruluşların denizcilikten anlayan elaman eksiklikleri vardı.

Türkiye'nin kendisine ait liman kentleri arasındaki ticari nitelikli denizcilik faaliyetlerinde yabancı kumpanyalar son derece etkindi. Söz konusu bu işletmelere ait gemiler, Türkiye'nin limanları ve iskeleleri arasında herhangi bir engelle karşılaşmadan, çoğu kez de gümrük vergisi ayrıcalıklarıyla, rahat bir ticaret ortamında etkinlik gösteriyorlardı. Bir tekel yaratıldığı görülüyordu. Bunu kırmak amacıyla, belli biçimde bilinç uyanmasına da tanıklık edilmekteydi.

Bu amaçla Peyk-i Şevket adını taşıyan bir gemi satın alındı. Bu gemiye, İstanbul ve İzmir limanları arasında yük ve yolcu taşıma görevi verilmişti. Alınan bir kararla, bu gemiye yeterli miktarda yolcu ve yük verilmeden, yabancı gemilere yük ve yolcu bindirme ve yüklemesi yapılmaması sağlan-



Sultan 2. Mahmut

47 Donald Quataert, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, İletişim yay., İstanbul, 1999; yine kısmen bkz. E.J. Hobsbawm, *Devrim Çağı* (çev. S.Ergüder, A.Şenel), Ankara, 1989, s.355 ve d.; aynı yazar, *Sanayi ve İmparatorluk*, (çev. A. Ersoy), Dost Kitabevi, Ankara, 1998. Bu konuda çok sayıda yapıt olmakla birlikte, ayrıca bkz. Hobson, *The Evolution of Modern Capitalism* (1894), Unwin Brothers Ltd., London, 1965.

48 Ayrıntı için bkz. Eyüp Özveren, Çağlar Keyder, Donald Quataert, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul, 1994.



dı. Denizcilik alanında işlenmemiş, adı konulmamış bir milli duruş ve tavır sergileniyor gibiydi. Bu basit ama ilk önemli adım, yeni bir bilincin başladığını gösteriyordu. Osmanlı Devleti'nin kendi sahillerinde artık, Osmanlı bayrağını taşıyan, himaye altında da olsa yabancı gemilere karşı rekabet yapmaya çalışan bir yük ve insan taşıyan gemisi vardı. Gemi, Osmanlı bayrağını taşıyordu; hükümetin sağladığı ayrıcalıklarla, yabancı kumpanyalara ait gemilerin yanında boy gösteriyordu. Böylece, devlet kendine bağlı bir gemiyle, yabancı kumpanyalara karşı bayrağını himaye etmiş oluyordu. Gemi, adı geçen İzmir-İstanbul hattında, düzenli seferlerine başlamıştı. Bu hizmetin aksamadan, eksiksiz; niteliğinde bozulma olmadan ve hatta rekabet şansını artıracak biçimde sürdürebilmesi için, bir şirket kurulması düşüncesi gelişti. Peyk-i Şevket bu şirketin yönetimine verilecek, her türlü idare yetkisi bu şirketin olacaktı. Zamanla bu şirketin yeni gemilere sahip olması ve hat sayısını, etkinliğini yük ve insan taşıma kapasitesini artırması da beklenebilirdi⁴⁹.

Bu amaçla, saraya bağlı Hazine-i Hassa'nın da desteğiyle Şirket-i Osmaniye kuruldu. Hazine-i Hassa, bir süre sonra adı geçen şirketten ayrıldı; çünkü yeni gemiler alınarak, gemi sayısı çoğaltılmıştı. Bu gemilerin bir kısmıyla Hazine-i Hassa Kumpanyası adıyla Şirket-i Osmaniye'nin yanında ikinci bir kumpanya etkinliğe geçmiş ve kendi gemileriyle seferlere başlamıştı. Daha sonra Meci-

diye Şirketi adını alan bu şirket, 1843 yılında da Fevaid-i Osmaniye Şirketi adını almıştır⁵⁰.

Fevaid-i Osmaniye Şirketi, tartışmasız biçimde bu dönemde Osmanlı'nın en önemli milli kurumlarından biri haline geldi. İstanbul-İzmir hattından ayrı olarak, kuruma bağlı gemiler başka hatlarda da etkinlik gösteriyorlardı. İstanbul'da da etkinlik gösteren işletmeye ait gemiler için Boğaziçi'nde, Üsküdar hattı açıldı. Bu arada, yabancı kumpanyaların etkinlikleri de sürüyordu. Boğaziçi'nde İngiliz ve Rus bandıralı iki yabancı gemi iskeleler arasında yolcu taşımaktaydı. 1849 yılında başlayan bu etkinlikler üzerine, Fevaid-i Osmaniye İdaresi derhal harekete geçti. 'Hümapervaz' adıyla bir gemiyi devreye sokuldu. Bu gemiyle Boğaziçi'nde yolcu taşınmaya başlandı. Böylece, İngiliz ve Rus gemileri ile Osmanlı bandırası taşıyan Hümapervaz arasında bir rekabet başlamıştı. Bu rekabet, 1851 yılına dek sürdü.

Bu tarihte, Osmanlı yönetimi yeni bir açılım yapmayı gerekli gördü. Çürük bir kaç gemi ile işe başlayan ve önemli başarı gösteremeyen, özellikle yabancı rekabetine dayanamayan bu yönetim, elindeki gemileri ve diğer varlığını kimi ayrıcalıkların da verildiği bir Fransız şirketine devretti. Ancak Fransız şirketi de bu işin üstesinden gelememiş ve işletme yine Türk yönetimine geri verilmişti

Bu hayal kırıklığı, yeni bir atılımı zorunlu kıldı. Devlet eliyle yeni bir işletme ve yönetim kuruldu. Bu işletmenin adı 'Şirket-i Hayriye' idi⁵¹.

49 Nejat Gülen, *Şanlı Bahriye: Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi: 1773-1973*, Kostaş yay., İstanbul, 2001.

50 A.g.e., çst. syf.

51 Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye*, İletişim yay., İstanbul, 2008; Murat Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, İdo yay., İstanbul, t.y.; Ahmet Güleriyüz, Hande Yüce, *Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları*, İstanbul, 2002.

Şirket-i Hayriye, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, hatta Cumhuriyet'in çeyrek asırlık dönemini de içine alacak yaklaşık yüz yıllık bir süreçte etkinlik göstermiş önemli bir denizcilik işletmesidir.

Sultan Abdülmecit'in emriyle, 1851 yılında kurulmuştu. Şirketin kurulmasında Sadrazam Reşit Paşa, Keçecizade Fuat Paşa ve tarihçi Ahmet Cevdet Paşa'nın büyük etkisi vardı. İşletme etkinliğini 1944 yılına dek sürdürmüştür.

Şirket-i Hayriye'nin işlettiği gemiler pek çok romana, öyküye, şiire konu olmuş; sayısız anı kitabında bu işletmeye ait gemilerden söz edilmiştir. Şirket ilk kurulduğunda, yandan çarklı buharlı gemileriyle seferlere başladı. 1903 yılından sonra da pervaneli gemilerle kent ulaşımında önemli bir rol üstlendi. Şirket halka açık, ulusal, anonim bir işletme özelliğine sahipti. Denizlerde yolcu taşımacılığının en köklü dönüşüm noktasını bu şirketin kurulması oluşturmuştu. Şirket-i Hayriye tam 93 yıl boyunca hizmet verdi. Şirkete ait vapurlar, Boğaziçi'nde ve İstanbul'un belli noktalarında tarifeli seferler yapıyorlardı.

1867-1872 yılları arasında Üsküdar-Kabataş arasında "Suhulet" ve "Sahilbent" adlı arabalı vapurlar sefere konuldu. Bunlar dünyada ilk kez örneği görülen uygulamalardı.

Söz konusu şirketin kurulmasıyla ve çalışmasıyla, İstanbul'da kentin alt yapısında, mimarisinde ve ekonomisinde önemli bir canlanış gözlemlenmiştir.



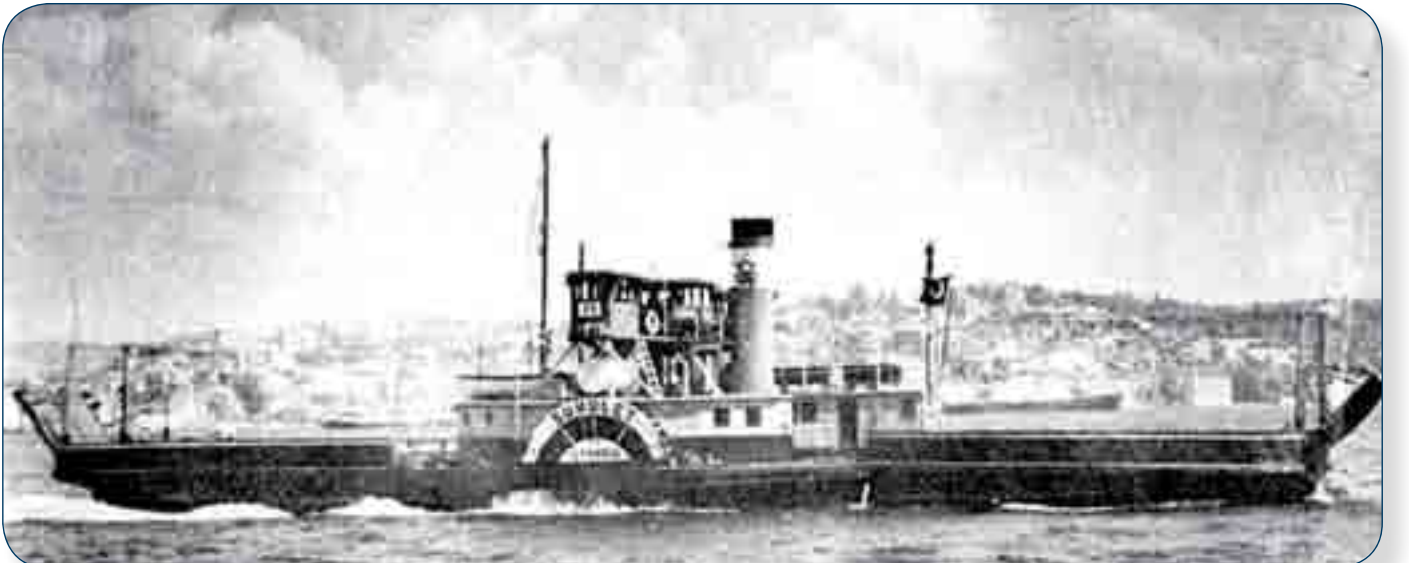
Sultan Abdülmecit

Özellikle Boğaziçi'nin gelişmesinde Şirket-i Hayriye'nin etkinliklerinin ve bu etkinlik nedeniyle oluşan canlılığın büyük bir rolü bulunmaktadır. Şirkete ait gemiler yolcu taşıdıkça, gemilerin uğrak yeri olan iskelelerin etrafında ekonomik canlanış görüldü. Öyle ki kentin büyüdüğü alanlar, gemilerin uğrak yönü olan iskelelerin etrafında yoğunlaşmıştı. İskelele yakın yerlerde var olan köyler büyüdü, ticari etkinlikleri arttı. Buralar zamanla, İstanbulluların uğrak yerleri olan sayfiye merkezlerine dönüştüler. Zamanla kentin ana merkeziyle olan aralıktaki

yeni yerleşim ve yapılaşmalar oldu; böylece kent yayılıp büyüdü. Bu büyümede, Şirket-i Hayriye'nin büyük bir etkisi bulunuyordu.

Şirket-i Hayriye, gemilerin onarımında kullanılmak üzere kimi fabrikaların yapılmasına da ön ayak oldu. Bu fabrikalarda ve doğrudan gemilerde kullandığı malzemelerin çoğunu Avrupa piyasalarından, özellikle de İngiltere'den alıyordu. Buna karşın, yine de belli oranda İstanbul'da gemicilik alanında sanayinin gelişmesine katkıda bulundu. Denizcilik alanında etkinlik gösteren yeni şirketlerin kurulmasında etkili oldu. Halkı deniz ticaretine özendirdi.

Şirketin iki araba vapurunun dışında on dört yandan çarklı ve üç istimbotu bulunuyordu. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce vapur sayısı 39'a yükselmişti. Bu vapurların bir kısmı Birinci Dünya Savaşı yıllarında batmıştı.



Hale ve Seyyale gibi gemilerin güverteleri sökülmüş, bu gemilerde pek çok gemi gibi silah ve cephane taşıma işinde kullanılmıştır. Bazı gemilerde de değişiklik yapılarak, kentte işleyen diğer gemilerde kullanılmak üzere gereksinimi duyulan kömürü taşımak için yük gemisi haline getirilmiştir. Araba vapurları ve römorkörlerin dışında şirketin elinde büyük küçük on sekiz vapuru kalmıştı⁵². Bu süreçte, gemicilik etkinliği yalnızca İstanbul'da sınırlı değildi.

Sultan Abdülaziz zamanında, 1870 yılında Fevaid-i Osmaniye İdaresi, İdare-i Aziziye adlı yeni bir kuruma dönüştürüldü. Bu kurumun yönetim kurulunda Bahriye Nezareti'nden üyeler de bulunuyordu. 1872 yılında idarenin adı İdare-i Mahsusa-iAziziye'ye çevrildi. 1878'de, yani Sultan İkinci Abdülhamit'in saltanatı döneminde, Sultan Aziz'in adı idarenin adından kaldırıldı. Böylece idare, İdare-i Mahsusa adını aldı. Süreç içinde Asur, Canik, Kemal, Marmara, Musul ve Şems yolcu gemileri filoya katıldılar.

Dönem artık, Sultan II. Abdülhamit dönemi idi. Bu dönemde, Osmanlı Devleti'nin çeşitli limanlarına kayıtlı büyük büyük küçük 176 adet vapur bulunuyordu.



Sultan II. Abdülhamit

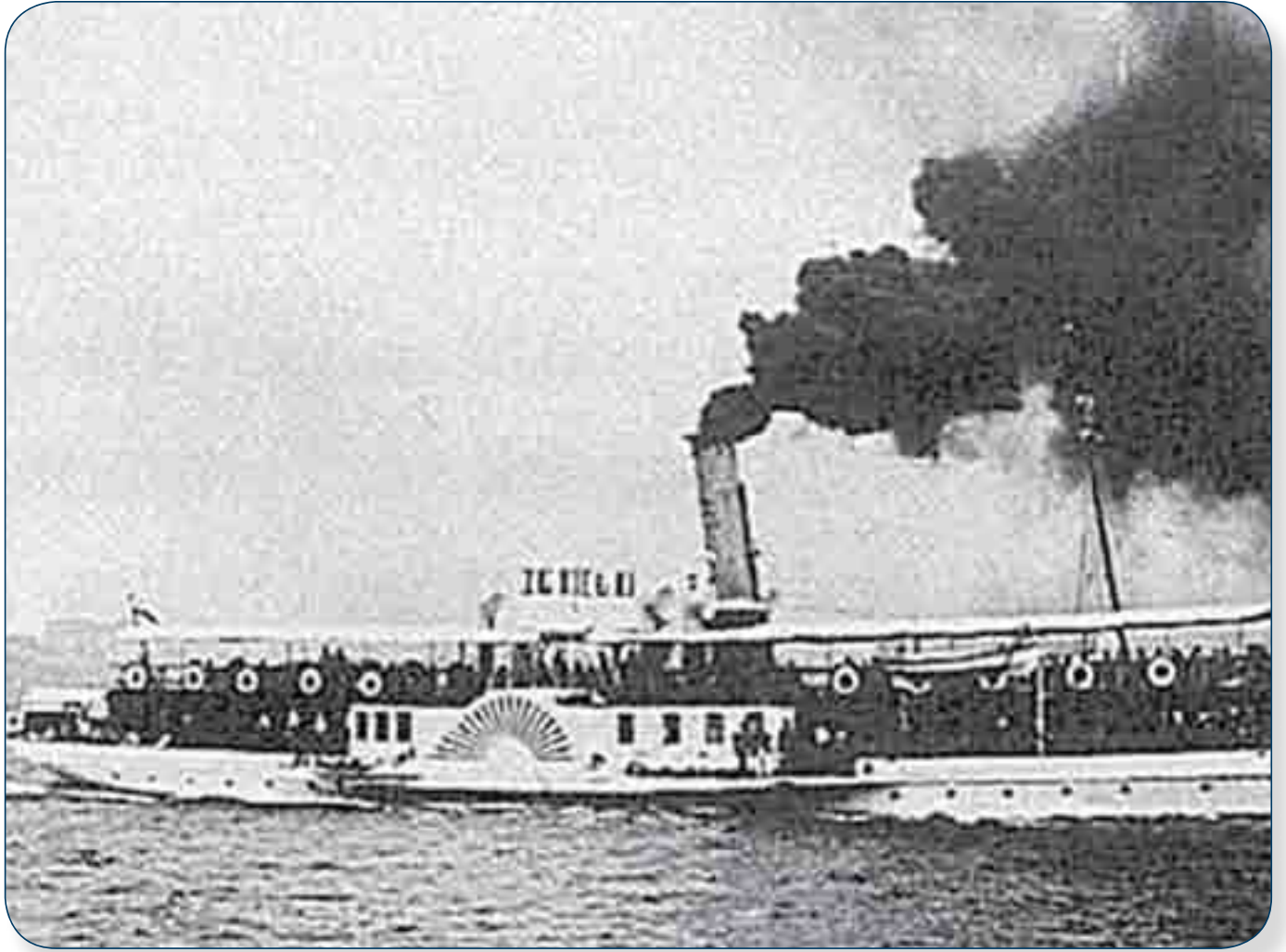


Sultan Abdülaziz

küçük 176 adet gemi bulunuyordu. Bu vapurların 90 tanesi İdare-i Mahsusa'ya, 40 tanesi Şirket-i Hayriye'ye ve 46 tanesi de özel kişi ve firmalara ait bulunuyordu. Bunların dışında İstanbul Liman İdaresi'ne bağlı 912 adet yelken gemisi görülmekteydi. İdare-i Mahsusa gemileri Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz limanlarına seferler yapmaktaydı. Bunların dışında Levanten ağırlıklı, yabancı vapur kumpanyaları da kapitülasyonlardan elde ettikleri haklardan yararlanarak, Osmanlı sularında seyr-i sefer yapmaktaydılar. Bu acenteler, devlet yöneticileri üzerinde son derece etkiliydiler.

Osmanlı vapurlarına göre çok daha lüks, modern ve konforlu vapurlara sahip bulunuyorlardı. Osmanlı Devleti'nin kıyı ve limanlarında düzenli sefer yapma olanağı elde etmişlerdi. İdare-i Mahsusa gemileri yabancı kumpanyaların elindeki gemilere göre eski ve bakımsızdı. Osmanlı Devleti'nin elindeki gemiler daha çok kıyı limanları arasında asker taşırken ve ulusal sularda etkinlik gösterirken, yabancı kumpanyaların elindeki vapurlar uluslararası sularda seyrediyor, Osmanlı limanları ile Avrupa limanları arasında sürekli yük taşıyorlardı. II. Abdülhamit'in saltanatı dönemine rastlayan bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun muhtelif limanlarına kayıtlı

⁵² Şirket-i Hayriye, gemilerini yurt dışında inşa ettiriyordu. Yurt dışına olan bu bağımlılık 1929 yılına kadar sürdü. Bu sıralarda alınıp getirilen Üsküdar, Anadolu Kavağı ve Altınkum adlı vapurlar, şirketin aldığı son vapurlardı. Bu tarihten sonra Kasımpaşa'da kendi tersanesini kurarak, gereksinimi olan gemilerini kendisi yapmaya başladı.



Bu vapurların 90 adedi İdare-i Mahsusa, 40 adedi Şirket-i Hayriye, 46 adedi de özel şirket ve kişilere aitti. Bunlardan başka İstanbul Limanı'na kayıtlı 912 adet yelken gemisi vardı. İdare-i Mahsusa gemileri Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz limanlarına seferler yapmakta iken, kapitülasyonların verdiği haklardan yararlanan, İstanbul Limanı'nda yabancı vapur kumpanyalarını temsil eden yabancı uyruklu ve Levantenlerden oluşan acenteler de vardı:

Osmanlı'nın son döneminde Osmanlı limanlarında etkinlik gösteren yabancı vapur kumpanyalarının en önemlilerinin adları şunlardı:

Van der Zee, Hayri Araboğlu, P.M. Kurtgis Ege Buharlı Vapur Şirketi, Rus Buharlı Gemi ve Ticaret Kumpanyası, Navigazione Generale Italiana Filorio Rubattino, Papayini Line, Mesagerie Maritime, Pake, Fraissinet ve Ortakları Marsilya, Regular-Batum, Hıdiviyal Mail Stim Ship...

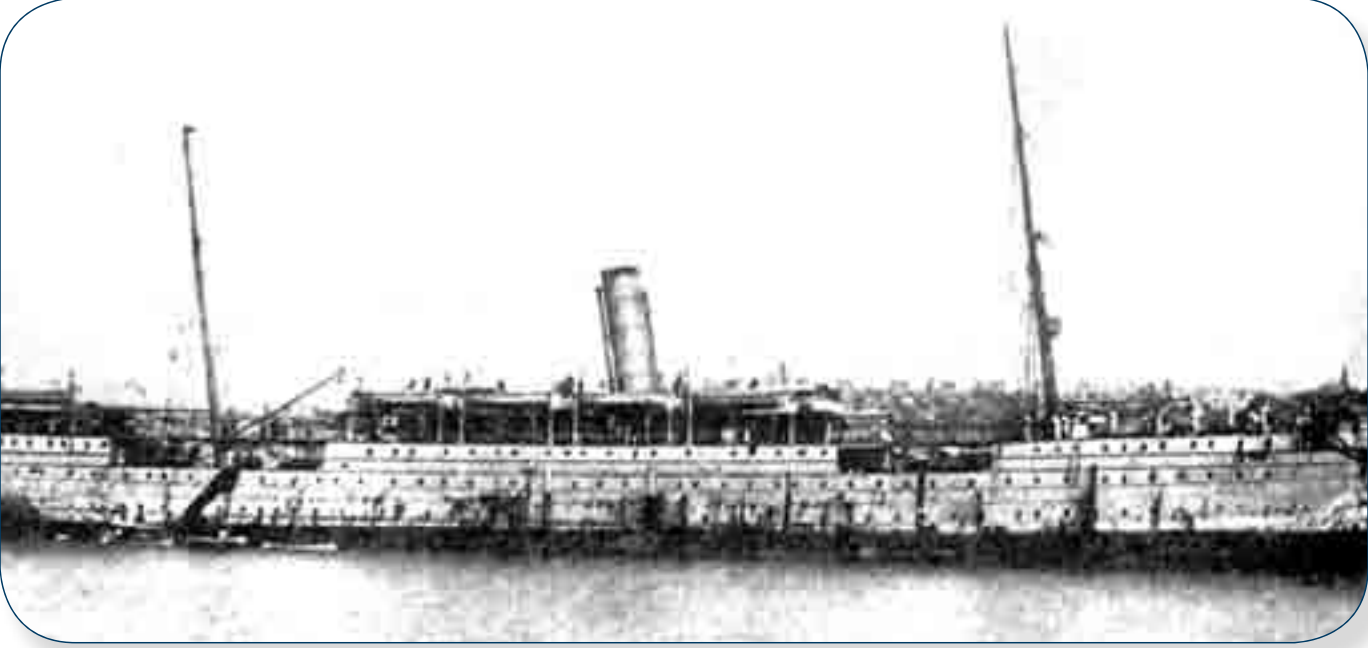
Bu acenteler devlet katında yaptıkları girişimler sonucu, temsil ettikleri Avrupalı vapur kumpanyalarının sahip oldukları modern ve konforlu vapurlarla bütün Osmanlı İmparatorluğu'nun kıyı

ve limanlarına düzenli seferler yapma olanağı elde etmişlerdir. Bu firmaların bazıları, Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na girerken, kapitülasyonları kaldırdığını açıklayınca etkinliklerine son verdiler; bazıları da sınırlama yoluna gitti.

İdare-i Mahsusa adının ömrü de, Sultan II. Abdülhamit'in saltanat dönemiyle sınırlı kaldı. 1909 yılında idarenin yönetimine son verildi. Onun yerine 1910 yılında Osmanlı Seyri Sefain İdaresi kuruldu. Osmanlı Seyri Sefain İdaresi yanında, başka şirketlerin de kurulduğu ve Osmanlı sularında etkinlik gösterdiği bilinmektedir. Bunların önemlileri Hilal ve İttihat adlı iki ayrı şirkettir. Hilal adlı şirket, 1910 yılında kuruldu ve 1928 yılına kadar etkinlik gösterdi. İttihat adlı şirket ise, 1913-1918 yılları arasında etkinlikte bulundu.

Gerek Osmanlı Seyri Sefain İdaresi ve gerekse diğer milli şirketlere, yabancı kumpanyalar karşısında yük ve insan taşıma konularında rekabet edecek, onlarla boy ölçüşecek düzeye hiçbir zaman gelememişlerdir. Elleriindeki gemiler eski, bakımsız ve gerekli düzenden yoksun durumda bulunuyordu.

Birinci Dünya Savaşı'nda Yitirilen Deniz Ticaret Gemileri



Trablusgarp, Balkan ve Birinci Dünya Savaşı gibi arka arkaya gelen savaşlar nedeniyle, bu ulusal şirketler önemli kayıplara uğradılar. Kayıplar en yoğun olarak Birinci Dünya Savaşı'nda görüldü. Gerçi savaşta kapitülasyonlar kaldırılmış ve geçici de olsa Türk denizciliği özgür bir ortama kavuşmuş gibi görünüyordu. Ancak bu yanıltıcı bir görüntüydü. Savaş yıllarında Türklerin elindeki gemilerin pek çoğu düşman deniz altıları tarafından batırılmış, Türk ticaret filosu sözde özgür bir ortama kavuşmuş olmasına karşın, aldığı bu darbelerle daha da küçülmüştü. I.Dünya Savaşı'ndan önce, Türk ticaret filosu yaklaşık 130.000 tona ulaşıyordu. Birinci Dünya Savaşı boyunca toplam 63 Türk ticaret gemisi batırıldı. Bunların toplam tonajı 83.600'dü.

Türk askerleri, pek çok cephede savaşmak zorunda kaldılar. Bu savaşlarda, askerin gereksinim duyduğu cephane, diğer askeri malzeme ve asker

taşımasında, milli şirketlerin elindeki gemilerden yararlanma yoluna gidilmişti. Savaş yıllarında, Karadeniz, Marmara ve Akdeniz, gemilerin sefer yapabilmeleri için son derece tehlikeli alanlar olmuşlardı. Kimi zaman yerleştirilen mayınlar, kimi zaman da doğrudan saldırılar nedeniyle, çok sayıda gemi kaybı görüldü. Değişik şirketlerin elindeki çok sayıda gemi, düşman gemileri tarafından ya batırıldı ya da bu gemilerin bir kısmına el konularak, alıkonuldu.

Birinci Dünya Savaşı'nda en çok gemi yitiren işletmelerin başında Seyr-i Sefain İdaresi geliyordu. Bu gemi şirketi, adı geçen savaşta, Türk Denizciler Birliği'nin savaş sonrasında hazırladığı rapor ve istatistiklere göre büyük ve küçük 28 gemi yitirmiştir. Bu gemilerin adı, tonaj olarak büyüklükleri, batırıldıkları yer ve batırılış tarihleri adı geçen raporda şu biçimde belirlenmişti⁵³:

53 İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Teşrinisani, 1923, s.24; Birinci Dünya Savaşı'nda deniz harekâtı ve batırılan gemiler için bkz. Kemal Arı, *Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi*, Gnkur. ATASE Bşk. yay., Ankara, 2007, çşt. syf. yine bkz. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi-Deniz Harekâtı*, VII, Gnkur. Harp Tarihi Dairesi Resmi yay., Ankara, 1976.



Geminin Adı	Tonajı	Batırıldığı Yer	Batırılış Tarihi
Bezmialem	4040	Karadeniz	1914
Bahr-ı Ahmer	3603	Karadeniz	1914
Mithat Paşa	4458	Karadeniz	1914
Nilüfer	1088	Karadeniz	1914
Seyhun	3003	Karadeniz	1914
Neva	1257	Karadeniz	1914
Yeşilirmak	1591	Karadeniz	1915
Kızılırmak	1945	Karadeniz	1915
Halep	3684	Akbaş	1915
Biga	784	Mudanya	1915
Plevne	1454	Şarköy	1915
Edremit	414	Erdek	1915
Kozlu	358	Çanakkale	1915
Samsun	48	Karadeniz	1915
İstanbul (Yat)	170	Karadeniz	1915
Darıca	45	Marmara	1915
Kumkapı	60	Marmara	1915
Mersin	195	Karadeniz	1914
Zafer	160	Haydarpaşa	1915
Tuzla	73	Çanakkale	1915
Şahin	142	Karadeniz	1915
Nilüfer	209	Karadeniz	1915
Tunca	200	Haliç	1915
Timsah	117	Çanakkale	1915
Zonguldak	560	Karadeniz’de batmış, sonradan yüzdürülmüştür	
Ereğli	1600	Karadenizde batmış sonradan yüzdürülmüştür	
Dafni	723	Karadeniz	1915
Karadeniz	5012	Bombay’da İngilizler tarafından el konulmuştur	
TOPLAM	30968 Ton		

Birinci Dünya Savaşı’nda Seyri Sefain’den sonra en çok kayıp veren şirket ise Şirket-i Hayriye idi. Seyri Sefain, 5000’e yakın tonajı olan gemiler yitirmiş olmasına karşın, Şirket-i Hayriye’nin yitirmiş olduğu gemiler, daha küçük çaplı gemilerdi. Bu şirket, Marmara Denizi’nde askeri taşımacılık için gemilerinin bir kısmını ayırmıştı. Marmara denizinde askeri malzeme, mühimmat ve personel taşıyan gemiler daha küçük boyutlardaydılar.

Şirket-i Hayriye’nin yitirmiş olduğu gemilerin tonajı ve yitiriliş yerleri şöyledir⁵⁴:

Vapurun Adı (No)	Tonaj	Yitiriliş Yeri
34	137	Şile önünde
38	134	Romanya’da kalmıştır
39	184	Karadeniz’de
40	184	Marmara Denizinde
41	141	Karadeniz’de
43	154	Karadeniz’de
44	154	Karadeniz’de
45	184	Karadeniz Ereğlisi’nde
46	184	İğneada’da
49	187	Harab olmuştur
50	187	Harab olmuştur
61	213	Karadeniz’de
62	213	Tekfur Dağında

Birinci Dünya Savaşı başladığında Osmanlı Hükümeti Seyri Sefain ve Şirket-i Hayriye’nin yanı sıra diğer milli şirketlerden malzeme ve personel taşımada yararlanmak istemişti. Hilal, İttihad-ı Seyri Sefain, Pandalı Biraderler, Gümüşyan, Adalar gibi şirketler hükümetin isteği üzerine bu taşıma işinde yer aldılar. Bu şirketlere ait gemilerin de battığı ve kayıplar verdikleri biliniyordu. Hilal şirketinin beş gemisi vardı. Bunların en önemlisi 1.500 tonluk Hilal adlı gemiydi. Bu gemi, cumhuriyet dönemine kadar hizmet vermiştir. Diğer dört gemisi ise, Birinci Dünya Savaşı sırasında batırılmıştı. İttihat Şirketi’nin ise biri yük, diğeri yolcu olmak üzere iki gemisi bulunuyordu. Yolcu gemisi, aynı savaşta Ruslar tarafından Karadeniz’de batırılmıştı⁵⁵.

Birinci Dünya Savaşı, Türklerin yenilgisiyle sonuçlandı. Mütareke döneminde İstanbul Liman İdaresi, İngilizlerin denetimine geçti. Liman İdaresi, İngilizlerin yönlendirmesinin etkisinde, son derece zor koşullar altında çalışmak zorunda kaldı⁵⁶. Yabancılar her alana müdahale

etmekten geri kalmıyorlardı.

Bu karışık ve başıbozuk ortamdan Türk ticaret filosu da etkilendi. Müttefik ülkeler, tam bir kısıkaç altına aldıkları Osmanlı Hükümeti’nin her alanda egemenliğine müdahale etmekten geri kalmıyorlardı. Zaten, bırakış-

ma hükümleri gereğince, Türk ter-

sanelerine el konulmuş, savaş gemileri devre dışı bırakılıp, yabancıların denetimine verilmişti. Aynı uygulamalar büyük ölçüde ticaret gemileri için de geçerliydi. Bu nedenle bırakışma döneminde Türk ticaret gemilerinin etkin olanlarının sayısı bırakışma yıllarında gittikçe azaldı. Düzensiz, karışık bir dönem başlamıştı. Türk ticaret gemilerinin 1922 yılında toplam tonajı 16.582’ye kadar geriledi⁵⁷. Bu dönemde, Türk deniz taşıma filosu tam bir baskı altındaydı. İtilaf Devletleri’nin denetiminde denizcilikle ilgili kurumlar son derece zor günler geçirdi.

Osmanlı’dan Cumhuriyet’e kalan gemicilik mirası, ana çizgileriyle böyleydi.

54 A.g.m., s.24.

55 A.g.m., s.24.

56 A.g.m., s.24.

57 A.g.m., s.24.

Yeni Türkiye’de Deniz Ticaret Filosu’nun Genel Durumu

Türkiye’de deniz ticaret filosunun gelişmesi yönünde çabalar Cumhuriyet’ten önce, Osmanlı Devleti zamanında görüldü. Osmanlı Devleti’nde Selanik ve İstanbul gibi önemli liman kentlerinin yanında, İzmir de oldukça önemli bir liman kenti görünümündeydi. Türk-Alman ilişkilerine dek, daha çok İngiltere yönlendirmeli bir denizcilik anlayışı olmasına karşın, Almanların Türkiye’ye yaklaşmasıyla, denizcilik alanında yeni açılımlar söz konusu oldu. Alman İmparatoru II. Wilhelm iki kez Osmanlı Devleti’ne geldi. Türkiye’den de Almanya’ya resmi ziyaretler yapılmıştı. Bu ziyaretlerle ve izlenen Alman yanlısı politikalarla Türk-Alman yakınlaşması yönünde önemli adımlar atıldı. II. Abdülhamit döneminde başlayan Osmanlı-Alman yakınlaşması, İttihat ve Terakki döneminde de sürdü. Bu politika Osmanlı Devleti’nin bir sömürgecilik savaşı olan I. Dünya Savaşı’na Almanların yanında girmesine yol açtı. Almanlardan alınan yeni gemilerle ve bu ülkenin yönlendirmesiyle, denizciliğe yeni bir biçim verilmeye çalışıldı. Bazı limanlar elden geçirildi, kapasiteleri yükseltildi. Birinci Dünya Savaşı’nın başlarında, Türk Deniz Ticaret Filosu 130.000 tona ulaşmıştı. Bu filo savaş yıllarında önemli kayıplara uğramış, Cumhuriyet Türkiye’si’ne ancak, ufak gemilerle birlikte ve İngilizlerin elinden kurtarılanlarla 35.000 tonluk bir filo aktarılabiliyordu⁵⁸.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan bir ülke için, deniz filosu yönünden bu oranı yeterli görmek kuşkusuz olanaksızdır. Ayrıca kabotaj hakkının elde edilmesine dek, bu alandaki etkinliklerde yabancı işletmecilerin önemli bir yeri vardı. Cumhuriyet döneminde Türkiye sınırlı olanaklarına karşın, olabildiğince ulaşım politikalarına önem vermeye çalışıyordu. Yolların olmayışı, yeterli kapasitede limanların bulunma-

yışı önemli bir sorundu. Demiryolları ağırlıklı olarak yabancıların elindeydi. Üstelik lokomotifler yeterli değildi. Deniz ticaret filoları yeterince güçlü değildi. Kurumsallaşmış bir denizcilik sektörü yoktu. Dünyaya açılan bir ekonomi yaratma arzusu vardı. O dönem Türkiye’si için bu hedeflere ulaşmak, oldukça zor görünüyordu... Bu dönemde Osmanlı’dan ayrı bir zihniyetin ülke yazgısına el koyduğunu

da özellikle vurgulamak gerekir. Osmanlı’dan Cumhuriyet’e, deniz ticaret ve filosunun gelişimi yönünde en önemli işlevi Seyri Sefain İdaresi üstlendi. Bu kurum, devletin gereksinimi olan gemilerin inşasını ve işletme görevini üzerine almıştı. Osmanlı döneminde Osmanlı Seyri Sefain İdaresi olan kurumun adı, 1923 yılında çıkarılan bir sayılı yasayla, Türkiye Seyri Sefain İdaresi oldu⁵⁹. Yasa hem kurumun adını değiştirmeyi hem de kurumu daha bağımsız bir yapıya kavuşturmayı amaçlıyordu. Kurumun sınırlı olanakları, ona yüklenen ağır

yükü kaldırabilmesi için yeterli değildi. Kurum yeni kaynaklara kavuşmalıydı⁶⁰. Ülkede Seyr-i Sefain İdaresi’nin yanında, yukarıda da belirtildiği gibi, özel kurumlara ait gemiler de bulunuyordu. Osmanlı döneminde, özel gemi işletmeciliği fazla teşvik görme-mişti. Özel sermayeli işletmelerin gemi yapımı, onarımı ve işletilmesinin önemi açıktı. 23 Mayıs 1927 tarihinde çıkarılan bir yasa ile Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi adlı bir genel müdürlük oluşturuldu. Bu işlemlerle ilgilenme görevi, Nafia Vekâleti’ne ait bu kuruma verildi⁶¹.

O dönemde, Türk Vapurcular Birliği’ne bağlı olarak etkinlik gösteren işletmelerden en büyük pay, Seyri Sefain İdaresi’ne aitti. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası’nın verilerine göre, Türkiye’de bulunan gemi işletmelerinin adları ve kapasiteleri şöyleydi⁶²:



58 Umut Karabulut, *Ticari Açıldan İzmir Limanı 1923–1929*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2003, s.34.

59 Memduh Yasa, a.g.e., s.276; ayrıca bkz. Umut Karabulut, a.g.e., s.35.

60 Memduh Yasa, a.g.e., s.35; ayrıca bkz. Umut Karabulut, a.g.e., s.35.

61 A.g.e., s.35.

62 İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, (Teşrinisani, 1923), s.24.

Kumpanyanın İsmi	Tonu	Gemi ve diğer taşıtlar
Seyr-i Sefain İdaresi	32.968	28
Şirket-i Hayriye	2.226	13
Hilal Kumpanyası	2.846	6
Gümüşyan Kumpanyası	4.523	4
İttihad-ı Seyri Sefain Kumpanyası	1940	2
Diğer Vapurlar	11.293	63
Römorkörler, motorlu taşıtlar	3270	48
Yelkenliler ve Mavna	5.500	200
Toplam Vapur	63516	164
Toplam yelkenli	5500	200
Toplam	69016	364

Türk Vapurcular Birliği, İstanbul Liman İdaresi'nden ayrı olarak bir araştırma yaptı. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 1 Ekim 1923 tarihi itibarıyla durumu şöyle:

Genel Taşıtlar (Gemiler ve diğerleri)	Tonajı
Seyr-i Sefain	35
Şirket-i Hayriye	27
Haliç Şirketi	16
Değişik kumpanya ve kişilere ait gemiler	48
İstimbet ve römorkör	123
Motorlu deniz taşıtları	190

Türk Vapurcular Birliği, hazırladığı bu raporun yanına, “Yunanlılar tarafından müsadere edilen Kırım vapuru hariçtir” notunu da düşmüştü⁶³. Görülen o ki, Birinci Dünya Savaşı'nda İngiltere'nin yaptığı gibi Yunanlılar'da Türk gemilerine el koymuşlardı.

Cumhuriyet'in ilan edilmesinin hemen sonrasında, Türk deniz ticareti taşıma filosunun genel durumunu gösteren bu tablodan da anlaşılacağı gibi; var olan işletmelerin içinde en önemlisi, devlet sermayesi ile kurulmuş olan Seyr-i Sefain İdaresi idi. Bu idare tek başına, diğer işletmelere ve kişilere ait gemilerden daha fazla gemiye sahipti. Türk sancağı taşıyan gemilerin en büyükleri bu işletmenin elinde bulunuyordu. Türk Vapurcular Birliği, hazırlamış olduğu raporunda bu idare için; “Mezkûr idarenin elinde, Türk sancağını hamil olan vapurların en büyükleri mevcuttur. İdare büyük kabotaj yapmaya muktedir beheri 3.000 tondan fazla 6 vapura maliktir ki diğer kumpanyaların hiç birinde bu vapurlar yoktur” diyordu⁶⁴.

Seyri Sefain İdaresi'nin limanda çalışan küçük vapurlarından ayrı olarak, posta vapurları ve büyük yükükleri şöyleydi⁶⁵:

Vapurun İsmi	Yapım Tarihi	R. Tonajı(?)	Yükleme Tonajı
Gül Cemal	1874	2991	5071
Akdeniz	1890	3127	5006
Reşid Paşa	1901	2487	4458
Kızılırmak	1898	1250	4300
Şam	1886	3333	3630
Giresun	1887	1880	3056
Ümid	1869	956	1563
Gülcemal	1886	598	1309
Bahr-ı Cedid	1893	895	1316
Altay	1893	395	866
Gelibolu	1867	175	382
Bandırma	1887	194	279
İnebolu	Tamirdedir	120	240
Nimet	1887	138	233
Ereğli	1900	47	176
Toplam	14 (Vapur)	18.626	31.925

Seyr-i Sefain İdaresi, elindeki vapurlara bakıldığında, diğer şirketlerden çok daha güçlüydü. Daha büyük ve güçlü gemilere sahipti. Ancak, ne yazık ki, Türkiye'nin gereksinmelerine gerek vapurlarının azlığı ve gerekse elindeki vapurların da önemli bir kısmının oldukça eski olması nedeniyle, yine de şirket için “mükemmel” bir durumda denemezdi. Yönetim, durumunu düzeltmek ve geliştirmek ve bunun için de yeni gemiler almak için çırpınıp duruyordu⁶⁶.

Seyri Sefain Yönetimi'nin Liman içi taşımacılıkta kullandığı gemiler de şunlardı:

Vapurun İsmi	Tonu
Yakacık	210
Basra	434
Bağdat	434
Halep	434
Fenerbahçe	286
Haydarpaşa	285
İhsan	375
Neveser	375
Anadolu	160
Kalamış	342
Ergan	124
Maltepe	275
Pendik	275
Kınalı Ada	275
Moda	337
Burgaz	337
Kadıköy	337
İntibah(Römorkör)	83
Alemdar(Kurtarıcı)	92
Gayret(Römorkör)	25
Yüzbaşı Murad Bey	74
Toplam	5.569 ton toplamında 21 gemi

Seyri Sefain'in elinde bulunan ve liman içi taşımacılığında kullanılan gemilerin büyük çoğunluğu, büyük gemiler gibi eski değil, yeniydi.

63 A.g.m., s.25.

64 A.g.m., s.25.

65 A.g.m., s.25.

66 A.g.m., s.25.

Basra sistemiyle yapılanlar 1904'te, Moda sistemiyle yapılanlar 1912'de, Maltepe sistemiyle yapılanlar ise 1915'te inşa edilmişlerdi. Diğerleri de 1883 ile 1911 senesi arasında yapılmışlardı⁶⁷.

Diğer önemli idare olan Şirket-i Hayriye'nin gemileri ise ancak boğaz ve limanda yolcu taşıyabilecek küçük vapurlardan oluşuyordu⁶⁸.

Henüz daha kabotaj uygulamasına geçilemediği için bu Türk işletmelerin yanı sıra, yabancı işletmeler de Türkiye limanlarında etkinlikte bulunabiliyorlardı. Cumhuriyetin kurulduğu yıl faaliyet gösteren yabancı denizcilik şirketleri ile yükleme, boşaltma ve liman hizmetleri veren yabancı şirketler ise şunlardı⁶⁹:



İngiliz Şirketleri: Ellerman Lines, Byron Steamship Co. (Bayron Steamship Company), (Yunan asıllı B:D.), Ellerman's Wilson Line Ltd (Elermana Vilsen Layn) (Wilson Line 1917'de Ellerman Line tarafından satın alınarak bu isimde Ellerman Line firmasından bağımsız olarak çalışmıştır), Hidivial Meyl İstimşip, Messageries Maritimes (Mesaeri Maritim), Volter Siger e Kampeni, Mon İstimşip.

Fransız Şirketleri: Conston Layn, Kompani Nasyonel Belj, Kompani Marseyz de Navigasyon.

İtalyan Şirketleri: Adriya Bahri Seyri Sefain, Lloyd Triestino (Loyit Triestino), Pulya, San Mar-

ko, Societe İtalyana Enterkontinantal Nakliyat.

Alman Şirketleri: Deutsche Orient Linee, Deutsche Levant Linee.

Amerikan Şirketi: Eksport İstimşip, Korpereşin.

İsveç Şirketi: Yeder Yaksiye Belaget, Bernings ok Dikteri Aksie.

Danimarka Şirketi: Aksie Elskabet em. Z. Siviçers Bergnins”.

Yunan Şirketi: Yunan Milli.

Romanya Şirketi: Servis Maritim de Lota Rumen.

Sırp-Hırvat Şirketi: Brdorsko Dyoniko Drostov.

Bulgar Şirketi: Societe Kommosiyal de Navigasyon.

Kılavuzluk, yükleme, boşaltma ve liman hizmetleri yapan yabancı şirketler ise şunlardı:

İngiliz Şirketi: Mon İstimşip.

İsveç Şirketi: Bernings ok Dikteri Aksie.

Danimarka Şirketi: Aksie Elskabet em. Z. Siviçers Bergnins.

Bu işletmelerin dönemin basınında yaptıkları seferler için sık sık acentaları aracılığıyla verdikleri ilanlar yer alıyordu. Nereye gidiyorlar, nereden geliyorlar; ne zaman, nereye kalkacaklar; hangi limanlara uğrayacaklar; bunları bir bir dönemin basınında yer alan duyurularda görmek olanaklıdır. Romanya kökenli Maritim Kumpanyası için örneğin, onun yurt dışı seferlerinden birini anlatan bir gazete ilanında şunlar deniliyordu:

“Kumandan Kiyo'nun tahtı kumandasında olup 14 Teşrin-i Evvel saat sekizde Beyrut ile Vati'den muvasalantına intizar olunan Piyer Loti yolcu vapuru 16 Teşrin-i Evvel saat sekizde İzmir, Pire, Napoli, Malta ve Marsilya'ya müteveccihen hareket edecektir⁷⁰.”

67 A.g.m., s.25.

68 A.g.m., s.25.

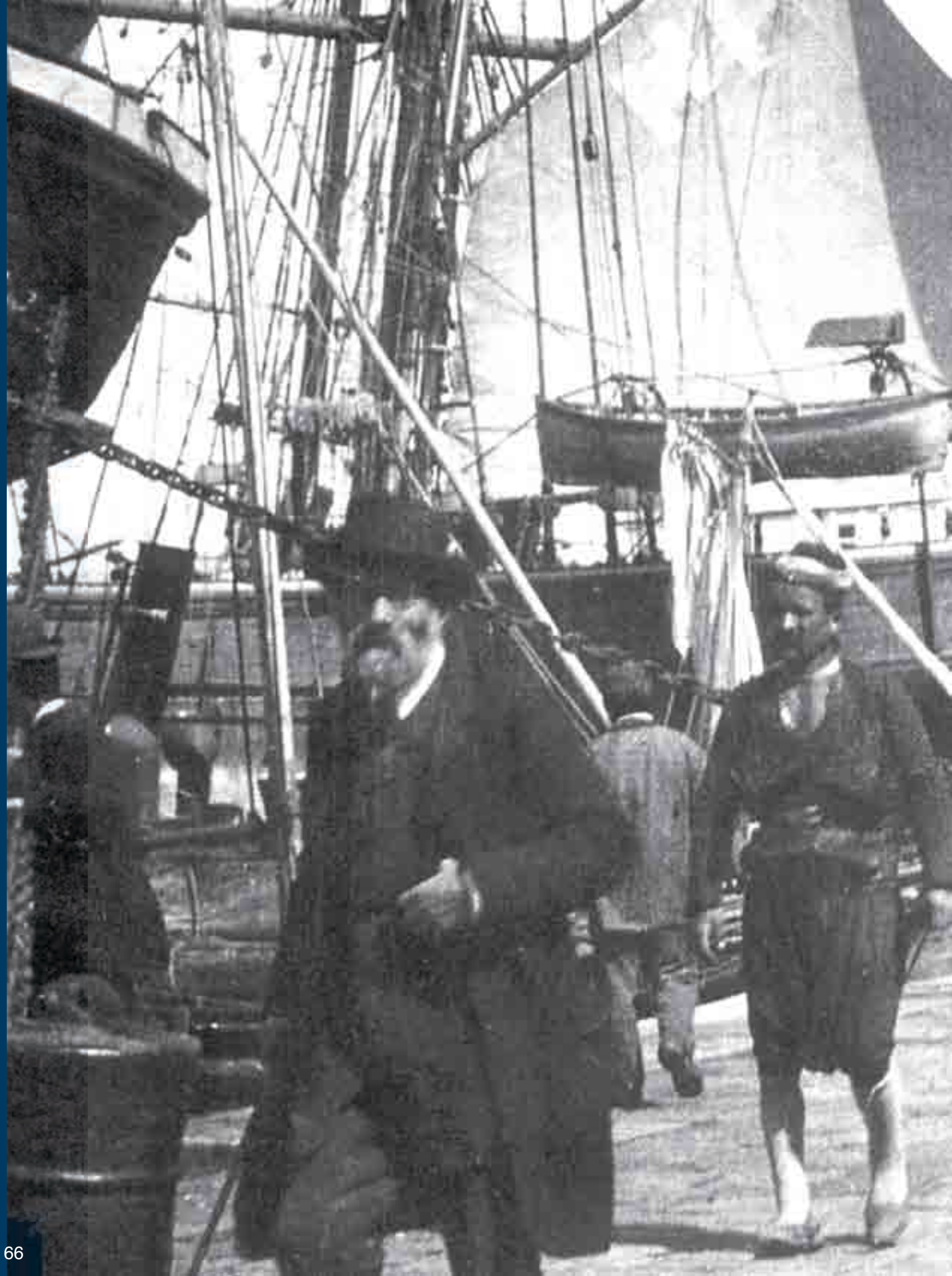
69 M. Ziya Lütfi, *İzmir Mıntıkası Ticaret ve İktisadiyatı*, İtimat Matbaası, İzmir, 1929; Bülent Durgun, *Atatürk Dönemi'nde İzmir Ekonomisi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), İzmir, 2005, s.174-175; Alptekin Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi*, T.C. Ziraat Bankası yay., Ankara, 1998, s.199; Tevfik Çavdar, “Mütareke ve Milli Mücadele Döneminde Osmanlı Ekonomisi ve İzmir”, *1885-1985 Türk Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, 21-23 Kasım 1985, s. 137; Şevket Süreyya Aydemir, *Cihan İktisadiyatında Türkiye*, s.147.

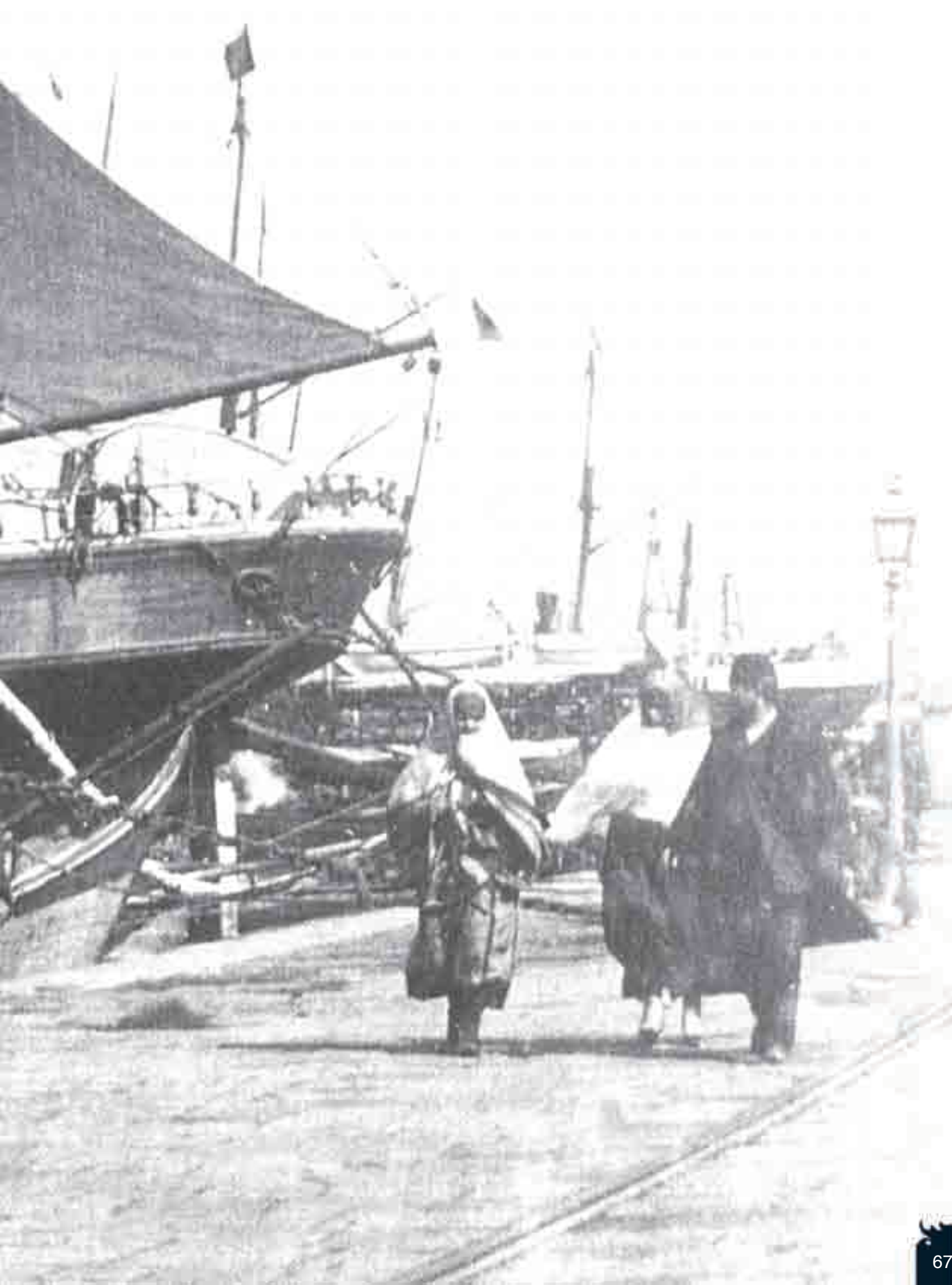
70 İleri, 14 Ekim 1924.



Guerre 1914-15-16... EN ORIENT
SALONIQUE -- Le quai Constantin

War 1914-15-16... IN ORIENT
SALONICA -- Constantin quay
Yildiz







İzmir Çarşısı

Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir ve Yakın Çevresi'nde Deniz Ticareti



İzmir, tarihin en eski yerleşim yerlerinden birisidir. Bu özelliği yanında, denizcilik ve deniz ticareti açısından da adını duyurmuş bir kenttir. En belirgin özelliği, bir liman kenti olmasıdır. Her zaman bir liman ve rıhtıma sahip olmuş bu tarihi kentte, 19. yüzyılda bir yandan demiryollarının gelişmesi, bir yandan da eski rıhtıma büyük gemilerin yanaşmaması nedeniyle, yeni bir rıhtım yapılması gereksinimi doğmuştu. Büyük buharlı gemiler, limana yanaşmakta güçlük çekiyor ve yükleme hizmetleri sağlıklı biçimde yapılamıyordu. Bu nedenle, 1867 yılında, Osmanlı Hükümeti adına Ticaret Nezareti ile diğer tarafta yabancı kumpanyalar adına Mösyö Jan Şarno, Alfred Berger ve Jorc Guaracino arasında imtiyaz sözleşmesi yapılmış ve 27 Kasım 1867 tarihinde İzmir'de bir rıhtım yapılmak üzere hazırlanan sözleşme imzalanmıştı.

Söz konusu kişilerin adını taşıyan firmalardan oluşturulacak ortak kumpanyaya, otuz yıl süreyle liman işletme imtiyazı/ayrıcılığı bu sözleşme

ile verilmişti. Liman işletmesinden elde edilen kâr, yabancılara ait olacaktı. Ancak, Osmanlı savaşı ve mühimmat gemileri vergiden muaf tutuluyordu. Amaç Kasaba ve Aydın Demiryollarının rıhtımla buluşmasını sağlamaktı. Bunun için bir rıhtım şirketi kuruluyordu. Bu şirket, petrol, gaz ile ispiroto muhafazası amacıyla mağazalar oluşturma ve inşa etme ayrıcalığını alıyordu. Rıhtım şirketi, petrol; gaz ile ispiroto muhafaza amaçlı mağazalar yapma ve bunları işletme imtiyazı alıyordu. Bunun için gerekli vergi için bir düzenleme yapılacaktı. Bu mağazalar iki sene içinde yapılacak, deniz kenarında, mevcut arazi üzerinde ya da denizden kazanılacak arazi üzerinde yapılacaktır⁷¹.

Rıhtımın yapımı on yıl kadar sürdü. 1875 yılında Sultan Abdülaziz İzmir Limanı'nın yapım ve işletme ayrıcalığını Fransız Şirketi M. Gifre'ye verdi. 1877 yılında Pasaport-Konak rıhtımı ile mendireğin yapımı tamamlandı.

71 Rıhtım Sözleşmesinin tamamı: BCA, 230/130.16.7.



Gifre Şirketi, 1877–1919 yılları arasında, liman işletme görevini yürüttü. Kentin coğrafi durumu ve gelişmesi nedeniyle yolcu taşımacılığı yapabilmek için 1884 yılında kentte, Türk ve Ermeni hissedarlar tarafından Şirket-i Hamidiye adıyla bir şirket kuruldu. Bu şirket Karşıyaka, Alaybey, Osmanzade, Turan, Bayraklı, Pasaport, Konak, Karataş, Salhane, Hastane, Karantina, Göztepe, Reşadiye (Güzelyalı) gemi iskelelerini yaparak, bu iskeleler arasında gemiler işletti. Bunların belli başlıları Girit, Terakki, Gülbahçe, Hürriyet, Musavat, İstanbul, Güzel İzmir ve Karşıyaka gemileriydi.

15 Mayıs 1919'da İzmir, Yunanlılar tarafından işgal edildiğinde, Şirket-i Hamidiye feshedildi. İşletme imtiyazı tekrar Gifre Şirketi'ne verildi. Gifre Şirketi gemilerin bir kısmının ismini değiştirmiş ve Turan-Bayraklı arasında bir tersane kurmuştur. Bu arada filoya bazı yeni gemiler ilave edilerek, İzmir'in sayfiye yerlerinden olan Urla, Foça ve Dikili'ye gemi işletmeye başladı. 9 Eylül 1922'de İzmir'in Yunanlılar tarafından kurtuluşunu izleyen dönemde, liman işletmesi millileştirildi. Bir hükümet kararnamesi ile Urla ile Foça arasında gemi işletme ayrıcalığını Uşakizade Muammer Bey aldı. İtalya'nın Ansaldo tezgâhlarında yapılan Uşak adlı



1923 YILINDA İZMİR LİMANI KAYIK TARİFESİ:

Ücreti Nakliye		Mevzuat Cinsi	Eşya Cinsi
Kuruş	Para		
50		Balyası	Halı
30		"	Pamuk
150		Tanesi	Pirinç, kahve, Şeker, susam, palamut
150		"	İncir, üzüm gibi çuval eşyası
150		"	Tütün
150		"	Meyankökü
25		Kasası	Kibrit
30		Verili	Zeytinyağı
7	20	Sandığı	Gaz
7	20	Sepeti	Yaş üzüm, şeftali ve meyve

(KAYNAK 1923 Senesi İzmir Vilayeti İstatistiği, II, s. 270)

gemi de mevcut filoya bu dönemde katıldı. 5 Ağustos 1925 tarihinde Körfez İşleri İnhisarı, Türk Anonim Şirketi tarafından rıhtımda İzmir ve çevresinde gemi işletme imtiyazı satın alındı. Bu yeni dönemde Alaybey, Dikili ve Osmanzade iskeleleri hizmetten kaldırıldı; bunların yerine Uzunada, Mordoğan ve Karaburun İskeleleri inşa edildi.

Osmanlı Dönemi'nde Rıhtım'ın yapılışı, kente yeni bir nefes aldırdı. Osmanlı üretebildiği mallarını deniz ötesindeki ülkelere deniz yoluyla ihraç ediyordu. Yine yabancı limanlardan Osmanlı topraklarına gemiler dolusu yük getiriliyor ve satılıyordu. Bu ticari hareketlilikte İzmir Limanı'nın ayrı bir yeri ve önemi vardı. Liman aracılığıyla elde edilen kazanç, gerek İzmir'in ve gerekse yakın çevresinin ekonomik yönden diğer Anadolu kentlerine göre canlanmasına neden oluyordu. Bu yönü tarih boyunca görülen bir özellikti. 19. yüzyılın sonlarında yapımı tamamlanan limandan önceki dönemlerde de kimi zaman geriye gidişler olmasına karşın bu deniz ticaretinin en canlı olduğu yerleşim yerlerinden birisiydi. Liman, İzmir'in ve çevresindeki kentlerin ürettiklerinin yurt dışına ithal merkeziydi. Osmanlı'nın Ege kıyılarında bulunan iskele ve limanları arasında en büyük olanıydı. İstanbul'dan sonra en büyük liman, İzmir'e aitti. Bu nedenle, İzmir'in Helenistik dönemden buyana tarihini ele alan yapıtların pek çoğunda, kentin ekonomik hareketliliğine vurgu yapılmaktadır⁷².

Daha önce de değinildiği gibi, Türkiye 20. yüzyılın başlarında, Trans-Atlantik taşımacılık yapabi-

len diğer ülkelerle kıyaslandığında, deniz taşımacılığı ve ticareti açısından önemli bir yere gelebilmiş değildi. Yabancı kumpanyaların elinde bulunan yetki ve imtiyazlar, yerli denizcilik faaliyetlerinin ve sanayinin gelişmesine engel olmuştu. Yine de var olan boyut, uzun bir tarihsel sürecin sonucu olarak karşımıza çıkmıştı. Tartışmasız biçimde, İstanbul liman etkinlikleri, deniz ticareti, gemilerin uğrak yeri olması açısından, Osmanlı limanlarının en önemlisiydi. Modern limanın yapımından sonra İzmir Limanı zaman zaman İstanbul Limanı'nı geride bıraktı. Cumhuriyet'in kurulduğu yıllarda da bu özelliği sürüyordu⁷³. Kent, kıtaların ve büyük denizlerin kesiştiği bir noktada bulunuyordu. Gücünü ağırlıklı olarak, coğrafik özelliklerinden alıyordu. Bunun



yanı sıra Osmanlı ülkesinin başkenti olmasından dolayı, önemli bir ayrıcalığa sahipti⁷⁴.

İstanbul'un hemen ardından, İzmir ve Mersin gibi limanlar geliyordu. İzmir Limanı'nın yapımıyla birlikte, deniz ticareti açısından İzmir kenti, parlayan bir yıldız haline gelmişti. Bu, doğrudan doğruya İzmir ve yakın yerlerinin ürettiği deniz ticareti yapmada birinci derecede önceliği olan ürünlerle ilgiliydi⁷⁵.

72 Genel bir çalışma için bkz. M. Ziya Lütfi, *İzmir Mıntıkası Ticaret ve İktisadiyatı*, İtimat Matbaası, İzmir, 1929.

73 Bu konuyla ilgili şu yapıta bakılabilir: *Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor (26 Kanun-ı Sani 1340-26 Teşrin-i Sani (1924))*, (Osmanlıca'dan çev. Aynur Karayılmazlar, Sadeleştiren. Ekrem Karayılmazlar, İstanbul Ticaret Odası yay., İstanbul, 2006, s.114-161.

74 A.g.e., çşt. syf.

75 "İzmir Liman Şirketi İzmir için lazım bir müessese-i iktisadiyedir. İstanbul Liman Şirketi ile mukayesesi doğru değildir; zira İstanbul Limanı şeraiti hayatîyesi, bir takım hususiyetleriyle İzmir'e benzemez. İzmir için fena olan bir teşekkülün, İzmir için de fena olması iktiza etmez. Şu kadar ki bu milli müessese şirketçiliğin emrettiği siyaset değil, mıntika ticareti umumîyesinin icabettirdiği siyasetle idare edilmelidir". Bkz. M. Ziya Lütfi, a.g.e., s.185-186.



Çöküş'ten Yükselişe: İzmir Limanı'nın Etkinlikleri; Büyük Yangın ve Yeniden Toparlanış

19. Yüzyılın ortalarına doğru, ihraç malları açısından Türkiye'nin üretim profilinde önemli değişimler yaşandı. Sanayi Devrimi sonrasında, İzmir ve Çevresi Avrupa'da sanayi için gereksinim duyulan pamuk başta olmak üzere, pek çok hammadde üretildiği coğrafik bir mekân halini aldı. İncir, üzüm, pamuk, palamut başta olmak üzere, pek çok tarım ürünü İzmir Limanı üzerinden Avrupa'ya taşınıyordu. İzmir, üretilen bu ürünlerin Avrupa limanlarına yabancı kumpanyalar aracılığıyla aktarılmasında önemli bir liman kenti konumuna yükselmişti. Cumhuriyet Dönemi'nde kesinti yaratan evreler dışında, bu özellik hep var oldu. Örneğin; Birinci Dünya Savaşı'nda İzmir Limanı yabancı

gemilerin giriş ve çıkışına yasaklandı. Pek çok ürünün dış satımı yasaklandı. Vali Rahmi Bey, kentin güvenliği açısından şiddetli önlemler almak zorunda kaldı. Böylece ekonomik etkinlikler azaldı. Rıhtımda kılavuzluk, yükleme, aktarma, indirme, su nakliyatı ve dalgıçlık gibi işleri de yabancı acenteler yürütmekteydi.

Ege Bölgesi'nde ağırlıklı biçimde üzüm, incir, pamuk, zeytin, zeytinyağı, tütün, meyan kökü, palamut ve afyon üretiliyordu. Bunun dışında buğday, arpa, darı, susam gibi geleneksel tarım ürünleriyle, geleneksel el tezgâhlarında dokunan dokuma ürünleri de üretilmekteydi. Halıcılık gelişmiş bir üretim türü



olarak kentte görülmekteydi. Son yüzyılda, özellikle pamuk, palamut, tütün ve afyon, ağırlığını gittikçe artıran bir ürünler olarak karşımıza çıkmaktaydı. Özellikle pamuk üretimi son derece önemliydi. Ankara'da üretilen tiftik yapağı ve soft gibi değerli ürünler İzmir Limanı'ndan taşınıyordu. İzmir Limanı'nda yoğun bir ticari hareketlilik vardı. Bunun nedeni, Avrupa sanayinin temeli olan fabrikaların, üretimlerinde hammadde olarak gereksinim duydukları bu ürünleri kolay biçimde elde etmeleriydi.

Osmanlı ülkesi, Batı sanayiinin ürettiği mallar için, kapitülasyonlar aracılığıyla, batı sanayi için bir açık pazar halini almakla birlikte, bu olumsuzluğun bir yan etkisi olarak, bu ürünlerin üretilmesinde önemli bir canlılık yaşanmıştı. Bu, göreceli olarak, refahı artıran bir süreçti. Bu ekonomik canlanış, toplam mülkiyetini elinde bulunduran kesimler arasında, gözle görülür bir sınıf ayrımı da yaratmaya başlamıştı. Ticaret, ister istemez bu gelişmelerin etkisiyle canlanıyordu. Konu yalnız liman yapımı ve gemilerin gidiş gelişi ile sınırlı kalmıyordu. Yeni depolar yapılıyor, limanlara yığılan ürünlerin paketlenmesi,

saklanması; yüklenmesi, hatta ticaretinin yapılması için yeni ticarethanelerin ve mağazaların açılması, giderek bir borsa kurulması gereksinimi de yaratıyordu. Bu etkinlikler ise, sermayenin belli ellerde toplanmasında etkili oluyor, geleneksel temelli bir milli kapitalist kesimin yaratılma sürecini hızlandırıyordu. Bu kapitalist oluşumsa, ağırlıklı biçimde Batı'ya bağımlı bir özellik gösteriyordu. Kısacası, Osmanlı'dan cumhuriyete uzayan süreçte, ekonomi tarımsal bir yapıya sahipti. Üretim ağırlıklı biçimde tarım ürünleri olarak yapılıyor, ticaret ve sınırlı geleneksel sanayi ise, tarımsal ürünlere dayanan bir nitelik gösteriyordu. Türkiye böyle bir ekonomik miras almıştı. 1927 yılında yapılan sayıma göre, İzmir'de 55.002 çiftçi ailesi bulunuyordu. Bu yaklaşık 240.000 kişiye denk gelen bir nüfusu kapsamaktaydı. Dolayısıyla, yalnız İzmir kentinde, bu sayıda insan, tarımsal üretimden geçimini sağlamaktaydı⁷⁶. 1928 yılına ilişkin gözlemlerin ve saptamaların yer aldığı bir yapıtta, İzmir Limanı'ndan yıl içinde 252.800 ton mal gemilerden indirilmiş; 207.900 ton mal da yüklenmişti.⁷⁷

⁷⁶ *İzmir Vilayeti 1930-1931 İstatistik Yıllığı*, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Marifet Matbaası, İzmir, 1931, s. 140; ayrıca, bkz. Bülent Durgun, *a.g.e.*, s.52-98.

⁷⁷ M. Ziya Lütfi, *a.g.e.*, s.186.



Ardı ardına yaşanan savaşlar ve her bir savaşın sonrasında yaşanan nüfus hareketlenmeleri bu ekonomik canlılığa önemli bir darbe vurdu. Bu savaşlar sonrasında ortaya çıkan göçler, önemli tarım üretimi kayıplarına neden olmuştu. Cumhuriyet yönetiminin devraldığı miras, bu açıdan hiç de iç açıcı bir durum göstermiyordu. Buna karşın, savaşın yok edici ve yıkıcı niteliklerinin olumsuz izleri, en canlı ve en somut biçimde, bu kentte görülmekteydi. Savaş sonunda büyük bir yangınla karşılaşıldı. Kentin büyük ve en gelişmiş bölgeleri bir kül yığını halini aldı. Bu büyük yangın kentin alt yapısına, sosyal dokusuna ve ekonomik koşullarına büyük bir darbe indirmişti. Savaş sonrasında toplumsal karmaşa diz boyuydu. Yıkım ve karmaşa yalnız İzmir'e özgü değildi; neredeyse bütün kıyı ve iç Ege'de, hatta Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinde bile görülebiliyordu. Ancak, en yoğun olarak yaşanan kent İzmir'di. Ekonomik gelişmişlik düzeyleri açısından bakıldığında yıkım en yoğun olarak bu kentte yaşanmıştı. Bu büyük yıkıma, karmaşaya ve kaosa karşın, kentin yine de çekiciliği vardı. Kitleler, Rum boşalmasından sonra, terk edilmiş mallardan bir pay kapmak amacıyla kente doğru harekete geçmişlerdi. Bunun yanı sıra kent, yaşanan göç olaylarının önemli kapılarından birisi halini almıştı. Bu hem Türkiye'den Türkiye ötesine giden Rum-Ortodoks göçmenlerin hem de Türkiye dışından Türkiye topraklarına gelen göçmenlerin katkıda bulunduğu bir karmaşa ve kaos ortamıydı⁷⁸. Bu göçler birbirini izleyen ve kimi zaman da iç içe geçmiş halkalar biçimin-

de görülüyordu. Anadolu Rumlarının Türkiye'den ayrılmasının hemen ardından, yoğun bir ekonomik boşluk yaşandı. Bundan liman hizmetleri ve deniz ticaret taşımacılığı da yoğun olarak etkilendi. En başta üretici bir kitlenin, hem de özellikle kent yaşamı içinde ara iş kollarında etkin olan bir nüfusun ülkeden ayrılıp gitmesiyle yoğun bir üretim kaybı yaşanmıştı⁷⁹.

Pek çok iş kolunda önemli oranda boşluklar ortaya çıktı. Ticaret, hizmet ve tarım alanlarında önemli üretim düşüşü ve boşluğu yaşanıyordu. Geçmiş dönemde İzmir kültürel, etnik ve ekonomik yönden karmaşık/kozmopolit bir görüntü içindeydi. Toplumsal yapıyı oluşturan her etnik ve kültürel grubun, güncel yaşamdaki değişik alışkanlıkları, gelenek ve göreneklere gibi, ekonomik konularda da değişik boyutta katkı, beceri ve hünerleri bulunmaktaydı. Özellikle Rumlar ve Yahudiler, kentteki ticari girişimcilikte yukarıda da vurgulandığı gibi oldukça etkiliydiler.

Buna karşın Türklerin büyük bir kısmı, tarımsal ürünlerin üretimiyle uğraşmayı yeğlemişlerdi. Okumuş, yüksek seviyeli kesimin ticari konulara yönelmek gibi bir alışkanlığı bulunmuyordu. Ne gelenek böyle bir etkinliğe yönlendiriyordu, ne de Türklerin sosyal duruşları ve psikolojileri bu tür etkinliklere yönelmeye uygundu. Hükümet kapısında memur olmak, bu biçimde devlete hizmet etmek, okumuş bir Türk için ulaşılacak en önemli amaçtı. Bu kişinin kendi yaşamında bir onur olarak görülüyor ve algılanıyordu. 1924 yılına ilişkin İzmir'e ait bir topografya yapıtta, Foça örne-

78 Konunun temel etkileri için bkz: Kemal Arı, "Kurtuluş Savaşı Sonrasında İzmir'e Yönelik Göçler ve Etkileri", *Üç İzmir*, Yapı Kredi yay., İstanbul, 1992 s.273-282; aynı yazar, "Migration into Izmir Following the War of Independence and its effects", *Three ages of Izmir*, YKY yay., İstanbul, 1994; aynı yazar, "Türk Kurtuluş Savaşı'nın Bitiminde İzmir'in Genel Ekonomik Durumu", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1/3 (1993), s.29-46; yine kısmen bkz. Aynı yazar, *Büyük Mücadele, Türkiye'ye Zorunlu Göç (1923-1925)*, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul, Dördüncü Baskı, İstanbul, 2007, çşt. syf.

79 Kemal Arı, "Kurtuluş Savaşı'nın Bitiminde Türkiye Dışına Yönelik Göçler ve Sonuçları", *Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri: Değişen Dünya Dengeleri İçinde Askeri ve Stratejik Açılardan Türkiye*, (İstanbul, 23-25 Ekim 1995), I, Gnkur. ATASE yay., Ankara, 1995.

ğinden hareketle, geçmiş dönemde ticaretin Türklerin elinde olmadığını, Türklerin okumuş kesiminin devlet kapısında memur olma özleminde olduğuna değinilmektedir⁸⁰. Memlekette tüccarlık yapan, sanatkâr ve esnaf alanlar daha çok Rumlardı⁸¹. Sanayileşmenin Avrupa kaynaklı Türkiye etkileri ve uzantılarıyla birlikte, bu yapıda ve bu yapıyı belirleyen alışkanlıklarda da değişimler gözlemlendi. Bu değişim İzmir için de geçerliydi ve belki de pek çok yere göre daha yoğun gözlemlenme olanağı vardı. Çocukluk ve gençlik dönemlerinin önemli bir kısmını İzmir’de geçirmiş olan Halit Ziya Uşaklıgil, anılarının bir kısmını oluşturan “*Kırk Yıl*” adlı yapıtında, İzmir’deki ticari canlılığına dikkat çekmekte ve bu canlı ortamdaki Rumların ve Musevilerin kaptıkları payı, pek hoş bir dille anlatmaktadır⁸². O’nun belirttiği gibi; İzmir’e büyük bir Anadolu parçasının



bütün elde ettiği ürünler gelirdi. Bu ürünler, Yemişçi Çarşısı’ndan başlayarak gümrük dolaylarına kadar geniş bir alanı doldururdu. Bu alanın içinde, dünyanın her yanından akın etmiş çeşitli bayraklara bağlı yabancılarla, gene dünyanın neresinden çıktıkları belli olmayan, ama öteden beri İzmir’de kurulu oldukları bilinen, ceplerinde değişik, üstelik bir kaç tane uyruklu pasaportları ile sanki Frenkler ve bunların arasında Rumlar, Ermeniler ve Musevilerden oluşmuş bir mahşer kalabalığı kaynaşırdı.

Halit Ziya Uşaklıgil anılarında, bu görüntüyü anlatmaya şöyle devam ediyor: “*Bir kovan ki, arılar vızıldayarak her zaman toplanacak balları, kursaklarından taşıyacak kadar emerek, sonu gelmeyen bir çaba içinde döner dururlardı. Sonra şurada burada, tek tük Türk mağazaları vardı. Buralarda konuklarına bol bol kahve, çay ikram eden, işlerinin bütün sıcaklık ve uğraşma güçlerini gerektiren bölümlerini, yanlarında çalışan ve gene çeşitli yabancı soylara bağlı gençlere bırakmış ‘Efendiler’ vardı*”. Yine onun anlatımıyla, Anadolu’nun üreticisi, eğer kendisine borç para ve-

ren bir dışa satış ticaret adamına bağlanmış olabilir. Eğer bağlanmış değilse, ürününün büyük kısmını vergi olarak öder, geriye kalanını İzmir’de Yemişçi Çarşısı’ndaki komisyonculara gönderirdi. Türk ticaret adamlarını hemen hemen tümü bu türden üreticilerle, dışa satış yapan ticaretçiler arasında aracılık yapmakla yetinen kimselerdi. “*Arpa, buğday, nohut, darı, susam; özellikle incir, üzüm, palamut, sumak, afyon... Akın akın gelir, bu efendilerin depolarında, yok eğer bekletilemeyecek şeylerdense, Yemişçi Çarşısı*

mağazalarının önünde, sokakta birikirdi. O zaman dışa satış işiyle uğraşanlar üşüşürler, fiyat verirler, mal tartılır ve satılır. Fiyat, tartı ve öteki işlemler, üreticinin aracıya karşı olan güvenine, onların insaflarına, namuslarına bırakılmış haldeydi. Çizilen şu küçük tabloda da anlaşılır ki, Anadolu’nun en zengin bir kaynağından İzmir’e kadar gelen ürün, kaynağında

delik deşik, çürük çatlak bir su borusundan akar gibiydi ki, yolunun üzerinde sız sız sonunda varacağı yere ancak bir sicim kalınlığında ulaşmış bulunurdu. Bu sicim de, yabancıların cebinde gittikçe kabaran bir yumak meydana getirirdi”⁸³.

Kısacası İzmir’de, ticaretin getirdiği zenginlikten Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler paylarını almaktaydılar. Vilayetin Türk köylüsü hemen hemen her yerde faizcinin, selemcinin, tefecinin, murabahacının ve Rum bakkallarının insafına terkedilmişti⁸⁴. Dido Sotiriyu ise, Aydın’lı bir Rum çocuğu olarak gözlemlediği günlük yaşayışla ilgili anıları yansıttığı ünlü romanında, İzmirli Rum tüccarların, yoksul Türk üreticilerini ne tür dalaverelerle kandırdıklarını, pek romantik bir anlatımla dile getirmektedir⁸⁵. İşte bu görüntü, Türk süvarilerinin 9 Eylül günü İzmir’e girmesi ve o gün, yüzbaşı Şerafettin Bey’in hükümet konağında gönderdiği bayrak çekmesiyle son buldu. Artık azınlıkların ekonomik etkinliği kendiliğinden son bulmuş, yeni bir dönem başlamıştı. Küller içinde bir kent, bütün ekonomik reflekslerini yitirmiş gibiydi ancak, bu küller arasında yeniden diriliş heyecanları yaşanıyor.

80 1340 Senesi İzmir Vilayeti’nin Sıhhi, İctimai Topografyasına Ait Malumat, İzmir Vilayeti Tarafından Hazırlanıp, Basılmamış metin; (Özel Arşiv) s.4; Tuncer Baykara, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir, 1974, s.63.

81 1340 Senesi İzmir Vilayeti’nin..., s.4.

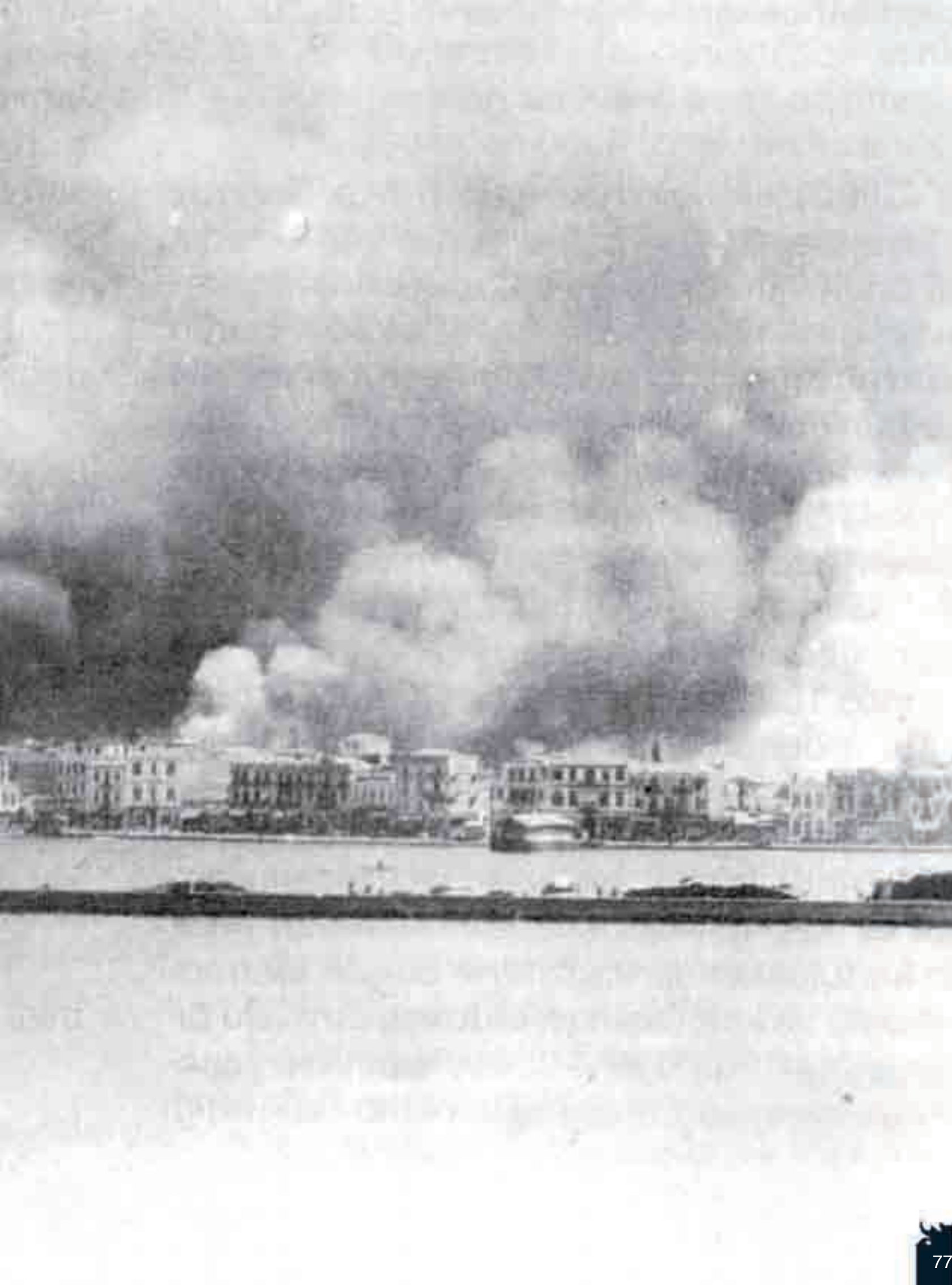
82 H.Z. Uşaklıgil, *Kırk Yıl -Anılar-*, (Haz: Şemsettin Kutlu), İstanbul, 1987, s.164-168.

83 A.g.e., s.164-165.

84 Zeki Arkan, “Mütarekede Mustafa Necati’nin İzmir’deki Çalışmaları” *Mustafa Necati Sempozyumu (Kastamonu: 9-11 Mayıs 1991)*, Ankara, 1991, s.27-28; yine bkz: aynı yazar, “İzmir’de ilk Kooperatifleşme Çabaları”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, IV (1989), s.31-42; *Bir Kent, Bir İnsan-İzmir’in Son Yüzyılı*, S. Ferit Eczacıbaşı’nın Yaşamı ve Anıları (Haz: Yaşar Aksoy), İstanbul, 1986, s.42-47.

85 Dido Sotiriyu, *Benden Selam Söyle Anadolu’ya* -(Roman)-, (Çev: A. Tokatlı), İstanbul, 1986.





Küllerden Diriliş



Göreceli olarak, üretim dallarının neredeyse tamamında azınlıklar Türk üreticilere göre daha bilinçliydi. Sonradan sayıları 1.200.000 kişiye ulaşacak büyük bir kitle, Türkiye'den ayrılarak Yunanistan'a göç etti. Türkiye'nin pek çok yöresinde olduğu gibi, İzmir merkezli olmak üzere Ege Bölgesi'nde de Rumların ayrılışıyla büyük ölçüde üretim ve iş kaybı meydana gelmişti. Rumlardan geriye kalan tarlalar ve bahçeler atıl duruma düşmüştü. Bunların yanı sıra özellikle zeytinyağı fabrika ve atölyeleri ile üzüm, incir ayıklama ve paketleme tezgâhları işlemez duruma gelmişti.



Örneğin, yalnız Urla'da, Kurtuluş Savaşı'nın bitimine doğru Rumların terk edip gittiği 9 üzüm ayıklama ve temizleme fabrikası, Bergama'da ise 5 adet zeytinyağı, un ve pamuk fabrikası büyük ölçüde tahrip edilmiş ve üretim yapamaz bir duruma gelmişti⁸⁶. Bunun gibi yörede pek çok fabrika, atölye ve değirmen yıkık dökük bir durumdaydı. Rumlar bu malları terk edip gitmişlerdi. Kentin ekonomik yönden canlandırılması için bu malların, yeni sahiplerinin elinde yeniden

işler duruma gelmesi gerekiyordu. Bunun için hem zamana, hem yeni yatırımlar yapmaya gereksinim vardı. Çünkü pek çoğu, yıkıma uğramıştı. Bu noktaya gelinceye dek geçen her dakika ise üretim kaybı demekti. Yeniden onarım ve işletmelerin etkin duruma getirilmesi için krediye gereksinim vardı. Sermaye sınırlı olduğu için, kredi sağlayacak güçlü

kuruluşların devreye girmesi bekleniyordu. Sermaye ise Türkiye'de en az bulunan şeydi. Hükümetin bu konuda ivedi kararlar alması ve uygulamalara yönelmesi gerekiyordu. Atıl kalan işletmeler, istihdam sorunlarına da neden olmuştu. Var olan fabrikalar yıkıma uğramıştı;

yeniden işler duruma gelmeleri için sermaye ve krediye gereksinim vardı. Bu işletmelerin yeniden canlandırılması için geçen sürede, kentin sürekli göç almasıyla da zaten çok ağır bir yük haline gelen işsizlik katlanmış, dayanılmaz bir durum almıştı. Dönemin bir kaynağının belirttiğine göre Saruhan (Manisa) ve Aydın sancakları içinde kalan yaklaşık 25.000 kilometrekarelik arazinin eski üretiminin yüzde kırktan fazlası yitirilmişti. Yöredeki

⁸⁶ İzmir Vilayeti, 1926 Senesi İstatistiği, İzmir, 1927, Fabrikalar-Değirmenler böl.



İzmir yangını sırasında rıhtım

üretimin en büyük aktörleri olan çiftçiler perişan bir halde, düşmanın dehşet saçan kıyımından kaçarak, göreceli olarak kısmen korunmuş olan yörelere göçmüşlerdi⁸⁷.

Dönemin iktisat Bakanı Mahmut Esat (Bozkurt) kendisinin de gezip gördüğü ve saptamalarda bulunduğu yerlerle ilgili gözlemlerini anlatırken şunları diyordu: *“Daha diine kadar mesut ve bahtiyar olan yerlerde... bir yangın harabesinden, bir alay yetimlerden, dul-lardan, çocuklarının nerede gömülüp kaldığını bilmeyen akbaşlı ihtiyarlardan hiç kimseye tesadüf edilmiyor-du. Herkes bir şeyini kaybet-tiğini söylüyordu”*⁸⁸.



İktisat Bakanı
Mahmut Esat



Ticaret Vekili
Ali Cenani Bey

Bu ekonomik geriye gidişe karşın, İzmir Li-manı ve Ege Bölgesi’nde gözlemlenen üretim, diğer Anadolu kentlerine ve yörelerine göre yine de canlıydı. Yukarıda değinildiği gibi, 17 Şubat–4 Mart 1923 tarihleri arasında toplanan İzmir İktisat Kongresi ve bu kongre sırasında açılan panayırılar,

kentin ekonomik potansiyeli-nin belirtileriydi. İzmir yeni dönemde de tıpkı eskide oldu-ğu gibi, bir ekonomi merkezi olmaya aday kent konumun-daydı. Borsa hareketleri eski canlılığını yitirmiş olmasına karşın, yeni dönemde yeniden canlanmış, gittikçe gelişmeye başlamıştı.

İzmir Limanı, büyük yan-gından zarar görmesine karşın, yine de işlevini sürdürüyordu.

Yabancı ve yerli şirketlere ait gemiler mal yüklü-yor ve dış limanlara taşıyorlardı. Sarılan, kutula-nan, paketlenen ya da balyalar halinde yüklenen üzüm, incir, palamut, pamuk gibi mallar, kıyı ve iç Ege’nin ekonomik anlamda üretip, dış pazarlara yollayabildikleri ürünlerdi.

1925 yılında Adana’da bir pamuk kongresi açıl-dı. Bu kongreye gitmek üzere, Türkiye’nin kıyı kentlerinin ekonomik hareketliliğini, sorunlarını, bu sorunlar karşısında alınabilecek önlemleri ye-rinde saptamak amacıyla dönemin Ticaret Vekili Ali Cenani Bey, uzun bir gezi yaptı.

87 İbn’ül Cemal M. Ragıb, “Güzel İzmir’de Vaziyet-i iktisadiye”, *Türkiye İktisat Mec.*, 1/3 (Mart 1922), s.75.

88 TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: I, İçtima: III, C.XI, Ankara, 1960, s.107.

Ege ve Akdeniz kıyılarında pek çok kente, kasabaya ve üretim özelliği bulunan yerlere uğradı. Gezip gördüğü yerlerin ekonomik durumunu, nüfus boşalmasıyla birlikte ortaya çıkan ekonomik boşluğu, bu boşluğun doldurulması yönünde toplumun diğer katmanlarından gelen refleksleri yerinde saptayan uzun notlar tuttu. Bu arada, bölgenin ekonomik yönden en hareketli kenti olan İzmir'e de uğradı.

O tarihlerde İzmir'de, nüfus boşalmasının ardından göçmen yerleştirmeleri bir noktaya varmış, gelen yeni nüfus, üretim etkinliklerine başlamıştı. Türkiye'de bankacılık, sigortacılık ve borsacılık yönünde önemli adımlar atıldığı görülüyordu. Ali Cenâni Bey uğrayıp gözlemleyebildiği yerlerin ekonomik durumu ve potansiyeli üzerine notlar tutuyor; geleceğine ilişkin kestirimlerde bulunuyordu. Bu notları sonradan uzun bir rapor haline getirdi.

O'nun raporunda belirttiğine göre İzmir, Türkiye'nin genelinin aynası gibiydi. Ulusal ekonominin zayıf ve güçlü bütün noktalarını, bu eksiklikleri açmak için verilen uğraşları bütün açıklığıyla bu kentte görmek olanaklıydı. Çiftçi alınının teriyle, tüccar malıyla, sermayenin yanı başında bu kentte görülmekteydi. Ali Cenani Bey gözlemlerinde İzmir'deki ekonomik potansiyeli şu cümlelerle betimlemekteydi: *"Milli ticaretin vaziyeti noktasından, Türkiye'nin tamamını hülasa eden bu yer, İzmir'dir. Bundan dolaydır ki, İzmir'in manzarası, muvaffak olmaya azmetmiş bir halkın manzarasıdır"*⁸⁹.

Kentin ekonomik geleceği ile ilgili büyük bir

ümit taşıdığını özellikle vurguluyordu. Kentin onca yaşadığı acı deneyimlerine, yıkımlara ve kargaşa ortamına karşın, bu ekonomik dirilişi ve canlılığı saptamış, bunu mutlulukla dile getirmişti⁹⁰. Ancak İzmir, onun betimlemeye çalıştığı bu noktaya kolaylıkla gelmiş değildi.

Kent, Kurtuluş Savaşı'nda, özellikle işgal yıllarında büyük bir ekonomik kayba uğramış, büyük yıkımlarla karşılaşmıştı. İşgal döneminde, işgalci güçler kent insanına hoyratça davranmışlardı. Kent ve yakın çevresinde üretilen ve kazanca dönüştürülen zenginlikler bilinçli biçimde, Yunanistan'a aktarılmıştı⁹¹. Kent yakılıp yıkılmıştı. Büyük bir çoğunluk evsiz-barksız, en temel gereksinimlerini karşılayamayan

ni karşılayamayan ölçüde yoksul ve yıldı. Yanıp yıkılan yerlerin onarımı, kolay bir iş değildi. Uzun uğraşlar ve yoğun paraharcamalarını gerektiren bir süreç yaşanmış ve hala da yaşanmaktaydı. Bu toparlanma, yaraları



sarma, yeniden onarım ve yapılanma süreçlerinde tarihsel birikimin olumlu katkıları görülüyordu. Kent ve kent insanları tarihsel birikimlerinden ve deneyimlerinden kaynaklanan refleksleriyle, bu toplumsal sarsıntıyı ve şoku hızla atma yeteneğini gösterebilmekteydi. Yunan ordusu'nun kalıntıları kentten temizlenirken, kimler tarafından çıkarıldığı belli olmayan büyük İzmir yangınıyla kentin üçte biri yerle bir olmuş; kent, büyük bir harabe yığını görünümüne bürünmüştü⁹². Yangından en büyük zararı Avrupalı bir yaşam biçiminin ortaya çıktığı, ekonominin canlı ve diri olduğu büyük Frenk Mahallesi görmüştü.

89 Ali Cenani, "Sahil Anadolu'nun İktisadi Vaziyetine Dair Notlar", *Ayın Tarihi*, VII/21 (Kanunievvel 1341), s.819.

90 O zamana dek Türklerin ekonomik yaşamda yer almayışı, Türkiye'nin geri kalmışlığının en önemli nedeniydi. Bu duruma vurgu yapan pek çok yapıt bulunabilir. İstanbul'daki ekonomik yaşantıyı irdelleyen raporda, Türklerin o zamana dek ticaretten uzak kalışından acı acı yakınılmakta, milli ekonomi yaratma çabalarının sonucu olarak, Türklerden oluşan yeni bir yapının ortaya çıkışı heyecanla karşılanmakta ve önerilerde bulunulmaktadır. "Ekseri Türklerden oluşan yeni bir iktisadi denge vücuda getirmek uzun senelere bağlıdır. Bunun için yeni nesiller yetiştirmek gerekir. Bu da önünde bir gaye, ciddi bir programla vücuda getirilebilir": *Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor...*, s.21.

91 Engin Berber, *Sancılı Yıllar*, Ayraç yay., Ankara, 1997.

92 Bu konuda örneğin bkz: Bilge Umar, *İzmir'de Yunanlılar'ın Son Günleri*, Bilgi yay., İstanbul, 1974, s.333.

Eskiden İzmir'in en Avrupalı yüzü olan ve ağırlıklı biçimde Rumların oturduğu bu en şatafatlı ve göz alıcı semt, Yunan ordusunun çekilişi sırasında kimler tarafından çıkarıldığı hala tartışma konusu olan yangınla bir harabeye dönmüştü. Yangın tam da iş ve ekonomik etkinliğin yoğun olarak yapılacağı bir mevsime denk gelmişti. Ürünler toplanmış liman yakınlarındaki depolara taşınmış ve depolanmıştı. Toparlanıp depolanan ürünler gemilere yüklenip, Avrupa kentlerine taşınmayı duruyordu. Yılsonuna yaklaşıyor, bütün bir yıl boyunca üretilen ürün dış satıma hazır bir halde depolarda bekliyordu. Tarım mevsiminin sonunda, emeğin hasada dönüştürüleceği bir zamanda çıkan yangın, pek çok yerleşim yeri ve konutlarla birlikte, İzmir Limanı'nın çevresinde bulunan ağızlarına kadar ürün dolu depoları da sardı. Depolarla birlikte depolarda yer alan ürünler de yanıp kül oldu. Yükselen ve bir türlü söndürülemeyen alevler ağızlarına kadar üzüm ve incir dolu ticari depoları, mağazaları; bunların pazarlandığı işletmeleri ve bu işletmelere ait atölyeleri sarıverdi. Mağazalarla ve depolarla birlikte ürünler de yanıyordu. Yangın, akıl almaz ölçüde geniş, etkili ve uzun süreliydi. Yalnız ticari işletmeler değil, limana ve mağazalara uzanan yollar da yangının etkisiyle yıkılan ve moloz haline gelen binaların dökülüşüyle büyük ölçüde kullanılamaz hale gelmiş; taşıma araçları ağır zarar görmüştü. Yanıp kül olan ya da kullanılamaz hale gelen ürünlerin dışında, sağlam kalabilen ya da kurtarılabilen ürünleri limanlara bozulan ve molozlarla dolan demiryolu ya da kara yoluyla ulaştırma ve gemilere yükleme olanağı da kalmamıştı. Yükleme yapılamayınca dış alım ve dış satım etkinlikleri ağır bir darbe almış bulunuyordu⁹³.

Bu yıkım yalnız İzmir'le sınırlı değildi. Benzeri



türdeki yıkıma, İzmir'e bağlı ilçelerde ve köylerde de tanık olunmuştu. O tarihlerde Matbuat Müdüriyet-i Umumiyesi (Basın-Yayın Genel Müdürlüğü) bir dizi çalışma yaparak, savaşın yıkımının boyutlarını belgelerle ortaya koymaya çalıştı. Saptamalar, kurumun yayınladığı bir dizi kitapta belgeler halinde ortaya konuldu⁹⁴. Bunun yanı sıra, ünlü yazarlardan bir grup oluşturularak, İzmir'den Bursa'ya kadar savaşın neden olduğu yıkımın boyutları bire bir gözlemlendi.

Bu yazarlar içinde Yakup Kadri (Karaosmanoğlu), Fali Rıfkı (Atay), Halide Edip (Adıvar) ve Mehmet Asım da vardı. İzmir'den Bursa'ya kadar olan geniş alanda önemli saptamalar yapıldı. Manisa, Turgutlu, Alaşehir, Salihli, Uşak, Afyon ve Kütahya ile pek çok ilçe ve köy dolaşıldı.

Bu gözlemler bir dizi kitap ve makalede dile getirildi⁹⁵. Ortada ekonomik, toplumsal, hatta psikolojik boyutları olan büyük bir yıkım vardı. Bu büyük yıkımdan etkilenmeyen tek bir kişi ya da aile yoktu. Buna benzer bir saptamayı, İktisat Vekâleti adına bir grup da yaptı. Yöreyi dolaşan söz konusu bakanlığa ait bir kurul, yıkımın boyutlarını gösteren bir rapor hazırladı.

Sonuç açık ve netti.

Bu genel yıkımdan ekonomiye can veren sektörlerin ve deniz ticaretinin etkilenmemesi olanaksızdı. Savaş bittiğine göre, doğal olarak üretim artışlarının ortaya çıkması beklenebilirdi. Ancak bu yıkımın büyüklüğü, bunun birden bire

gözlemlenmesini zorlaştıran en büyük etkendi. On yıldan fazladır devam eden aralıksız savaşların neden olduğu insan ve ekonomi kayıpları bir yana, ekonominin ana unsuru olan çiftçi, tüccar, sanatkâr ve amele/işçi guruplar da, bu karmaşık durumdan oldukça etkilenmişti. Üretime dönük hizmet veren sektörler, savaşın bitiminde büyük ölçüde üretim araç-gereçlerini yitirmişlerdi. Tarlalar harap olmuş, ambarlar ve çiftlikler tahrip edilmiş; tarımsal alt yapı çökertilmişti.

93 Türkiye iktisat Mecmuası, sayı:18 (28 Haziran 1923), s.89.

94 Bkz: *Anadolu'da Yunan Zulüm ve Vahşeti*, 2. kısım, Matbuat ve İstihbarat Müdüriyet-i Umumiyesi yay., Ankara, 1338; *Pontus Meselesi*, Matbuat ve..., Ankara, 1338 vd.

95 Ortak yapıt için Bkz: *İzmir'den Bursa'ya*, Dersaadet, 1338; yeni baskısı; *Yunan Mezalimi*, Yeni İstanbul yay., (Haz: H.F. Ayberk), İstanbul, 1970.

Bu genel betimleme, Türkiye'nin her yeri için geçerliydi; dolayısıyla, İzmir'de de bu eğilimler görülmekteydi. Her zaman, bu genellenmenin dışında tutulabilecek örneklerle ulaşmak olanaklı olmakla birlikte, bu toplumsal psikoloji yaygın bir tutumdur.

İzmir'in ticari yaşamı buydu; bu ortamdan beslenenler, elbette yabancılar ve yerli azınlıklardı.

Şimdi, geçmişin getirdiği bu şatafatlı görüntü çökmüştü:

İzmir, Aydın, Manisa livaları içinde bulunan 2.196 köyün tamamı yıkıma uğramıştı. Diğer köylerden de pek çok insan karşı karşıya kaldıkları "hevf ve endişe" nedeniyle yurtlarını terk etmişlerdi⁹⁶.

Yalnızca Batı Anadolu'daki kentlerdeki binaların 73.070; köy ve nahiyelerdeki binaların 160.749'u yanıp yıkılmıştı⁹⁷. Bu denli yoğun bir yıkımın, ekonominin bütün dengelerini altüst etmesi doğaldı. Üretimde payı olması gereken insanlar, üretime

katkıda bulunmak bir yana, başlarını sokacak bir barınak, karınlarını doyuracak bir parça yiyecek bulma çabası içine çırpınıp duruyorlardı. Bu nedendir ki; İsmet Paşa, Lozan Konferansı'nın açıldığı ilk günde daha bir konuşma yaparak; bir milyondan çok masum Türk'ün, Küçük Asya ovalarında ve yaylalarında çovsuz ve ekmeksiz, başıboş dolaşıp durduklarına vurgu yapmıştı⁹⁸.

Sonuç karmaşık bir nitelik almış, pek çok bileşkenin ortasında İzmir, bir kargaşa ortamına yuvarlanmıştı. Bu karmaşıklığa karşın İzmir'de Kurtuluş Savaşı'ndan sonra taniş olunan ekonomik görüntü üç önemli etkenin bileşkesinde oluşmaktaydı. Bunlardan birincisi savaşın hemen bitimin-

de, kentin karşılaştığı büyük yangın ve yıkımdı. Bu büyük yangında, İzmir limanının çevresindeki depolar ve depoların içinde bulunan ürünler yanmıştı. Yeni depoların yapılması gereksinimi doğmuştu. Kent, kendi külleri içinden yeniden yaratılmak zo-



İzmir Yangını Sonrası



⁹⁶ İbn'ül Cemal M. Ragıfa, a.g.y., s.75.

⁹⁷ Tanin, 22 Teşrinievvel 1923; TBMM Zabıt Ceridesi, D: II, İ: I, Ankara, t.y., s.631.

⁹⁸ Lozan Barış Konferansı: Tutanaklar; Belgeler (Çev. Seha L. Meray), Ankara Ün. Siyasal Bilgiler Fakültesi yay., I/1-1, Ankara, 1969, s.4; yine bkz. Şevket Süreyya Aydemir, İkinci Adam, I: (1884-1938), İstanbul, 1976, s.227. Konu için bkz. "Yunan İşgalinden Sonra İzmir'de 'Emval-i Metruke' ve 'Fuzuli İşgal' Sorunu", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, VI/18 (Temmuz, 1990), s.691-706; yine aynı yazar, Kemal Arı, "Türk Kurtuluş Savaşı'nın Bitiminde İzmir'in Genel Ekonomik Durumu", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, I/3 (1993), s.29-46.

rundaydı. Dönemin yetkili kurumlarının en önemli işi bu olmuştu⁹⁹. İkinci önemli etken, başta Rumlar olmak üzere, zaten sınırlı olan sanayi ve ticareti elinde bulunduran Rumların ve aynı ölçüde olmamakla birlikte, Ermenilerin kentten ayrılmalarıydı. Böylelikle, sermayeyi elinde bulunduran girişimci bir sınıf, kentten ayrılmış, bu da ticari etkinliklere darbe vurmuştu. Ticaret sektörünün yanı sıra tarım, küçük imalat ve hizmet sektörlerinde de önemli bir boşluk yaşıyordu. Üçüncüsü de, savaşın yıkımı ve yangınlar nedeniyle evsiz-barksız ve işsiz-güçsüz kalmış büyük kitlelerin yarattığı toplumsal sorunlardı. Bunlar arasında evleri yanmış harikzedeler yani yangından etkilenenler en büyük grubu oluşturuyordu. Bunun yanı sıra, işgal yıllarında kenti terk eden, ama savaşın bitiminden hemen sonra yeniden kente gelen kişiler ile Rumların ayrılması sonrasında onlardan kalan mallardan bir pay kapma amacına düşmüş işsiz güçsüz kitleler büyük toplumsal sorunlara neden olmaktaydı. Başta güvenlik sorunları olmak üzere,

toplumsal karmaşanın neden olduğu etkenlerle uğraşmak, en önemli konuların başında gelmekteydi. Bu grupların neredeyse tümü, Rum terkedilmiş mallarından (emval-i metruke) bir eve, bir bağa ya da tarlaya yerleşmek, hiç olmazsa, bir iş bulup çalışmak arzusunu taşımaktaydı¹⁰⁰. Bu etkenlere, daha sonra ayrıntılı biçimde değinileceği gibi, mübadele gemileriyle Yunanistan'dan getirilen mübadil göçmenler eklenmişti¹⁰¹.

Ana çizgileriyle İzmir'deki yeni ekonomik görüntü, bu etkenlerin gölgesinde oluşuyordu.

Bu süreçte, liman etkinlikleri içinde, gelen her gemi, İzmir'in kan kaybetmiş damarlarına, yeniden kan pompalıyor, kentin ekonomik yönden kendine gelmesi ve ayakları üzerinde durması için önemli katkılar sağlıyordu.

Kent yakılıp yıkılmıştı. Ancak yine de tarihten ve birikimlerinden gelen refleksleriyle nefes alıp nefes veriyordu.

سارو کاغذ افکار

آدرس: *Osmanlı exchange*

مشاورات عمده:

تاریخ	محل	آدرس محل	نوع کیم بنام و مبلغ	محل و مبلغ	محل و مبلغ
15/9	1487	1487	1487	1487	1487

1487 *karadimachis compris belis*
nodosto ismid -
Acrofik

272 14 76 33 10

99 Erkan Serçe, Fikret Yılmaz, Sabri Yetkin, *Küllerinden Doğan Şehir*, İzmir, 2003; Tülay Âlim Baran, *İzmir'in İmar ve İskânı: 1923-1938*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), İzmir, 1994; Kemal Arı, *Büyük Mübadele...*

100 Bu konuda bkz: Kemal An, "Yunan İşgalinden Sonra İzmir'de 'Emval-i Metruke' ve Fuzulî İşgal Sorunu", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, V/15 (Temmuz 1989), s.691-706, yine bkz: aynı yazar, "Kurtuluş Savaşı Sonrasında İzmir'e Yönelik Göçler ve Etkileri", *Üç İzmir*, Yapı Kredi yay., İstanbul, 1992, s.273-282.

101 Bkz: Kemal Arı, "1923 Türk-Rum Mübadele Anlaşması Sonrasında İzmir'de Emval-i Metruke ve Mübadil Göçmenler", *aynı dergi*, VI/18 (Temmuz 1990), s.627-657.

Savaş Sonrasında İzmir Ne Üretir, Gemiler Ne Taşırdı?

Küller içinde yeniden dirilme arzusunda olan İzmir, üretici bir kent olma özelliğini sürdürmek zorundaydı. Yörenin iklim koşullarına uygun üzüm yetiştirilmesinde verimli üzüm asmalarına ulaşma konusunda yaşanan güçlüklerin yanı sıra, ilaçlamadan, doğal olaylara karşı geliştirilememiş alt yapı ve teknik güçlüklerden, ilaçlama eksikliğinden ya da niteliksizliğinden, taşıma zorluklarından kaynaklanan sorunlar kendini gösteriyordu. Üzümün üretiminde ve kurutulmasında kullanılan göz taşı ve fosfat gibi maddelerin bulunma güçlüğü vardı. Savaşlar yıllık ürün oranlarının büyük ölçüde düşmesine neden olmuştu. Savaş sonrasında

yaşanan nüfus boşalması, ürünü toplanamamış çok sayıda bağı orta yerde kalmasına neden olmuştu. Örneğin 1922 yılının ilk sekiz ayı işgalle geçmişti. Eylül ayı tam ürünün toplandığı ve toplanan ürünlerin kurutulacağı ay olmasına karşın, savaş ve savaşın sonrasında karşılaşılan büyük yıkım ayı olmuştu. Tarlalar, bağlar ve bahçeler orduların ilerleyip-gerilemesi, ardından gelen bilinçsiz ve sefil durumdaki yağmacı grupların talanı, çekilip giden nüfusun ekili arazileri ve bağları terk edip gitmesi nedeniyle, 1922 yılı büyük ekonomik kayıpların yaşandığı bir yıl olmuştu. Üzüm, pek çok yerde bağlardan toplanamadan olduğu gibi asmalarda kalmıştı. Sahipleri kaçarak sefil bir halde Yunanistan'a gitmişlerdi. Gelen talancı gruplar ise, o karmaşa ve karışıklık ortamında üretime yönelmeyi düşünemediğinden, yalnız üzüm değil, pek çok mal tarlalarda, bağlarda ve bahçelerde çürümüştü. Bu nedenle, 1922 yılında önemli bir üretim düşüşü yaşandı. Büyük limanlara yabancı bandıralarıyla yanaşıp, Avrupa'nın kıyı limanlarına, hatta Atlantik ötesine mal taşıyan, yukarıda değinildiği gibi genellikle yabancıların mülkiyetinde olan ve yabancı bandıralı bu gemiler, Türk limanlarından ne taşıyorlardı?

Kuşkusuz önce depolanan, sonra da liman hizmetleri çerçevesinde, yine yabancı kumpanyalara ait ola-

naklarla, çoğu zaman yabancı memur ve işçilerle, yabancı kumpanyaların sağladığı ek firmaların sunduğu hizmet ve araç gereç aracılığıyla malın özelliğine göre kutulanan, sarılan ya da istiflenen mallar, bölgede ağırlıklı olarak üretilen ürünler çoğunlukla tarım ürünleriydi. Türkiye'nin genelinde olduğu gibi İzmir'de de ekonomi büyük ölçüde geleneksel yöntemlerle ve ilkel

araç gereçlerle ve tekniklerle üretilen tarım ürünlerine dayanmaktaydı. Tarım ürünlerinin başında da üzüm, incir, zeytin, tütün, palamut, pamuk, meyan kökü, buğday, arpa vb. gelmekteydi. Bunların içinde, özellikle çekirdeksiz kuru üzüm yüzyılın sonunda önemli bir gelir kaynağı olmuştu. Bu nedenle Egeli üreticiler, üzüm üretimine



ağırlık vermeye başlamışlardı. Üzümcülüğün de üretim süreçlerinde kendine özgü sorunları vardı. Bunlar yörenin iklim koşullarına uygun üzüm asmalarına ulaşma konusunda yaşanan güçlüklerin yanı sıra, ilaçlamadan, doğal olaylara karşı geliştirilememiş alt yapı ve teknik güçlüklerden, ilaçlama eksikliğinden ya da niteliksizliğinden, taşıma zorluklarından kaynaklanan sorunlardı. Üzümün üretiminde ve kurutulmasında kullanılan göz taşı ve fosfat gibi maddelerin bulunma güçlüğü vardı. Savaşlar yıllık ürün oranlarının büyük ölçüde düşmesine neden olmuştu. Savaş sonrasında yaşanan nüfus boşalması, ürünü toplanamamış çok sayıda bağı orta yerde kalmasına neden olmuştu. Örneğin 1922 yılının ilk sekiz ayı işgalle geçmişti. Eylül ayı tam ürünün toplandığı ve kurutulacağı ay olmasına karşın, savaş ve savaşın sonrasında karşılaşılan büyük yıkım ayı olmuştu. Tarlalar ve bağlar, bahçeler orduların ilerleyip-gerilemesi, ardından gelen bilinçsiz ve sefil durumdaki yağmacı grupların talanı, çekilip giden nüfusun ekili arazileri ve bağları terk edip gitmesi nedeniyle, büyük ekonomik kayıpların yaşandığı bir yıl olmuştu. Üzüm, pek çok yerde bağlardan toplanamadan olduğu gibi asmalarda kalmıştı. Sahipleri kaçarak sefil bir halde Yunanistan'a gitmişlerdi. Gelen talancı gruplar ise, o karmaşa ve karışıklık ortamında üretime yönelmeyi düşünemediğinden, yalnız üzüm değil, pek çok mal tarlalarda, bağlarda ve bahçelerde çürümüştü. Bu

nedenle, 1922 yılında önemli bir üretim düşüşü yaşandı. 1922 yılında İzmir’de 54.466.286 kıyye hububat¹⁰², 37.221.256 kıyye zeytin, 7.185.280 kıyye çekirdeksiz kuru üzüm; 4.357.217 kıyye tütün; 2.681.136 kıyye kuru incir; 999.816 kıyye pamuk kozası; 683.790 kıyye palamut; 398.224 kıyye meyan kökü üretilmişti¹⁰³. Vilayette üretime en büyük katkı sağlayan nahiyeler ise, Kuşadası, Menemen, Seferihisar, Çeşme, Karaburun, Urla, İzmir (Merkez), Foça ve Bergama’ydı. Buralarda 1922 yılında bazı tarım ürünlerinin kıyye olarak üretim oranı şöyleydi¹⁰⁴.

	Hububat	Zeytin Tanesi	Üzüm
İzmir	3.572.972	6.960.000	2.346.856
Nif	1.423.44040	1.358.000	2.327.200
Karaburun	559.776	1.532.000	438.000
Bergama	13.510.432	11.524.000	23.304.304
Menemen	11.031.168	688.000	841.376
Foça	825.936	924.000	168.600
Çeşme	498.272	584.000	205.104
Urla	681.936	1.952.000	1.305.160
Seferihisar	646.856	1.297.000	409.000
Kuşadası	753.984	284.306	14.944
Toplam	33.502.572	27.103.960	8.179.572

Bu rakamlar, savaş önceki yıllara göre kıyaslandığında önemli bir düşüş görülmüyordu. 1912–1922 yılları savaşlarla geçmişti. Yoğun olarak savaşın konusu olduğu bu on yıl içinde üretici yaştaki nüfus, silâh altında olduğu için üretim süreçlerinde yavaşlama ortaya çıkmıştı. Üretimin boyutlarını ve niteliğini, savaş koşulları belirlemişti. 1922 yılı, bu savaş yıllarının son halkasıydı. Eylül ayı ise bu halkanın en karanlık evresini oluşturmaktaydı. Bu ayda Yunan askerleri Ankara önlerinden İzmir’e doğru çekilirlerken ekim alanları bu çekiliş sırasında büyük zarar görmüştü. Kıyıya uğramaktan korkan üretici çiftçiler evleriyle birlikte tarlalarını, bağlarını, bahçelerini bırakıp, daha korunaklı olarak gördükleri yerlere kaçmışlardı. Bu süreç, zaten tarlada, bağda, bahçede kalan ürünlerin toplanabilmesi olasılığını ortadan kaldırmıştı. Yukarıda değinildiği gibi, üretici Rum-Ortodoks kitle, ülkeyi terk etmiş, onlardan kalan ürün dolu bağlar, bahçeler ve tarlalar, talancılara yağmasına uğramıştı.

Burada üzerinde durulması gereken en önemli konulardan birisi de savaş nedeniyle ticari ilişkilerin bozulması ve sekteye uğramasıdır.

Bu dönemde eskiden gelen sistemin bir uzantısı olarak, yabancı gemi kumpanyaları neredeyse Türkiye’nin dış satım yükünü omuzlamışlardı. Savaş yıllarında göreceli bir geriye gidiş olmasına karşın,

Kapitülasyonlar ile elde ettikleri ayrıcalıkları hala kullanmayı sürdürüyorlardı. Sahip olduğu liman, yine de İzmir’e önemli bir ticari ayrıcalık getiriyordu. Bu dönemde de liman pek çok ülkenin bayraklarını taşıyan ticaret gemilerinin uğrak yeri idi. Limana bağlı olan demiryolu şebekesi ile kentin ve daha iç bölgelerin incir, üzüm, zeytin, pamuk, palamut gibi ürünleri önce tüccarların depolarında toplanır, sonra limanda bekleyen gemilere yüklenir, pek çok Avrupa ülkesi ile Amerika’ya ihraç edilirdi. Aynı şekilde ülkede yokluğu çekilen mallar da Trabzon, Mersin, Antalya ve İstanbul limanlarının yanı sıra, İzmir Limanı aracılığıyla ithal edilirdi. Limanlara inen mallar, demiryollarının ya da iskeleler arasındaki küçük deniz taşıma araçlarının aracılığıyla, Anadolu’nun ve Trakya’nın çeşitli yörelerine dağıtılırdı. İzmir, Trabzon, Mersin, İstanbul gibi büyük liman kentlerine dış satımı yapılmak üzere toplanan mallar da yine aynı yöntemlerle getirilirdi. Büyük Punto’dan Borsa’ya kadar olan geniş alan, ihraç ve ithal mallarının depolandığı, ticaret ambarlarının bulunduğu yerdı. Büyük İzmir yangınından sonra bunların onarımına hız verilmişti. Çoğu zaman şimendiferlerle İzmir’e getirilen ürünler Fransa’dan, Amerika’dan, İngiltere’den gelen gemilerle, çeşitli Avrupa limanlarına taşınırdı¹⁰⁵.

Oysa malın dış satımını yapan tüccarlar, ağırlıklı biçimde, Türkiye’deki Rumlar ve Ermenilerdi. Hangi borsada, hangi malın ne kadar para ettiğini, hangi Avrupa kentinde, bir malın dış satımının yapılabilmesi için hangi komisyonculara başvurulacağını onlar biliyordu. Hatta değişen koşullara göre, düşen ya da yükselen ürün oranlarının, gelecek dönemde fiyatlarının ne olacağını kestiren, gelecekte kazancının daha çok olacağını düşünerek mal stoklayan, elindeki malın zararını-kârını yapan; buna göre ilişkiler kuranlar hep onlardı. Daha rahat iş bağlantıları kurup, alıcılarla anlaşabiliyorlardı. Birkaç yabancı dili bilmeleri, güncel yaşayış tarzında Avrupalıya daha yakın olmaları, onların kendilerine belli bir sempatiyle bakılmasına neden oluyor; böylece mal satmada önemli bir avantaj yakalamış bulunuyorlardı. Avrupalı tüccarlar için; Türkiyeli Ermeni ya da Museviler belli ölçülerde sempati duydukları ekonomik iş ortaklarıydı. Türklere ise yabancı gözüyle bakılıyordu. Onların gitmesiyle birlikte, pek çok ihraç limanının olduğu gibi, İzmir Limanı’nın ve ticarethanelerinin de bir süre Avrupa ile ilişkileri koptu. Piyasanın işleme hacmine göre az sayıda kalan ticarethanelerin rekabet gücü zayıfladı.

102 “Kıyye” bir Osmanlı ağırlık birimidir. Bir kıyye bir okkadır. 400 dirhem, yani 1282 gram karşılığıdır. Bkz: Mehmet Zeki Pakalınlar, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, II., s.723; kıyye-i aşari: 1 1.000 gram; kıyye-i atika: 1.282 gram. Burada, bir okka karşılığında, yani 1.282 gram olarak kullanılmaktadır.

103 Ne yazık ki, işgal yıllarında işgal bölgelerindeki üretim oranlarının resmi oranlar bulunmamaktadır. Rekolte oranı için bkz: M. Ragıp a.g.m., s.118.

104 A.g.m. s.119.

105 *Türkiye İktisat Mec.*, Sayı: 26 (3 Eylül 1923), s.210.

Savaş Sonrası Ekonomik Bunalım



Bir ekonomik durgunluk yaşıyordu. Piyasalar büyük bir darbe yemişti. Günlük tüketim maddelerinde yüksek fiyat artışları yaşanırken, üreticinin satacağı tarım ürünlerinin fiyatları anormal biçimde düştü. Bu çelişkili ortamda çiftçi, ürettiği malı satamayacağı gibi bir izlenime kapıldı. Bu nedenle, 1923 yılında savaş yıllarına göre üretimde önemli bir artış olmasına karşın, eldeki ürünü satan Türk ve Levanten tüccarların sayısının azlığı yüzünden, ticari dengeler alt-üst oldu. Üretim ve ticaret sektörü zarar gördü. Bu yetmiyormuş gibi, Türkiye'den ayrılan Rum ve Ermeni tüccarlar, Avrupa'nın kimi önemli ihracat merkezlerinde Türkiye aleyhine olumsuz propagandalar yapıyorlar ve Türk ihracat mallarının satın alınmasını istemiyorlardı. Gerçekten de bu olumsuz propaganda başarılı oldu; Avrupa piyasalarında Türkiye'den üzüm, incir ve tütün gibi ihracat mallarını almama gibi siyasal nitelikli bir eğilim güçlendi¹⁰⁶.

Aslında ekonomik durgunluk, bütün dünya piyasalarında vardı. Dünya bir ekonomik bunalıma doğru gidiyor, tarım ürünleri bundan büyük zarar görüyordu. Bu fiyat düşüşü, ister istemez liman

hizmetlerini de etkiliyordu. Örneğin 20 Aralık 1923'te İzmir borsasında, 25–60 kuruş arasında değişen fiyatlarla 440 çuval üzüm, 11–20 kuruş arasında değişen fiyatlarla 346 çuval incir satılmıştı. 22 Aralık'ta, yani iki gün içinde fiyatlar anormal biçimde düştü. Mal bir anda yoğunlaşmış, satışlar artarken, malın ederi görülmemiş oranda düşmüştü. 22–43 kuruş arasında değişen fiyatlarla 3.415 çuval üzüm ve 9–23 kuruş arasındaki fiyatlardan 1.045 çuval incir satılmıştı. Bu malın borsada bollaşmasından kaynaklanan bir durum değil, genel olarak tarımsal ürünlerde görülen anormal değer kaybıyla ilgili bir konuydu. 23 Aralık günü, yani hemen bir gün sonrasında satılan mal ortalama fiyatların yüksek olduğu 20 Aralık günü oranındaydı. 27–47 kuruş arasındaki ederdan 475 çuval üzüm ve 8,5–18 kuruş arasında değişen eder üzerinden 593 çuval incir satılabiliyordu. Bu anormal durum, normal arz-talep ilişkisinin ötesinde bir görüntü gösteriyordu¹⁰⁷. Ordu'da ise, 23 Kanun-ı Evvel'de kabuklu fındığın kıyyesi 30 kuruş ve iç fındığın kıyyesi 67 kuruştı. Triasta, Marsilya gibi alım merkezlerinden fındık fiyatlarının yükseleceği biçiminde bir duyum ortaya çıkmış, fındık tüccarları bu nedenle fındık

¹⁰⁶ A.g.m., s. 210.

¹⁰⁷ Hâkimiyet-i Milliye, 2 Kânunusani 1924.

satmayı yavaşlatmışlardı. Giresun piyasasında ise bir gün sonra fındık fiyatları ortalama şöyleydi: Tömbul fındığın kilosu 24.96; badem fındığın kilosu 31,06; iç fındığın kilosu 57.05 kuruştı. Fındık yağının kilosu ise 62.40 kuruştan gidiyordu¹⁰⁸.

İstanbul borsası komiserliğinin 13 Aralık tarihiyle belirlediği para durumu ise şöyleydi: İngiliz lirası 814, amerikan doları 186, Fransız frankı 195, İtalyan lirası 161.30, ley 18.35, Leva 27.30 kuruştan işlem görüyordu. Borsa haricinde ise altın 786; Mecidiye 64.20, Banknot 367 kuruştan alıcı buluyordu¹⁰⁹.

İzmir mebusu Osmanzade Hamdi Bey'in verdiği bilgiye göre, 1923 yılı üzümü yok pahasına elden çıkıyordu. Ona göre, İzmir için üç ürünün hayatı önemli vardı: İncir, üzüm ve palamut... İncir ve üzüm fiyatları çok düşüktü. Her yıl, üzüm daha bağlarda toplanmamış halde iken, başta Amerika olmak üzere siparişler gelir ve toplam ürün tahmini yapıldı. Ne yazık ki Avrupa ve Amerika ile Türkiye arasında işlem yapanlar Türkiye'de yerleşmiş olan Levantenlerdi. Onlar da daha çok zahire işine yönelmişlerdi.

Bu işlere yönelecek pek yerli girişimci yok gibiydi. Bu sene için tahmin edilen üzüm rekoltesi dört yüz bin kantardı. Her bir kantarın 44 okka olduğu tahmin ediliyordu. Ancak üretilen üzüm 6.000 bin kantardı. Yani 26 milyon okka. İlk piyasa 20 kuruştan başlamış zaten bu fiyat üzüm üreticilerini büyük bir hayal kırıklığına uğratmıştı. İzmir'deki bağcılığa bakıldığında, üç kısım bağcı vardı. Bir kısmı, doğrudan doğruya kendi bağı olan bağcılardı. Bir kısmı terk edilmiş mallardan olup Maliye Vekâleti'nin elinde olan bağlardı. Üçüncü grupta ise, terk edilmiş malları senelik ücretle Maliye Vekâleti'nden kiralamış olan bağcılar yerliyordu¹¹⁰.

Bütün bu ekonomik veriler, liman işlerinde ve deniz taşımacılığında genel boyutları belirleyen etkenlerdi. Ekonomik anlamda ortaya çıkan boşluk gittikçe artan işsizlik ve göç eden kalabalıkların yarattığı karmaşa ile daha da besleniyor; dünya piyasalarında gittikçe düşen tarım fiyatları bu boşluk ortamına dayanılmaz bir baskı yapıyordu.

Bu boşluk nasıl doldurulabilirdi?

تلفات

آدرس : _____

طریق : _____

اشارات عندہ : _____

نمبر	تاریخ	مقام	موضوع	ملاحظات
1190	14	76	33	272

1190 families mont 780 families
liberdy konkonldji et reste
cultivateurs divers metiers a salanique
payer 2000 Ltq pour appointement
et frais de telegraphes.

272 14 76 33 272

108 Hâkimiyet-i Milliye, 2 Kânunusani 1924.

109 Hâkimiyet-i Milliye, 2 Kânunusani 1924.

110 İleri, 1 Aralık 1923.

Ekonomik Boşluğu Doldurma Çabaları

Bu boşluğun doldurulmasında iki önemli grup ön plana çıktı. Birincisi, Avrupalı firmaların bu boşluğu doldurup, daha etkin olmak için başlatıkları ekonomik atak; ikincisi de Türkiye yurttaşı olan Museviler...

İzmir'den gitmeyip kalan bazı hatırı sayılır Avrupalı firmalar, Rum ve Ermeni ticarethanelerinin ortadan kalkmasıyla, kendi önemlerinin daha da arttığını gördüler. Kısa süren bu evrede, ticari alanda görülen ekonomik boşluk en çok yabancı işletmelere yaradı. Ancak bu çok uzun sürmedi. Lozan Antlaşması'nın imzalanmasıyla ticari etkinliklerine önemli sınırlamalar getirildi. Her şeye karşın onlar, arzu ettikleri derecede firmalarının ticaret hacimlerini büyütüp,

üretimlerini artıramadılar. Üstelik Türk-Yunan savaşının neden olduğu büyük yıkımdan, onlar da büyük ölçüde işletme temelinde zarar görmüşlerdi¹¹¹. Bu kez Musevi tüccarlar ön plana çıktı ve önem kazandı.

1923 yılı İzmir'i'nin değişik yönlerden topografyasını veren bir belgede, Türklerin tarımla ilgilenmelerine karşın Yahudilerin ise ticarete pek etkin bir rol üstlenmiş olduklarına değinilmektedir. Yahudiler kasabalarda tenekeçilik, peynircilik, manifaturacılık ve tuhafiyeye ticaretinde önemli bir konum elde etmişlerdi. Yine aynı belgede; Rum tüccarların İzmir'den ayrılmalarından sonra, son zamanlarda zahire ticareti ve komisyonculuğunun da Yahudile-

rin eline geçtiğine ilgi çekilmektedir¹¹².

Gerçekten de Yahudiler ekonomik alanlarda bu dönemde etkinliklerini hızla artırdılar. Kurtuluş Savaşı yıllarında, Yahudilerle Türkler arasında önemli bir gerilimin yaşanmaması hatta Yahudilerin kendi kaderlerini neredeyse Türklerle aynı noktada görmeleri ve Türk Kurtuluş Savaşı'nı desteklemeleri o yıllarda bu cemaate belli bir sempatiyle bakılmasına neden olmuştu¹¹³.

Ancak yeni dönemde durum farklıydı. Toplumsal ve siyasal olayların bir sonucu olarak, kurulan her ulus devletin ilk aşamalarında yükselen bir milliyetçi kabarma gözlemlenir. Bu Türkiye'de de yaşanıyordu¹¹⁴. Bunda



belli ölçülerde, İttihat ve Terakki Dönemi'nin "Milli Burjuvazi" yaratma çabalarının da etkisi olduğu söylenebilir. Dönemin gazete-lerindeki yorum ve eleştirilerde bu tepkiselliği net olarak görmek olanaklıdır. O dönemin genel

eğilimine göre, ekonominin tam bir ulusal görüntüye bürünmesi isteniyordu. Bu tarihsel fırsatın yakalandığı düşünülüyordu. Ancak bu kez de Museviler devreye girmiş; onların akıl almaz gayretleri yüzünden ekonomi yeniden "gayri milli" bir niteliğe dönüşmeye başlamıştı. Bu duygusal yansımalar, dönemin yeni oluşan siyasal yapılanması üzerinde etki yaratma çabasından kaynaklanıyordu. Bu konudaki yazılarıyla en yoğun ve çarpıcı biçimde dik-

111 A.g.mec., Sayı:18 (28 Haziran 1923), s.89.

112 1340 Senesi İzmir Vilayetine Sıhhi, İctimai..., s. 1

113 Kemal Arı, "Kurtuluş Savaşı'nda Musevi Cemaati ve Hahambaşı Hayım Nahum Efendi", *Communiques The Joint Turkish - Israeli Military History Conference II (Bildiriler: Türk-İsrail Müsterek Askeri Tarih Konferansı:II)*, Gnkur. yay., Ankara, 2003, s.43-57. Beyrut'lu bir Musevi olan Misbah Efendi İzmir'e ilk giren fahiye verilmek üzere 500 liralık bir ödül koymuştur. Bu ödül, Yüzbaşı Şerafettin Bey, Zeus yay., İzmir, 2006, s.148.

114 A.g.m., s.43-57.; yine bkz. Siren Bora, *İzmir Yahudileri Tarihi: 1908-1923*, Gözlem yay., İzmir, 1995. Bu milliyetçi duygu kabarışı, İkinci Dünya Savaşı'nda, 1943 yılında çıkarılan "Varlık Vergisi" ile en üst düzeye çıkmış; savaşın bitiminden hemen sonra, bir İsrail Devleti'nin kurulması çabalarının başlamasıyla yükselen Siyonist duyguların etkisi altında, 1948'de İsrail'in kurulmasıyla, Türkiye'den bu yeni ülkeye yoğun bir göç eylemi yaşanmıştır. Bkz. Kemal Arı, "İsrail'in Kuruluşu Sonrasında Türkiye'den İsrail'e Musevi Göçü", *Onbirinci Askeri Tarih Semineri: Bildiriler (XVIII.Yüzyıldan Günümüze Orta Doğu'daki Gelişmelerin Türkiye'ye Güvenliğine Etkileri: 04-05 Nisan 2007)*, İstanbul, Gnkur. Atase Bşk. yay., Ankara, 2007, s.267-292; Çetin Yetkin, *Türkiye'nin Devlet Yaşamında Yahudiler*, Afa yay. İstanbul 1992; Mücahit Düzgün, *Türk Kamuoyunda İsrail*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2006; Avram Galanti, *Türkler ve Yahudiler*, Tan Matbaası, İstanbul, 1947; yine konu ile ilgili, Rifat Bali'nin çok sayıda yapıtı vardır: Rifat N. Bali, *Devletin Yahudileri ve 'Öteki' Yahudiler*, 3.baskı, İletişim yay., İstanbul, 1994; aynı yazar, *Cumhuriyet Yıllarında Türkiye Yahudileri Bir Türkleştirme Serüveni (1923-1945)*, İletişim yay., İstanbul, 1999; aynı yazar, *Cumhuriyet Yıllarında Türkiye Yahudileri, Aliye: Bir Toplu Göçün Öyküsü (1946-1949)*, İletişim yay., İstanbul, 2003.

kat çeken kişi, Türk Sesi gazetesindeki yazılarıyla Mahmut Esat (Çınar)'dır¹¹⁵. Yine Ahenk gazetesinde Mehmet Şevki ile Türkiye İktisat Mecmuası'nda M. Ragıp Bey'in yazıları oldukça ilgi çekicidir. Temel kaygı, gelecekteki Türk ekonomisinin istenmeyen ellere geçme tehlikesi taşımasıdır. İzmir'de özellikle incir piyasasında Musevilerin gittikçe artan etkinlikleri eleştiri konusu olmuştur¹¹⁶. Kaygılar, yalnızca Musevilerin ticari konularda etkili olmaya başlamalarıyla sınırlı kalmıyor, İzmir'i terk etmiş olan Rumların İtalyan, Fransız uyruğu olarak İzmir'e gelip, işlerinin başına geçtikleri savına, ekonomiyi ele geçirmek için örgüt kurdukları noktasına kadar gidiyordu. Özellikle küçük ve orta ölçekli işletmelerin bu karakter değişimine vurgu yapılıyordu. M. Ragıp Bey bir yazısında şunları söylemekteydi: *"Yine İzmir'e geldiler, işe sarılıyorlar. Teşkilat yapmakla meşgul bulunuyorlar. Ticaret-i hariciyemizin hâkim bîamanı olan bu mösyöler, çok geçmeden yine muamelatı ellerine alacaklardır. Türk tacirleri hâlâ atalet içinde yaşıyorlar. Ticaret-i hariciyeye hiç sarılan yok. Herkes bir alıcı çıksın da, elimizdeki mala müşteri olsun diye bekliyor"*¹¹⁷.



1924 yılında İzmir'de 89 Müslim, 21 Musevi asıllı Türk ve 8 ecnebi olmak üzere, toplam 118 büyük tüccar bulunduğu ilişkin resmi istatistiksel bilgi bu kaygının yersizliğini, yalnızca büyük bir savaşımın ardından doğal olarak görülen ulusçu duyguların kabarışının bir etkisi olduğunu göstermektedir¹¹⁸.

Ne yazık ki, ekonomik veriler, duygusal yaklaşımlarla değil, gerçekte yaşanan etkenlerin bileşkesinde kendini gösteriyordu.

Önemli oranda girişimci ve üretken bir nüfusun Türkiye'den ayrılmasıyla, Türkiye ekonomisini doğrudan ilgilendiren pek çok ilişki de parçalanmış oluyordu. Bu aşamada, zaten rekoltesi düşmüş, depolanma, paketlenme, gemilere yükleme olanakları iyice azalmış malları dış pazarlara ulaştırmak

ve orada satışa sunmak, ilişkilerdeki bu parçalanma yüzünden oldukça zorlaşmıştı. Gelecekte ne olacağı bilinmiyordu. Bu insanların geri gelmesi beklenmediğine göre, bu yeni dönemde, yitirilen bu rolü kimler üstlenecek, parçalanmış ilişkiler yeniden nasıl sağlanabilecekti?

Yerli bir sermaye grubunun yaratılması Osmanlı'nın özellikle İttihat ve Terakki iktidarı döneminde baş vurduğu bir yoldu. Ancak, bunun ne denli güç bir iş olduğu görülmüştü. İyi bir yabancı dil bilen, ithalat ve ihracat işlerini yönlendirebilen bir girişimci sınıfının yaratılması kolay bir iş değildi. Bu milli hükümetin arzu ettiği bir şey olmasına karşın, birden olacak bir iş gibi görünmüyordu. Zaman ve sabır gerektiriyor, sınırlı sermayenin verimli kullanılarak, aşamalara ayrılan planlamalar

yapmayı zorunlu kılıyordu. Üretilen malı limanlara taşıma zorlukları vardı. Demiryolları hala yabancıların denetimindeydi; bir takım imtiyazlarla işletmeleri ellerinde bulunduruyorlardı. Üstelik her yere ulaşmıyordu.

Yaygın bir gönenç ortamı yaratılacaksa, yol politikasının canlandırılması gerekiyordu. İlkel taşıma

yöntemleriyle, yani deve, at, katır, merkep ve kağı kervanlarıyla yapılan taşımacılıkla nereye kadar gidebilirdi? İş buna kalınca, liman kentine ininceye kadar mallar ya bozularak, nitelik kaybına uğruyor, taşımanın güç ve pahalı olması nedeniyle pazara geç ve çoğu zaman da bozularak inen ürünlerin fiyatı artıyordu. Niteliği düşmüş, ama fiyatı artmış bir mal Avrupa pazarlarında pazarlamanın zorlukları anlaşılmaz değildi. Rekabet şansını yitirmiş bir mal ya satılmıyor ya da haraç-mezat elden çıkarma zorunluluğu doğuyordu. Pahalanan mal satılamadıktan sonra, üreticinin eline bir şey geçmesi zaten olanaklı değildi. Böylece kimi zaman açıkta, kimi zaman geri planda kalan nedenlerle, ürün rekoltesindeki düşüş kalıcı, kronikleşmiş sürece dönüşme riskini taşımaktaydı. Bu üretim düşüşü, yalnızca tarım ürünleri için değil, sınırlı da olsa, sanayi, ürünleri için de geçerliydi.

115 Vasıf Beyin yazılarından kimileri: *Türk Sesi*, "Yahudiler ve Biz", 8 Temmuz 1923, "Museviler ve İktisadiyemiz", 10 Ağustos 1923; "Musevi Sımsarlar", 5 Şubat 1924, "Yine Yahudi Sımsarlar", 14 Şubat 1924.

116 "İzmir'in Vaziyet-i İktisadiye ve..."; aynı yazar, "Güzel İzmir'de Vaziyet-i İktisadiye", *a.g.mec.*, I/3 (Mart 1922), s.74-76.

117 M. Ragıp, *a.g.m.*, s.314.

118 1339 *İzmir Ticaret ve Sanayi Odaları İstatistiği*, İzmir, 1339, s.4.



Ankara Hükümeti, üretim süreçlerini ve giderrek çıkmaza sürüklenen ihracat çemberini kırmak için önemli adımlar attı. Elindeki sınırlı olanaklarla önemli kararlar aldı. Alınan bu kararlar ve bunların sıkı sıkıya uygulanması, kısa sürede olumsuzluğa dönüşen gidişi olumlu bir ivmeye yönlendirdi. Yaklaşık iki yıl içinde savaş ortamının izleri ve olumsuz etkileri yavaş yavaş ortadan kalkmaya başladı. Yerli bir sermaye sınıfı palazlandıkça, kredi kolaylıkları sağlandıkça, gümrük vergisi düzenlenmesinde yeni uygulamalara yöneldikçe, savaş öncesi üretim düzeylerine yavaş yavaş yaklaşıldı. Böylece, ürün tarım ürünlerinin üretim rekoltesinde belirgin artışlara tanık olundu¹¹⁹. Ticaret Vekili Ali Cenani Bey'in, yukarıda sözü edilen raporunda belirttiğine göre, savaş yılları göz önüne alınarak belirlenen tarım ürünlerinin yıllık ürün ortalaması, savaş sonrası dört yılın ortalamasına oranla, yüzde kırk daha düşüktür¹²⁰. Bu şu anlama geliyordu. Dört yıl içinde, savaş öncesi üretim düzeyi, yüzde kırk oranında artmıştı.

Artış ürün rekoltesindeydi. Aynı ölçüde bunun gelire yansıdığına tanık olunamadı. Pazarlama eksiklikleri ve zorlukları, Avrupa pazarları ve borsalarıyla ilişki içinde bulunan girişimci sınıfı-

nın ayrılması nedeniyle uzun süre eski canlılığına ulaşamadı. Dış satım sonucu, ülkeye gelen döviz, istenilen ölçüde artmayınca, kazanç, üreticinin emeğinin karşılığı olarak kendisine dönmüyordu. O yıllarda, dış piyasalarda tarım ürünleri çok fazla para etmiyordu. Tarım ürünlerinin yeterli oranda pazarlanamamasının etkisiyle, 1923 yılında büyük bir tarımsal bunalım yaşandı. Ürün rekoltesindeki göreceli artışın tersine, pek çok üretici iflas etmenin eşiğine geldi. Ziraat Bankası'nın 1924 yılı bütçe raporunda belirtildiği gibi, bu bunalımı yaşamış olan köylünün içine düştüğü durum, gerçekten üzücüdür¹²¹. Üreticinin perişan durumuna, İzmir'deki örnek doğrultusunda bakan İzmirli gazeteci M. Ragıp Bey'e göre İzmirli üreticinin durumu da, "iktisat nokta-i nazarından" hiç iyi değildi. Ülkenin genel gelirini oluşturan ürünler, değerlerinin çok altında elden çıkmıştı. Ona göre bunun nedeni örgütsüzlüktü. Örgütsüzlük bir takım madrabazlara yaramış; incir, üzüm, tütün, afyon, meyan kökü ve palamut gibi ürünleri yetiştiren ve büyük oranla üretimi yapan çiftçi, "pek elim dakikalar" geçiren bir duruma düşmüştü. Aynı biçimde, Türk tüccarı da, büyük bir sıkıntı çekmekteydi. Kısacası bunun sonucu, büyük bir mali bunalımdı¹²².

119 Bkz: Çağlar Keyder, *Dünya Ekonomisi içinde Türkiye (1923-1929)*, Yurt Yayınları: 3, Ankara, 1982, s.57-60.

120 Ali Cenani, *a.g.m.*, s.819.

121 TBMM Zabıt..., D: II, İ: I, VII, Ankara, 1968, s.481.



Bu bunalımın boyutu ne gibi toplumsal sonuçlar doğurur; ne gibi etkiler yapar bunu elbette gelecek gösterecekti.

Ancak, İzmir Limanı'na yığılan mallar, haraç mezat bir takım madrabazlar tarafından kapatılan mallardı. Bunlar, yabancı bandıralı gemilerle Avrupa limanına satılıyor; ancak köylünün eline para geçmiyordu. Gelecekte daha da artacak olan bir mali bunalımın ipuçları ortaya çıkmıştı. Arka arkaya dalgalar biçiminde gelecek olan yeni etkiler, üretim artışlarına karşın, kazanca dönemeyecekti. Parçalı artışlar ise, emeğin karşılığı olmaktan uzak olacaktı. Bu mali bunalımın sonuçlarını bir iki ürünün karşılaştırmalı ederlerini gösteren tablodan anlamak olanaklıdır. İzmir borsasında. İncir ve üzüm için verilen şu karşılaştırmalı eder tablolarında yıllar içinde mevsimine ve hatta aylara göre bir orantı yapmak olanaklıdır. Mevsimine göre, ürünün bollaşması ya da azalmasının ürünlerin fiyatlarına yansımaları doğaldır. Bunun yanı sıra malın satılabilirlik durumu da ederine yansıyan bir etkendi. Sonuç ne olursa olsun, üreticinin bundan etkilenmemesi olanaksızdı. İzmir için iki önemli üründe, yıllara göre fiyatların dağılımı şöyleydi¹²³:

Üzüm

	1923	1924	1925
Ağustos	26-46	25-57	35-100
Eylül	18-46	25-66	35-86
Ekim	16-45	23,5-67	32-80
Kasım	19-50	25-61	38-56
Aralık	20-50	27-61	
Ocak	27-58	26-66	
Şubat	35-50	20-62	
Mart	30-47	26-65	
Nisan	28-42	24-65	
Mayıs	26-41	29-60	
Haziran	26-40	31-60	
Temmuz	25-40	29-54	

İncir

	1922	1923	1924	1925
Ağustos	25-26	21	22	32
Eylül	25-26	27-28	26-27	25-28
Ekim	20-21	16-17	18-19	20-28
Kasım	20-21	14,5	18-19	20-28

Tarımsal üretim ve tarımsal üretime dayalı ticaretin genel durumu böyleydi.

123 Ali Cenai, *a.g.y.*, s.825; yine şurada: Kemal Arı, "Kurtuluş Savaşı'nın Bitiminde İzmir'in Genel Ekonomik Durumu"..., s.38-39.

122 M. Ragib, "İzmir'in Vaziyet-i iktisadiye ve içtimaiyesi", *Türkiye İktisat Mec.*, II/32 (29 Teşrinievvel 1923) s.312-314.

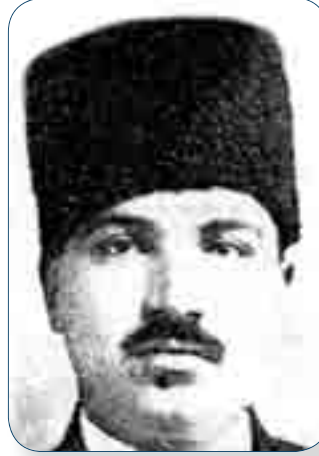
Türk Kurtuluş Savaşı'nın bitiminde, dişe dokunur bir sanayi sektörünün varlığından söz edilemez. Vilayet içinde, çeşitli nahiyelere dağılmış biçimde bir tarımsal sanayi hareketlenmesi görülebiliyordu. Tarım ürünlerini işlemeye dönük küçük atölyeler ile ufak tefek un fabrikaları göze çarpıyordu. En yaygın sanayi işletmeleri zeytin-yağı, un, sabun üzüm, incir ayıklama, temizleme fabrika ve atölyeleriydi¹²⁴. Bunun yanı sıra, başta Kemalpaşa, Karaburun ve Seferihisar olmak üzere bölgenin genelinde geleneksel el zanaatı olarak halıcılık ve kilimcilik yaygındı. Kimi yerlerde ipek kozası vardı; dolayısıyla bu tür yerlerde ipek dokumaya yönelik tezgâhlar da bulunuyordu. Dokuma tezgâhlarında daha çok gündelik kullanmaya uygun mefruşat ve elbiselik kumaş dokunmaktaydı. Türkiye dış piyasalara ürettiği pamuğu satıyordu; ancak, pamuktan ip, ipten de dokuma yapacak fabrikalara sahip bulunmuyordu. Dokumada kullanılan iplerin büyük kısmı, Avrupa'dan getiriliyordu. Böylelikle sağlam alacalar el tezgâhlarında dokunuyordu. Bunun yanı sıra ipek kozalarından elde edilen ipliklerle kuru bez denilen yatak, yorgan ve gömlek kumaşları dokumaktaydı¹²⁵. Rumlara ait olup, sonradan terk edilen deri işleme atölyeleri de vardı¹²⁶. Zeytinciliğin yoğun olduğu yerlerde de basit yöntemlerle sabun yapılan atölyeler yaygındı. Ayrıca kiremit, testi, çanak, çömlek, tuğla üreten fabrikalar bulunuyordu¹²⁷. Ancak bütün bunlar dış pazarlarda satılabilecek nitelikte değillerdi. Yörede ancak yerel gereksinimleri karşılayabilecek ölçüde üretimleri yapılabiliyordu. Üretilen incirin dış pazarda rekabet gücünü azaltan en önemli etkenlerden birisi de yüksek vergi oranlarıydı.

Örneğin, çıkarılan bir kararnamede konuya net bir vurgu yapıldı. İtalya'ya gönderilen üzüm ve incirler hakkında Ticaret Bakanlığının dışişleri Bakanlığı'na yazdığı bir yazıdan hareketle, Almanya ile yapılan anlaşmalarda olduğu gibi, İtalya'ya gönderilecek üzüm ve incirlerden de fazla vergi alınmaması kararı verilmişti¹²⁸. Örneğin, 29.8.1923 tarihinde, Riyaset-i Kalem Mahsusu Başkâtibi Hüseyin Rauf Bey'den, Ticaret Bakanı Mahmut Esat Bey'e özel olarak gönderilen

bir mektupta, mektubu gönderen kişi, "Güzel, samimi İzmir'imize yerleştim. Çok yorgun, başımı hakikatten dinlenmeye muhtaç ve vücudumu dinlendirmeye çalışıyorum" dedikten sonra, yanına gelen Kazım Nuri ve Nazmi Bey'lerin dileklerini iletmek için aracı oluyordu. Bu aracılıkla, ortaya konulan durum ve istekler şunlardı: İzmir'de yıllardan beri alıcı yabancı kişiler, incir ihracatında eski oyunlarını oynamaya başlamışlardı. Piyasaya incirin çok oranda yığılmasını ve bu yüzden ederinin düşmesini sağlamışlardı. "Bizim gibi gayr-i meluf gözlerin bile göreceği mertebe ayandır" dedikten sonra; Hüseyin Rauf Bey tarafından çare ortaya konuluyordu: Biricik ve ivedi çözüm, iç kesimden İzmir'e incir getirilmesini, incirin burada yığılmasını gerçekleştirmek üzere yönetimini sağlamaktı. İncir İzmir'e yığılmayınca, bir iki gün içinde incir fiyatları yükselecekti. İzmir'in ekonomik yönden özellikle bu günlerde yetiştiricileri ve tüccarları hükümetin bu yolda yardımda bulunacaklarından emin olduklarını iletiyorlardı¹²⁹.

Bu tür yakınmalar ve öneriler durmadı. Maliye Bakanlığı'ndan, örneğin İzmir Mebusu Hüseyin Rahmi Bey ve arkadaşı İzmir'den Almanya ve Çekoslovakya hükümetlerine ihraç edilen üzümlerden fazla gümrük vergisi alınmamasını isteyen 22 Nisan 1925 tarihli teskereyi meclise gönderdi¹³⁰. Yine İzmir milletvekilleri Ahmet Münir, Kamil ve Mustafa Necati tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne verilen bir dilekçede, Almanya ve Çekoslovakya'ya tüccarlar tarafından ihraç edilen üzümlerden hükümet tarafından eski tarife uygulandığından söz edilerek aynı uygulamaya tabi tutulmayan üzümculüğün bundan zarar gördüğüne dikkat çekildi. Bu durumda üzümlerin fiyatlarında önemli farklar oluşmuştu. Bu durumda Yunanistan ve Avrupa üzümlerine rakip olan Türk üzümlerinin satılmasının zor olduğuna değinilerek, bu kötü satışlardan ülkenin zarar gördüğüne vurgu yapılıyordu. En azından yeni ürün geldikçe, bu uygulama düzeltilmeliydi¹³¹.

Yüksek vergi, ürünün maliyetinin artırıyor; kötü fiyat politikası, Türk üzümünün dış piyasada rekabet şansını azaltıyordu.



Mustafa Necati

124 İzmir Vilayeti 1926 Senesi istatistiği, İzmir, 1927, Fabrikalar böl.

125 İzmir Vilayeti Kaza ve.....s.14, 34, 44.

126 A.g.e., s.14.

127 A.g.e., s.14.

128 BCA, 03018.01.01/015/60/13.

129 BCA, 030/10/12/71/4.

130 BCA, 030/0/Y/42/54.

131 BCA, 030/0/Y/42/54.

İzmir Ticaret-i Bahriye Müdüriyeti



İster istemez, dışarıya satılan ürünün azlığı ya da çokluğu, Türk deniz ticaretini ve taşımacılığını da etkileyen önemli bir etkendi. Özellikle İstanbul ve İzmir Limanları'nda dış satımı doğrudan etkileyecek ve fiyat kontrolü yapmaya yarayacak düzenlemeler gerekliydi. Sorumlu bir konumda olarak hükümet neler yapılabileceğini araştırdı. Sonuçta bir kararname ile gerekli bazı önlemler alındı. Ticaret Bakanlığı 12 Nisan 1925 tarihli bir tezkere ile ülkede üretim yapan en önemli ve ünlü kentleri tehlikeli durumlara sokan ve rakip ülkeler karşısında dış alım ve dış satım merkezi olmak konumundan çıkaran konuya el attı. Pek çok etkenin yanında, liman etkinliklerinin gözden geçirilmesi, bu konuya yeni bir düzenleme getirilmesi gerekliydi. Kuşkusuz, üretimin içinde bulunduğu toplumsal zorlukların yanı sıra, tohumun tarlaya atıldığı andan, limana indiği ana dek, pek çok etken fiyatları ve üretim düzeylerini etkiliyordu. Bunun yanı sıra, limanlarda görülen keyfilik ve kargaşa da ürün fiyatlarını etkileyen önemli bir etkendi. Limanlar henüz yeterli demir ve kara yoluna bağlanamamıştı. Çoğu kez, hayvan taşımacılığı ile limanlara yapılan mal taşıma sürecinin sonunda, oraya buraya dökülen ve tam bir karmaşa ortamında saatlerce, kimi zaman da günlerce bekleyen malların bulundukları yerlerden depolara kaldırılması sırasında yaşanan karmaşa, durumun ilkelliğini ve önemini ortaya koyuyordu. Depolama, taşıma, aktarma ve yükleme işlerinde tam bir keşmekeş vardı. Liman hizmetlerinde son derece olumsuz etkiler yapan ve böylece ticaret ve ekonomi yaşamında büyük sıkıntılar yaratan bir ta-

kım işletmelerle, mavnacıların keyfi fiyat uygulamalarına da son vermek gerekiyordu.

Bu kargaşanın önüne geçmek, sorunları olabilecek en aza indirmek ve bir düzen ortamı yaratabilmek için imtiyazlı bir şirket oluşturulmasına gerek görüldü. Bu amaçla, İzmir limanında yükleme, kurtarma, kılavuzluk, dalgıçlık ve limanlara yanaşan gemilere tatlı su sağlanması gibi önemli işlerde otuz sene süreyle Türkiye Sanayi ve Türkiye İş Bankalarıyla Türkiye Seyri Sefain İdarelerine bu imtiyazın verildiğine ilişkin bir kararname yayınlandı. 15.4.1925 tarihli bu kararname ile de limanlardaki çok önemli liman hizmetleri millileştirilmiş oluyordu¹³². Bu önemli bir adımdı. 15 Nisan 1925 tarihine İzmir Limanı'nda yükleme, boşaltma, kılavuzluk, dalgıçlık ve gemi kurtarma ile gemilere tatlı su yükleme görevi ve ayrıcalığı Türk Anonim Şirketi'ne devri yapıldı. İzmir Körfezi gemi işletme imtiyazına ilişkin yetki, Ticaret Bakanlığı'nın 11 Ağustos 1926 tarihli kararında onaylandı¹³³. İzmir'de Kordon üzerinde bulunan ve terk edilmiş Rum taşınmazlarından biri olarak kalan 406 nolu hanenin, İzmir Ticaret-i Bahriye Müdüriyeti olarak Liman Riyaseti'ne ayrılması kararlaştırıldı. Böylelikle İzmir'de deniz ticaretini düzenlemek üzere bir oluşum gerçekleştirilmiş oluyordu. Ticaret Vekâletinin 22 Mayıs 1926 tarih ve 4088/120 no'lu tezkeresini başta Reisicumhur Mustafa Kemal ve diğer hükümet üyelerinin teker teker imzaladılar.

Böylelikle 31 Mayıs 1926 tarihindeki kararnameye İzmir Ticaret-i Bahriye Müdüriyeti kurulmuş oluyordu¹³⁴.

132 BCA, 080,18/01-01-030-24-10.

133 18 Ağustos 1926 tarihli kararname: BCA, 030.18.01.019.43.4; 030/10/01/020/54/6.

134 BCA, 030/18/01-01-19-36-12.

Genel Yol Ağı İçinde İzmir Limanı ve Limandaki Ekonomik Etkinlik



Yol, bir ülkenin kalkınmasında en önemli etkenlerden birisidir. Genel yol ağı denildiğinde anlaşılması gereken o dönem için denizyolu, karayolu, demiryolu ve havayoluydu. Havayollarının yeterince gelişmediği, uçaklarla henüz sivil ve zorunlu ancak küçük çaplı askeri mühimmat dışında yük taşıması yapılamadığı için o dönemde yol şebekesinden ağırlıklı olarak anlaşılan deniz, kara ve demiryollarıydı. Demiryolu ağı ülkenin her yanına gitmiş değildi. Karayolları ise birkaç yüz km.lik şose dışında bütünüyle patika ve geleneksel yol ağından oluşmaktaydı. Denizyolları en yaygın ulaşım aracıydı. Uluslararası ulaşımın yanı sıra, kıyı ulaşımı, iç göllerde ve nehirlerde kayık, sal ve motorlu taşıtlardan oluşan ulaşım biçimiyle, en yaygın olan ulaşım biçimiydi. Bu nedenle, genel olarak ülkenin yol sorunu denildiğinde anlaşılması gereken yalnızca denizyolları değildi. Bütün bu yol biçimlerinin bir plan dâhilinde birbiriyle bağlı olması ve dışa açılan limanlara eklenmesi algılanmalıydı. Denizyolları demiryollarına ve karayollarına bağlanmadan, bir ülkenin ciddi bir kalkınma sürecine girmesi olanaksızdı. Konu

yalnız ekonomik anlamda değeri olan yükün pazara indirilmesi ya da insan taşımacılığının yapılması değildi. Ülke üniter bir yapıya sahip bir ulus devlet olmakla birlikte, alt kültürlerle dayanan bir çeşitlilik söz konusuydu.

Bu yalnız Türkiye'ye özgü bir durum da değildi. Bir ülkede kültürel çeşitlilik varsa, yol sorununu çözmekten ve bu kültür ortamlarına ve bu ortamlarla ilişkilerinde bulunan toplum kesimlerine ve bireylere ulaşarak, devletin her anlamda varlığını duyurmadan ve hizmet götürmeden ulusal birliği sağlamak zordur. Bu yalnız ülkenin kendi iç güvenliği için geçerli bir kural olarak algılanmamalıdır; aynı sorun, ülkelerin dış güçlere karşı savunması için de geçerlidir. Genel yol ağının, ülke savunulması için, o ülkeye ait silahlı güçleri cepheye taşıyacak altyapıya ve donanımına sahip olması bu anlamda son derece önemlidir. Bir ülkenin savunma gereksinimini, iç güvenliğini sağlamada ve devlet olanaklarını ve uygulamalarını toplum kesimlerine ulaştırmada son derece stratejik değeri olan yollar; sonuçta ülkenin kalkınma süreçlerinde de taşımacılık açısından son derece önemli bir işleve sahip bulunuyordu.

Bu sıkıntılar cumhuriyet öncesi dönemde yoğun biçimde duyulduğu için, yeni Türkiye’de konuya çok daha duyarlı bakılmaktaydı. Örneğin Kurtuluş Savaşı başlarken, İngiltere’ye karşı Amerikan Mandası’nı isteyenlerin gerekçelerinden birisi de Türkiye’nin yaygın bir yol ağına sahip bulunmıyordu. Mondros Bırakışması’nı izleyen günlerde, ülkenin başta İngilizler olmak üzere, dış güçler tarafından sıkı sıkıya sarılması, tersanelerine el konulması, limanlarının ve demiryollarının denetim altına alınması üzerine Türk aydınları haklı olarak büyük bir kaygı içine girmişlerdi.

Temel düşünceleri şuydu:

Yol olmayınca, bir noktadan başka bir noktaya hareket etmek bir yana, kımıldayabilmek olanağı bile yoktu. Bu durumda İngilizlere karşı koymanın olanağı olmadığının düşünüyorlardı. Çare olarak Amerikan Mandası’nı bir kaçış yolu olarak görmelerinin temelinde bu kaygılar vardı. Böyle olunca da kongreler döneminde yaptıkları çıkışlarda; *“Yunanistan kendi vapurlarıyla ülkesinden ve adalardan İzmir’e asker yığarken, biz doğu cephesindeki ordumuzu, hangi şimendiferlerle batı cephesine aktaracağız”* söylemini dillendiriyorlardı¹³⁵.

Ulusal birlik tamamlandıktan sonra, yol ve taşıma sorununu çözmek, bu açıdan çok gerektiği. Cumhuriyet ilan edildiğinde Türkiye, deniz taşımacılığına sahip bir ülke olmadığı gibi, demir yolları ve karayolları sorununu da çözmuş ve ona ulusal bir karakter verebilmiş değildi. Göreceli olarak İzmir Limanı ve limanı çevreleyen demiryolu ve kısmen karayoluyla beslenen bir özelliğine sahip olması nedeniyle daha şanslı bir kent görünümünde olsa da genel olarak yol ve taşımacılık sorunu Türkiye’nin bütününe ilgilendiren büyük bir sorundu¹³⁶. Kentte

yol açısından en büyük eksiklik karayollarının yetersizliği ve bakımsızlığıydı. Güvenlik sorunları bir yana, üretim ve ticaret açısından bakıldığında da, Türkiye için bu sorunun, kanayan bir yara olduğu rahatlıkla söylenebilir.

Cumhuriyet ilan edildiğinde üreticinin ürettiği ürünün taşınmasında en etkili ulaşım biçimi demir ve denizyoluydu. Aydın, Ayvalık, Edremit, Akhisar, Akşehir, Kasaba, Çeşme, Ödemiş, Kırkağaç, Manisa, Muradiye, Salihli, Tire, Urla, Bayındır ve Bergama’dan oluşan Batı Anadolu hinterlandında ürünlerin taşınmasında trenlerin yanı sıra, kağnılar, deve kervanları ve gemiler kullanılmaktaydı. Örneğin Kasaba’da toplam ürünün taşınmasında develerin taşıma kapasitesi % 12,5’a kadar ulaşmakta;

aynı merkezde kağrı kollarının %12,5’a geldiği görülmekteydi. Yine Manisa gibi önemli bir yerleşim merkezinde ürünlerin %10’u kağnılarla taşınabiliyordu. En şanslı yerleşim yerleri Aydın, Akhisar, Akşehir, Ödemiş, Kırkağaç, Muradiye, Salihli, Tire ve Bergama’ydı; çünkü buralarda üretilen ürünler, demiryollarıyla taşınabiliyordu. Urla ise en

şanssız olanıydı. Çünkü taşımacılığın yüzde sekse ni kağnılarla, yüzde yirmisi de develerle yapılabiliyordu. Bunun yanı sıra Ayvalık ve Edremit gibi merkezlerde ise taşımacılık bütünüyle denizyolları aracılığıyla yapılabiliyordu¹³⁷. Karada yapılan ulaşım da en yaygın ağ demiryollarıydı. Cumhuriyetin ilk yıllarında, karayollarında eskiye göre bir gelişme görülse de, karayolları istenilen düzeye ulaşamadı¹³⁸. Bu yollar, ilkel görüntüde ve daha çok doğal koşulların belirlemesi sonucu oluşan yollardı. Motorlu taşıtlar, Cumhuriyet’in dönemine dek hemen hemen yoktu. At, deve, katır, ester gibi hayvan gücüne dayanan ilkel ulaşım ve taşıma araçları kullanılıyordu¹³⁹. O dönemlerde kullanılan karayolları, günümüz yol anlayışından son derece uzaktı.

135 Bu konudaki tartışmalar şu yapıtın bir çok yerinde görülebilir: Uluğ İğdemir, *Sivas Kongresi Tutanakları*, TTK yay., Ankara, 1999, çşt. syf.

136 Konuya kısmen şurada değinilmiştir: Kemal Arı, “Samsun-Çarşamba Demiryolunun Temel Atma Töreni ve Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa’nın Samsun Gezisi”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, VII/21 (Temmuz 1991), s.609–622.

137 E. G. Mears, “Transportation and Communication”, *Modern Turkey*, s.206’den akt. Bülent Durgun, a.g.e., s.143.

138 H. Colonel Woods, *Report on the Economic Conditions in Turkey 1924*, His Majesty’s Stationery Office, London, 1925. s.16–17; akt. Bülent Durgun, a.g.e., s.144.

139 Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s. 94; ayrıca bkz. B. Durgun, a.g.e., s.145.

Yolların çoğunluğu vadilerde, doğal zemine uygun olarak yayaların, kervanların, at arabalarının üzerinde gidip geldikleri ve zaman içinde toprağın sıkışarak, sertleşmesiyle oluşan patika yollardı¹⁴⁰. Bu ilkel görüntüsüyle bile, Batı Anadolu'daki karayolları, diğer bölgelere göre daha iyi durumdaydı. 1923 yılında motorlu taşıtların karayolu ulaşımında kullanıldığı görüldü. İstanbul-Ankara arası o dönemde motorlu taşıtlarla 80 saatte gidilebilmekteydi¹⁴¹. En büyük sorun ise araçların gittikleri yollarda köprülerin olmayışıydı¹⁴². 1924 yılı içinde karayollarına öncelik verilememiş; Cumhuriyet yönetimi kara ulaşımında bütün enerjisini demiryolu yapımına vermiştir. 1930 yılında bile son derece kötü durumda olup, onarıma gereksinimi olan 15.879'km.lik karayolunun, 15.000 km.si bakımsız bir durumdaydı. İzmir'le Karşıyaka arasında



karayolu bağlantısını sağlayan yol ve köprü bile yağışlardan etkilenince ulaşım kesiliyor, bu ise yoğun bir yakınmaya neden oluyordu¹⁴³. İzmir'de karayolu yapımına 1930'lu yıllarda, Behçet Uz'un belediye başkanlığı döneminde ağırlık verilebilmiştir.

Cumhuriyet ilan edildiğinde, pek düzenli olmayan yollarda kara araçları bulmak da olanaklı değildi. 1924 yılında İstanbul'da 548 motorlu arabanın yanı sıra 85 kamyon bulunuyordu¹⁴⁴. 1923 yılında ise bütün Türkiye'de toplam 1.000 dolaylarında olan motorlu taşıtların ancak 100 tanesinin İzmir'de olduğu sınımlanmaktadır. İzmir'de 1926 yılında 330 olan otomobil sayısı 1930 yılında 419'a

ulaşmıştır¹⁴⁵. Bu araçlarla uzun yola çıkmak neredeyse olanaksızdı. Karayollarında benzin istasyonları bulunmuyordu. Araçlar ancak, benzin bidonlarını da yanlarına alarak yola çıkmaktaydılar¹⁴⁶.



140 Tevfik Çavdar, *Milli Mücadele Başlarken Sayılarla Manzara-i Umumiye*, Milliyet Yayınları, Baha Matbaası, Mart, 1971, s. 81; Alptekin Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s.170, yine bkz: Akt. Bülent Durgun, *a.g.e.*, s.145.

141 Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, Tarih Vakfı Yurt yay., 3.baskı, İstanbul, Kasım, 1994; Akt. Bülent Durgun, *a.g.e.*, s.145.

142 Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s.171-173; Akt. Bülent Durgun, *a.g.e.*, s.145.

143 Emel Göksu, *1929 Dünya Ekonomik Buhranı Yıllarında İzmir ve Suç Coğrafyası*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür yay., Birinci Basım, İzmir, Mayıs, 2003. Akt. Bülent Durgun, *a.g.e.*, s.145.

144 H. Colonel Woods, *a.g.e.*, s.16-17, yine akt. Bülent Durgun, s.147.

145 Sadık Kurt, *İzmir'de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850-1950)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enst. (Basılmamış Doktora Tezi), İzmir, 1996, s.96.

146 Müderrisoğlu, *Cumhuriyet'in...*, s.185-187.

Yolların bakımsız ve yetersiz oluşu, üreticileri zarara uğrattırıyor, üretilen malları limanlara indirmek zorlaşıyordu. Motorlu taşıtların olmayışı nedeniyle, Cumhuriyet ilan edildikten birkaç yıl sonrasına kadar kara taşımacılığı genellikle kağıt ve atlı arabalarla yapılıyordu. Tek ya da çift at ile çekilen araba, yaylı ve fayton lüks ulaşım vasıtası sayılabiliyordu. At, katır, eşek ve deve katarları bu dönemde yük ve insan taşımacılığında kullanılmaktaydı¹⁴⁷.

Demiryolları Batı Anadolu'ya diğer bölgelere oranla erken denilebilecek bir zamanda geldi¹⁴⁸. Aldığı imtiyazla buna öncülük eden ülke İngiltere oldu. İngilizler tarafından 1856 yılında 120 km uzunluğundaki İzmir-Aydın Demiryolu'nun yapımına başlandı. Bu, Anadolu'da yapılan ilk demiryolu hattıydı. 1856 yılında hat işletmeye açıldı. Bunu diğer demiryolu imtiyazları izledi. Sonuçta İngiltere, 610'km. lik bir demiryolu hattının işletme ayrıcalığı yanında, hattın çevresindeki



yeraltı ve yer üstü zenginliklerini işletme hakkını da elde etmişti. Fransızlar ise 1866'da İzmir-Kasaba Demiryolu'nu işletmeye açtılar. İzmir-Kasaba demiryolunu işletme ayrıcalığı 1894'te Paris'te kurulan İzmir-Kasaba ve Temdidi Demiryolu Kumpanyası'na satıldı¹⁴⁹. Bu hat ancak 31 Mayıs 1934'te millileştirilerek Cumhuriyet Hükümet'i tarafından satın alınabilmektedir. İzmir-Aydın demiryolu hattı ise bir yıl sonra 30 Mayıs 1935 satın alınarak devletleştirilmiştir. Bu alımlarda tüm taşınır ve taşınmaz mallar, devlet denetimine geçmiştir¹⁵⁰.

Yunan Ordusu çekilirken, pek çok şeye olduğu gibi, demiryollarına ve köprülere de zarar verdiler. Rayları söküp, köprüleri yıkıyorlardı. Yunanlı esirler, kurtuluştan sonra bir süre demiryollarının

yeniden onarımında kullanıldılar. Kaçarken pek çok şeye olduğu gibi zaten yetersiz olan demir yollarına ve köprülere de zarar vermişlerdi. Rayları sökmüş, köprüleri yıkmışlardı. Yunanlı esirler demiryollarının onarımında kullanıldılar¹⁵¹.

Cumhuriyet hükümetleri için öncelikli bir yere sahip olan demiryolu yapımında Ege ve İzmir için en önemlisi Kütahya-Balıkesir yolunun yapımıdır. 23 Nisan 1932'de açılan bu hat İzmir'in, Kasaba hattı vasıtası ile Ankara'ya bağlanmasını sağlamıştır¹⁵².

Cumhuriyet döneminde, İzmir Limanı'ndan başta Avrupa limanları olmak üzere pek çok yere gemiler kalkıyor, yabancı bandıralı gemiler limana yük taşıyorlardı. Bunun yanı sıra körfezde kent içi ulaşımında kullanılmak üzere yedi adet gemi insan ve yük taşıyordu.

1927 yılı boyunca körfez içi ulaşımında 4.372.391 kişi taşınmışken, 1934 yılında gemi sayısı 5'e taşınan yolcu sayısı da 2.604.794'e düşmüştür. Körfez içinde en etkin hat, Karşıyaka-İzmir hattıydı. Bunun yanı sıra İzmir-

Reşadiye, Turan ve Foça hattı da etkin hatlardandı¹⁵³. Bu sayısal düşüşün, artık bu tarihte karayolları ile toplu taşımacılığın başlamış olmasıdır¹⁵⁴. Ayrıca, Yunan işgali döneminde deniz taşımacılığında gemi sayısında azalma olduğu için, fiyatlar yükselmiştir. 1924 yılındaki hamal ve taşıyıcı sendikalarının kaldırılmasına çalışıldı. Bunun sonunda hamal loncası kaldırıldı ve tarifeler yeniden düzenlendi. Ancak fiyatları denetleyecek etkin bir denetleme biçimi yoktu. Kıyı ulaşımında ise kayıklar ve sallar kullanılıyor; bu araçlarla halı, pamuk, pirinç, kahve, şeker, üzüm, susam, palamut, incir gibi çuval eşyası ile, tütün, meyankökü, kibrit, zeytinyağı, gaz ve yaş üzüm, şeftali ve diğer meyve türleri taşınıyordu¹⁵⁵.

147 Şahabettin Ege, "Eski İzmir'den Anılar", *Demokrat İzmir*, 18 Mart 1976, s.5.

148 Bülent Durgun, a.g.e., s.147.

149 Kurt, a.g.e., s.452.

150 Bülent Durgun, a.g.e., s.141.

151 A.g.e., s.141.

152 Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür yay., İzmir, Ekim, 2002. s.173.

153 M.Ziya Lütfi, a.g.e., s.186. Bülent Durgun, a.g.e., s.141

154 *İzmir Vilayeti 1933-1934 İstatistik Yıllığı*, s. 101; *İzmir Vilayeti 1932-1933 İstatistik Yıllığı*, s.83.; ayrıca bkz. Bülent Durgun, a.g.e., s.168.

155 *1923 Senesi İzmir Vilayeti İstatistiği*, II, s. 270; Bülent Durgun, a.g.e., s.169.

Cumhuriyet ilan edildiğinde, demiryollarının millileştirilmesi ve daha da yaygınlaştırılması yönünde önemli adımlar atıldı. Hükümetler, bu konuya öncelik veriyorlardı. Bunun yanı sıra kara yollarında da atılımlar yapmak gerekiyordu.

İzmir örneğinde, daha önce de vurgulandığı gibi, yapımı 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar uzayan İzmir Limanı'nın varlığı önemli bir ayrıcalık sağlamaktaydı. Yalnızca kendisine bağlı nahiyeler değil, yöredeki bütün büyük yerleşim merkezleri, ekonomik açılımlarını İzmir Limanı üzerinden yapıyorlardı. Ürünü üretim alanlarından İzmir Limanı'na aktaran biricik seçenek ise demiryollarıydı. Buna bakarak yine de demiryollarının kent ve kenti çevreleyen yerleşim yerleri için bu işlevi yeterince yerine getirebildiğini söylemek olanaksızdı. Kimi yerleşim birimlerinin, demiryolundan yararlanma olanakları bile bulunmuyordu.

İzmir-Kasaba ya da İzmir-Aydın demiryolu hattına yakın yerleşim yerleri, ürünlerini pazara indirmekte göreceli olarak daha şanslıydılar. Ancak yollar henüz yabancıardan satın alınabilmiş değildi. Bu ise, özellikle taşıma ücretleri ve politikaları konusunda çok önemli sorunlar yaratıyordu. Kara yolları, demir yollarından da beter

durumdaydı. Motorlu taşıma araçları yok denecek kadar azdı. Var olan yollar ise düzensiz, bozuk ve yetersizdi. Pek çok yerde hala deve kervanlarıyla ve katırlarla yük taşımacılığı yapılıyordu. Böyle olunca pazarlar beslenemiyor, ticaret canlanamıyor; halkın yaklaşık % 85'i kırsal alanda yaşamasına ve tarımla uğraşmasına karşın, yolların yetersizliği nedeniyle taşımacılık yapılamadığından, kimi yerlerde açlık sorunuyla karşılaşılıyordu. Bir yerde açlıktan insanlar kırılırken, ülkenin başka yerinde taşınamayan ürün, tarlada çürümeye terk edilebiliyordu. Bunun temel nedeni, bir yol şebekesinin bulunmaması; denizyolları, demiryolları ve karayolları arasında dengeli ve düzenli bir şebekenin bulunmamasıydı. Gelişigüzel, çoğu zaman da rastlantısal olarak bir yol oluşumundan söz edilebilirdi.



Örneğin; İzmir'in bir nahiyesi olan Kızılca-dağ'da nahiye içinde şose denilebilecek bir kilometrelik yol bile bulunmuyordu. Bu nahiye dağ köylerinin çok olduğu bir yerdi. Yaz ve kış mevsimlerinde, mevcut patika yollardan ya yaya ya da süvari olarak gidip, gelinebiliyordu. Pek şiddetli ve uzun süre yağın yağmurlarda bu yollar da günlerce kapanabiliyordu. İzmir, çok yakınındaki yerleşim yerleriyle bile bağlantısını kuramamış bir kent görünümündeydi. Yalnız Kurtuluş Savaşı'nın bitimini izleyen ilk günlerde, telgraf direklerinin taşınması amacıyla Torbalı İstasyonu'na ulaşmak için, bir istihkâm zabiti kumandası altında inşaat taburu oluşturularak, beş kilometrelik bir yol yapılmıştı. Nahiyenin 1923 yılında üzerinde motorlu taşıtın gidebileceği tek şose yolu, bu yoldu. Oysa diğer nahiyelerde de olduğu gibi, Kızılcaadağ'ın ekonomik ilişkileri İzmir'leydi.

Halk ürettiklerini İzmir'de pazarlıyor, gündelik gereksinimler, yiyecek ve giyecek ürünleri büyük ölçüde İzmir'den getiriliyordu. Ticaret son derece zayıftı. İzmir Ticaret Borsası Umum kâtiplerinden İhsan Ayyıldız'ın notlarına göre, Kızılcaadağ'da ticaretin zayıf kalmasının iki nedeni bulunmaktadı: Birincisi nahiye

yollardan, dolayısıyla da taşımacılık sektöründen yoksun oluşuydu. Diğer de, halkın fakirliği ve sermaye eksikliği idi. Nitekim 1923 yılında, 200.000 kıyve üzüm İzmir Limanı'na taşınamamış, ürün çiftçinin elinde çürümüş, dolayısıyla üretici zarara uğramıştı. Oysa köylü, ürününü uygun koşullarda satmak, borcunu ödemek, gereksinimlerini karşılamak zorundaydı. Ancak nahiye ticari ilişkiler içinde bulunduğu Tepeköy ve İzmir gibi merkezlerle bağlı olan yolların araba ile geçilemeyecek derecede bozuk olması, ürünün pazara inmesini engellemişti. Pazara indirilemeyip, borsada satılamayan, limana aktarılamayan ve çiftçinin gözleri önünde çürümeye terk edilen bu ürün, köylünün bir yıllık alınının teriydi¹⁵⁶. Çürüyen ürünlerle birlikte, milli bir servet de yok oluyordu.

156 İzmir Vilayeti Kaza ve Nevahinin Ahval-ı Tabiiye, Tarihiye, Nüfus, Aşair Vesairesinin 339 Senesine Aid Malumat, s.5-7.

Atla ve deve kervanlarıyla ne kadar ürün taşınabilir; taşınsa bile, emek yoğun, kapasite küçük olduğuna göre bu temel ürünlerin fiyatlarına nasıl yansır, bundan halk nasıl yararlanabilir ve bir gönenç ortamına ulaşılabilir?

Kuşkusuz bu genel durum fiyatların yükselmesi ya da ürünün yok pahasına elden çıkması anlamına geliyordu. Bu nedenlerden ötürü taşıma ücretleri umulanın üstünde pahalıydı. Taşıma ücretinin yüksekliğinden yakının bazı üreticiler, Aydın Şimendifer Kumpanyası'nın yük taşımada kendileri için indirimde bulunmasını istemişlerdi. 1923 yılında yapılan bu istek karşılanmadan bu kez de demiryolu işçilerinin genel greviyle karşılaşıldı. Kumpanya çalışanları ücretlerinin artırılmasını istiyorlardı. Bu nedenle, çalışma koşullarının iyileştirilmesi için greve gidildi. Bu tam bir ekonomik bunalım yarattı. Üreticiler pahalı bile olsa, ürünlerini pazara indirmek istiyorlardı. Bu kez deve ve katır kervanları oluşturularak tarlalarda ve bağlardaki ürün İzmir'deki ticarethanelere taşınmaya çalışılmıştı; ancak bunun

yeterli olması zaten beklenemezdi¹⁵⁷.

Dolayısıyla 1923 yılı ekonomik yönden bir bunalım yılıydı. Ekonominin bütün sektörleri bu bunalımdan etkilenmişti. Bu durumda Ticaret Bakanlığı devreye girerek, bir çağrıda bulundu. Ülkenin bütün tüccar ve üreticilerinin rekabet hırslarını atarak, bir blok halinde birleşmeliydi. Bu nedenle, İstanbul'da Milli Türk Ticaret Birliği'ne bir telgraf çekildi. Milli bir servet olan üzümlerin elde kalmadan satılabilmesi için, İstanbul tüccarlarının katılımıyla oluşturulacak yeni bir birliğin kurulması isteniyordu. Buna bakanlığın bir milyonluk bir avans verebileceğini belirtiliyordu¹⁵⁸. Bu yaklaşımın, bunalımın atlatılmasında önemli bir etkisinin bulunduğu görüldü. Eylül 1923'te, kıyyesi 9-10 kuruşa kadar düşen incirin bir kısmının, üreticiye destek olunması amacıyla ordu tarafından satın alınması bile düşünüldü. Bir süre sonra koşullar düzelmeye başladı. Öyle ki, yılsonuna doğru kıyyesi 20 kuruşa çıkan üzüm fiyatları, dönemin en etkin İzmir gazetelerinden Ahenk'in deyimiyle 'şayan-ı memnuniyet' ti¹⁵⁹.



İzmir Limanı'nda yabancı uyruklu kişilerin ticari etkinlik yaptığına ilişkin Dışişleri Bakanlığı'na

Başhekimlik tarafından yeralan 18.6.1923 tarihli bilgi notu.

157 M. Ragıp, a.g.m., s.314.

158 Türkiye iktisat Mec., Sayı:26 (3 Eylül 1923), s.219-220.

159 Ahenk, 11 Teşrinievvel, 1923.

İzmir Limanı



Ve İzmir Limanı...

Kuşkusuz, bu fırtınalı ve karmaşık sürecin içinden süzülerek gelen ürünlerin, dünya pazarlarına taşınacağı yer İzmir Limanı'ndan kalkacak gemilerdi.

İzmir Limanı, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş sürecinde, Türkiye'nin İstanbul'dan sonra ikinci büyük limanı olma özelliğini korudu. 1923 yılında İstanbul Limanı'ndan yıllık 9.335.406 liralık ithalata karşılık, 3.222.842 liralık ihracat yapılırken; İzmir Limanı'ndan 1.912.279 liralık ithalata karşılık 3.326.187 liralık ihracat yapılmaktaydı. İzmir Limanı'nı 805.000 liralık ithalat ve 5.99.000 liralık ihracatla Mersin, 342.845 liralık ithalat ve 201.566 liralık ihracatla Samsun Limanı izlemekteydi¹⁶⁰. 1924 yılı verilerine göre, İzmir ve yakın çevresinde üretilerek dış satımı ürünler şunlardı: Tütün, üzüm, incir, halı, pamuk, çekirdek pamuk, palamut, afyon, meyan kökü, meyan balı, deri, susam, zahire, üzüm-incir kutuları, süt ve besi için beslenen hayvan, fıstık,

zımpara, arpa, yulaf, burçak, badem, kendir topumu, taze meyveler, yapağı, zeytinyağı, av derileri, ceviz, yumurta, kestane, kendir, bağirsak, sabun, kitre, mazi, kuru meyveler, tahin, sadeyağ, kümes hayvanı, gübre, kabak ve karpuz çekirdeği, tiftik, rastık taşı, fındık, helva, ot ve saman, defneyapağı, hurda maden... Bu yıl içinde dış satımı yapılan ürünlerin toplam değeri, 62.393.531 TL idi¹⁶¹. Bu ürünlerin satıldığı ülkeler de ticaret büyüklüklerine göre şunlardı: İtalya, Amerika, İngiltere, Almanya, Fransa, Yunanistan, Belçika, Mısır ve Rusya¹⁶²... Dış satımda da en çok bu ülkelerle ilişki vardı.

Bir kere, Batı Anadolu'nun derin vadiler boyunca uzanan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryoluyla bağlantılı oluşu, İzmir Limanı'nı hep besleyen bir etken oldu. Bu demir yolları o dönemde Türkiye'nin en önemli ürünlerinin üretildiği yöreleri, İzmir Limanı'na bağlıyordu. Kasaba-Bandırma demiryolu hattı ise Anadolu-Bağdat demiryolu hat-

160 1339 Senesine Mahsus Ticaret-i Hariciye İstatistiği, s.512.

161 İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, I/1 (Ocak 1926), s.11.

162 A.g.m., I/6 (Haziran 1926), s.343.

tıyla birleşerek, çok uzak yerleri İzmir Limanı'na eklemişti¹⁶³. Kente bu demiryolu ağıyla getirilen üzüm, incir, palamut, zeytinyağı, tütün gibi ürünler vagonlardan çıkarıldıktan sonra, sayıları o dönemde 3.000'i bulan ve insan ya da hayvan gücüyle işletilen arabalara yüklenerek depolara yollanırdı. Hamallar tarafından indirildikten sonra, komisyoncular devreye girer; mal tüccarlar tarafından satın alınır ve depolara yerleştirilirdi. Sonuçta bu depolarda dış satım yapan kişilere ait atölyelerde işlenir, oralarından yeniden arabalar aracılığıyla mavnalara taşınır; mavnalardan büyük tonajlı ve uluslar arası sularda seyir yapabilen gemilere yüklenir ve böylelikle dış satımı yapılmış olurdu¹⁶⁴.

Çanakkale'den neredeyse Antalya'ya kadar uzanan kıyı şeridinde, küçük iskelelere inen yük balyaları ya da çuvalları küçük taşıma araçlarıyla ya İzmir Limanı'na getiriliyor ya da yükün oranı büyükse, açıkta duran bir gemiye, açıkta yükleme yapılarak, yükün Avrupa pazarlarına taşınması gerçekleştirilebiliyordu. İç bölgelerden ise, ağırlıklı olarak demiryollarıyla, demiryolları istasyonlarına indirilen yük balyaları, kömürle işleyen yük katarlarıyla, İzmir Limanı'na getiriliyorlardı. Genel eksiklikler nedeniyle, ürünlerin İzmir Limanı'na taşınması, her zaman büyük bir sorun olmuştu.

Bu ürünler, demiryolları yapılıncaya kadar deve ve katır kervanlarıyla limana taşımacılık yapılmıştı. İzmir'e getirilen mal, İzmir'de daha yaygın oldukları için gayrimüslim tüccarlara satılıyordu. Bu tüccarların depolarında biriken üzüm, incir, pamuk, palamut, meyan kökü, arpa, darı, susam vb mallar, gene ağırlıklı olarak yabancı kumpanyalara ait gemilere yükleniyor ve Avrupa pazarlarına gönderiliyordu. Ege Bölgesi'nde başta İzmir olmak üzere Çeşme, Urla, Karaburun, Menemen, Kemalpaşa, Foça, Manisa, Akhisar, Kırkağaç, Kasaba ve Salihli'de de yetiştirilen üzüm, pazara inen en değerli üründü. Çiftçiler

yaygın olarak bu ürünü yetiştiriyorlardı. Bu ürünlerin sağlıklı ortamda Avrupa pazarlarına ulaştırılabilmesi için, sağlam biçimde kutulanması çok önemliydi. Üzüm tüccarları tarafından köylüden toplanan üzümler, çoğunlukla 13-15 kiloluk kutularda paketlenmekteydi. Gemilerle taşımacılık yapan tüccarlar, üretilen bu kutulara büyük bir gereksinim duyuyorlardı. Bu nedenle kutuculuk yaygın bir üretim ve istihdam alanıydı. Ülkede limanlara yakın yerlerde çok sayıda kutu üreten atölyeler bulunuyordu. Bu etkinlik, yöre insanı için önemli bir geçim kaynağı olmuştu. Kimi nedenlerden dolayı zaman zaman kutu yapımı, gereksinimi karşılamaya yetmeyebiliyordu. Bu durumda İtalya, Romanya ve İsveç gibi ülkelere kutu alımı yapıldığı da oluyordu. İncir ise Kuşadası, Ödemiş, Tire, Bayındır, Aydın, Bozdoğan,

Nazilli, Söke ve civarında ağırlıklı olarak yetiştirilmekteydi. Alıcıları da daha çok en çok Amerika ve İngiltere'yd¹⁶⁵. Bazı yıllar incir üretimi 300.000 tona kadar ulaşmıştı¹⁶⁶. Amerika'nın gereksinim duyduğu inciri, kendi ülkesinde üretme girişimiyle Türkiye'de incir üreticisinin önemli

sıkıntılarla karşılaştığı gözlemlendi. Bu nedenle incir üreticisini başka bir ürün yetiştirmeye yönelik arayışlar bile ortaya çıktı¹⁶⁷. Tütün ise gittikçe önemi artan ve yaygın olarak üretilen en önemli ürünlerdendi. Ege Bölgesi'nin hemen hemen her yerinde yetiştiriyor, 55-60 kiloluk balyalar halinde Amerika, Almanya ve Hollanda ve İtalya gibi ülkelere gönderiliyordu¹⁶⁸.

Bu ürünlerin gerekli satış bağlantılarının kurulmasından ve zorunlu vergi ödemeleri yapıp, resmi işleri tamamlandıktan sonra, yurt dışı satımı gerçekleştiriliyordu.

Kısacası İzmir Limanı ve liman etrafında dönen ekonomik hareketlilik; gemiler, gemilerin seyr-ü seferleri, Türkiye'nin ekonomik canlanışının en önemli kan damarıydı.

163 *Meslek*, 15 Aralık 1925; akt. Karabulut, çşt. syf.

164 Muhittin (Birgen), Türkiye'nin En Mühim Servetlere Sahip Mıntıkası : İzmir, *Meslek*, 30 Aralık 1924, s.9.; akt. Umut Karabulut, *a.g.e.*, s.17.

165 Umut Karabulut, *a.g.e.*, s.37.

166 *A.g.e.*, s.37.

167 *A.g.e.*, s.37. *Hâkimiyet-i Milliye*, 23 Nisan 1924.

168 "Başlıca İhracaat Emtiamız: Tütünlerimiz"; *İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, I/ 2 (Şubat, 1926), s.37.

②

Mübadele Gemileri

İzmir ve İzmir'i çevreleyen coğrafyada limanların, gemi kumpanyalarının; bu kumpanyalara bağlı gemi işletmeciliğinin, onlarla ilgili sorunların boyutları bu durumdayken, Türkiye birden bire çok ender görülebilecek bir durumla karşılaşır. Ege'nin karşı yakasında, Yunanistan ana karasında Türk nüfus hareketlenmiş; Türkiye'ye gelmek için yollara dökülmüşlerdi. Bu insanlar, Türkiye'ye gelmek için can atıyorlardı. Tarihin bu en önemli evrelerinden birisinde, süreç içinde sayısı neredeyse yarım milyona ulaşan insanları taşıma zorunluluğu hiç beklenmedik bir anda doğuyordu.





9 Eylül 1922'de İzmir'e ilk giren ve Hükümet Konağı'na bayrak çekerek Atatürk'ün elinden Buhara'dan gelen kılıcı alan süvari Yüzbaşı Şerafettin Bey kendisine armağan edilen kılıcıyla.

Tarihsel Dönemeç: Mübadele Göçmenlerini Taşıma Sorunu ve Sürecin Tarihsel Analizi

İzmir ve İzmir'i çevreleyen coğrafyada limanların, gemi kumpanyalarının; bu kumpanyalara bağlı gemi işletmeciliğinin, onlarla ilgili sorunların boyutları bu durumdayken, Türkiye birden bire çok ender görülebilecek bir durumla karşılaşır.

Ege'nin karşı yakasında, Yunanistan ana karasında Türk nüfus hareketlenmiş; Türkiye'ye gelmek

için yollara dökülmüşlerdi. Bu insanlar, Türkiye'ye gelmek için can atıyorlardı. Tarihin bu en önemli evrelerinden birisinde, süreç içinde sayısı neredeyse yarım milyona ulaşan insanları taşıma zorunluluğu hiç beklenmedik bir anda doğuyordu.

Bu sorun nasıl ortaya çıktı? Ve bu ivedi ve zorunlu durum nasıl oluştu?



Tarihsel Sürec

Lozan Barış Konferansı'nda son şekli verilen barış metni 24 Temmuz 1923'te, İsviçre'nin Lozan kentinde; Türkiye, Yunanistan, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Romanya, Bulgaristan, Portekiz, Belçika, S.S.C.B ve Yugoslavya delegasyonu tarafından imzalandı. Lozan Üniversitesi'nin konferans salonunda imzalanan ve Yakındoğu'ya barışı getiren bu antlaşmaya Türkiye adına Mudanya görüşmelerinde diplomatlık başarısını göstermiş olan, savaş günlerinin Batı Cephesi Komutanı, o günlerin de Dışişleri Bakanı İsmet Paşa imzasını koydu¹⁶⁹.

Konferans Türkiye ile Batılı ülkeler arasında, yıllardan beri süren savaş ortamına son vermek, barışı yeniden sağlamak amacıyla toplanmıştı. Birinci Dünya Savaşı, 10 Ağustos 1920'de Sevr Antlaşması'nın

müttefikler ve Osmanlı Hükümeti arasında imzalanmasına karşın bitirilememiş; Anadolu'daki ulusal direniş nedeniyle savaş, üç buçuk yıl daha fiilen/eylemli olarak sürmüştü¹⁷⁰. Bu sürecin sonunda koşullar değişmiş, doğal olarak, çözülmesi gereken sorunların nitelikleri farklılaşmıştı.

Konferansta tarafları savaşa sürükleyen bu etkenlerin irdelenmesi ve sonuca bağlanması gerekiyordu. Savaş sonrası ortaya çıkan yeni oluşumlar da var olan sorunlara eklenmişti. Bunların bir kısmı savaşların doğal sonucu olarak bir kısmı da umulmadık ve beklenmedik biçimde ortaya çıkmıştı. Koşullar

değişmiş, dengeler bozulmuş; bunun sonucunda yeni süreçler oluşmuş; pek çok etken, bu yeni süreçlerde varlığını hissettirmişti. Türk askerlerinin İzmir'e girmesiyle birlikte yeni durumun ayırdına varan dönemin aktörü olan ülkeler, oluşan duruma koşut olarak, yeni arayışlara yönelmişlerdi¹⁷¹. Silahlı güçlerin etki alanları değiştikçe yaşanan sürgün ve göçlerle birlikte nüfus yapıları değişiyordu. Bu durum, toplumsal ve ekonomik yapılar üzerinde etki eden yeni süreçler ve sorunlar yaratıyordu. Eski dönemlerden kaynaklanıp, o güne kadar uzanan köklü

sorunların yanı sıra, o anda ortaya çıkan büyük kapsamlı sorunlar da çözüm beklemekteydi. Örneğin sınırlar sorunu çözümü çok güç, karmaşık ve güçler dengesine göre yeniden ele alınması gereken bir sorundu. Ancak buna koşut olarak

ekonomik, siyasal ve hukuksal sorunların yanı sıra, giderek değişen nüfus görüntüsünün yarattığı sorunların da çözümü gerekiyordu. Sanki her şey yeniden kuruluyordu. Sınır değişimleri, orduların ileri geri hareketleri, yerleşik nüfus yapılarını değişime zorlamıştı. Savaş yıllarında ve savaşın sonrasında nüfusun hareketliliği açısından karmaşık bir görüntü ortaya çıkmıştı. Bu yeni görüntüden kaynaklanan sorunlar bu aşamada tarafları gerçekten de endişeye sürükleyecek ölçüde büyüktü¹⁷². Nüfusun önemli bir bölümü, yaşanan bu ani gelişmelere koşut olarak kendiliğinden yer değiştirmişti¹⁷³. Nüfus boşlukları oluşmuş; bu boşluk ya olduğu gibi kalmış ya da baş-



169 Mudanya Bırakışması'nı değişik yönleriyle ele alan ve içinde değişik bilim adamlarının, ele alınan makaleler bulunan şu yapıta bakılabilir: *Ulusal Zaferimizi Taçlandıran Kent: Mudanya*, Mudanya Belediyesi yay., Bursa, 2007; ayrıca, genel olarak bkz. Ali Naci Karacan, *Lozan*, Milliyet yay., İstanbul, 2006; Selahattin Tansel, *Mondros'tan Mudanya'ya Kadar*, Milli Eğitim Bakanlığı yay., Ankara, 1978; Ali Fuat Türkoglu, *Mondros ve Mudanya Mütarekesi Tarihi*, TTK yay., Ankara, 1948.

170 Konu ile ilgili olarak bkz: Ali Naci Karacan, *a.g.e.*; ayrıca, bkz. Cemil Bilsel, *Lozan*, 2. cilt, Eylül, 1998. Konu pek çok yapıtta irdelenebilir: Örneğin bkz. Dimitri Pentzopoulos, *The Balkan Exchange of Minorities and its Impact on Greece*, London, 2002, s.23-75.

171 Daha Türk komutanlar İzmir'de iken, müttefiklerin barış arayışları için bkz. Kemal Arı, "Mudanya Bırakışması'na Giden Yolda İzmir ve İzmir Kamuoyu", *Ulusal Zaferimizi Taçlandıran Kent: Mudanya...*, s.137-144.; kısmen şurada: Aynı yazar, *Üçüncü Kılıç: İzmir'in Kurtuluşu ve Yüzbaşı Şerafettin Bey*, Zeus yay., İzmir, 2006, çft. syf; (Ayrı baskısı: Maltepe Ün. yay., İstanbul, 2006.)

172 Kemal Arı, *Büyük Mübadele, Türkiye'ye Zorunlu Göç (1923-1925)*, Tarih Vakfı Yurt yay., 4. baskı, İstanbul, 2003; aynı yazar, "Kurtuluş Savaşı'nın Bitiminde Türkiye Dışına Yönelik Göçler ve Sonuçları", *Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri: Değişen Dünya Dengeleri İçinde Askeri ve Stratejik Açılardan Türkiye* (İstanbul, 23-25 Ekim 1995), I, Gnkur. ATASE yay., Ankara, 1995, s.496-504.

173 Yer değiştirme işleri aslında eskiden beri var olan ve süregelen bir oluşumdur. Bkz. Cengiz Orhonlu, "Yunan İşgalinin Meydana Getirdiği Göç ve Yunanlılar'ın Yaptıkları Tehcirin Sonuçları Hakkında Bazı Düşünceler", *Belleten*, XXXVIII/148 (1973), s.485-495.

ka aktörler tarafından kimi zaman yasal, kimi zaman yasal olmayan yollarla doldurulmuştu. Konunun, hem savaşa taraf olan hem tek tek ulusların kendisini ilgilendiren, hem de uluslar arası ölçekte ve boyutta önemli yönleri vardı¹⁷⁴. Dolayısıyla, nüfus hareketlerini uluslararası zeminde, hukuksal çözüm boyutuyla ele almak ve irdelemek, ardından da kalıcı bir çözüm ortaya koymak son derece önemliydi. Sorun yalnız savaş sonrasında ortaya çıkan bir sorun da değildi; en azından etkileri yönüyle, tarihsel temelleri ve kökleri vardı¹⁷⁵. Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılma sürecinde nüfusun değişik nedenlerle kimi zaman Türkiye dışına, kimi zaman da Türkiye'ye doğru hareketi görülmüştü. Bu süreç, yeni halkalar biçiminde Kurtuluş Savaşı döneminde ve sonrasında da yaşanmaktaydı¹⁷⁶.

Balkan Sorunu'nun, Türkler için ne büyük kanayan bir yara olduğu, yakın tarihteki kanlı olaylarla ortaya çıkmıştı. Uluslaşma Süreci'ne koşut olarak bu coğrafyada halklar, kendi ulusal devletlerini kurmak amacıyla, yüceltiilen ulusçuluk ideolojisine koşut olarak eyleme geçmişlerdi. Bunun sonucunda, Balkanlar'da birçok ulusal devlet kurulmuştu. Bu yeni ulusal devletler, Türk ve Müslüman kitleleri, kendi toplumsal yapıları için tehlike olarak görüyorlardı. Karmaşık duygular ve yaklaşımlar, kurulan yeni devletlerin sınırları içinde kalan Türklere yönelik baskı politikaları yaratılmasına neden oluyordu. Buna karşın, başta Jön Türklerin işbaşında bulundukları dönemlerde

olduğu gibi; Türkiye'de de azınlık politikalarında kırılmalar kendini göstermekteydi¹⁷⁷. Devletlerin sınırları değiştikçe, yeni oluşan sınırın her iki yakasına doğru göç olgusu da ivme kazanmaktaydı¹⁷⁸. Böylece kurulan yeni devletlerin yarattığı baskılar, Türk ve Müslüman toplulukların Balkanlar'dan koparak, Anadolu'ya yönelik göçlerinde en belirleyici etken olarak ortaya çıkmıştı. İ. Tekeli'nin yerinde bir saptamasıyla; bu baskı ve göçe zorlama olgusunun başında, ağırlıklı olarak Balkanlar'da ortaya



çıkan, etnik ve dini karakteri olan ulusçuluk kavramı gelmekteydi. Bu nedenle din ve etnik ivmeyle şekillenen ulusçuluğa dayanan yeni devletler; imparatorluklardaki gibi, farklı etnik ve dini gruplara hoşgörü ile bakamamışlardı. Türk-Müslüman

kitlelere düşmanlıkla örtüşen bir ulusçuluk kimliğine bürünmüşlerdi. Her yeni kurulan ulusal devlet, toprak egemenliğini sağlamak çabasıındaydı. Devlet kendilerinin; ama azınlık konumundaki Türklerin ellerinde hala geniş araziler vardı. Türklerin ellerindeki toprakları alarak, Türk varlığına son vermek amacıyla onları göçe zorlamayı gerekli görmüşlerdi. Yeni bağımsızlığını elde eden

bu uluslar, ulusal egemenliklerini pekiştirmenin yolunu,

ülke nüfusunun homojenleşmesinde buluyorlardı. Böylece, imparatorluğun eski topraklarından, Türkiye'nin yeni sınırlarına ve doğal olarak Türklerin elinde kalan son topraklara doğru, bir Türk-Müslüman nüfus göçü başlamıştı¹⁷⁹.



Mübadele ile gönderilen Rumlar'ı temsil eden bir karikatür

174 Kemal Arı, a.g.m., çşt. syf.

175 Gülten Kazgan, "Milli Türk Devleti'nin Kuruluşu ve Göçler", *İ.Ü.İstisat Fak. Mec.*, 1-4(Ekim 1970-Eylül 1971), s.311-331.

176 Bu göçlerin, Yunan tebayı ilgilendiren boyutu için bkz. Dımitri Pentzopoulos, a.g.e., s.26-48.

177 A.g.e., s.53.

178 Kemal Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri*, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul, 2003; ayrıca, bkz. Pentzopoulos, a.g.e., çşt. syf.

179 İlhan Tekeli, "Osmanlı İmparatorluğundan Günümüze Nüfusun Zorunlu Yer Değiştirmesi ve İskan Sorunu", *Toplum ve Bilim*, 50 (Yaz, 1990), s.54.



Bu süreç, kanlı bir süreçti. Şiddet, toplu öldürmelere dayanan insan kıyımı, malların yağmalanması, insan haklarını hiçe sayan totaliter uygulamalar ve faşizan yöntemler bu göçe zorlama sürecinde her zaman vardı. Değişik zamanlarda insan haklarına müdahale olarak algılanması gereken bu zorlamalar, tarihsel dalgalanmalar biçiminde tekrarlanıp duruyordu. Balkanlar'dan Türk ve Müslüman kitleler, büyük yığınlar halinde Anadolu'ya doğru kopup geliyorlardı. Bu çekilişte yaşanan kanlı sahneler nedeniyle de, gelecekte oluşacak yeni düşmanlıkların ve hesaplaşmaların tohumları serpilirdi.

Türk Kurtuluş Savaşı, bir anlamda bu süreci tersine çevirdi. O tarihe kadar, genellikle Balkanlar nüfus boşalmasına neden olurken, bu kez Balkanlar'a yönelik bir büyük göç dalgası kendini gösterdi¹⁸⁰. Anadolu'daki Yunan yenilgisinden sonra, Türklerin kendilerinden intikam alacaklarından korkan Rumlar, yığınlar halinde Yunanistan'a göç ettiler. Yunanistan'a perişan biçimde yığılan Rumların sayısı bir iki ay sonra 850.000'e kadar ulaştı. Perişan biçimde Yunanistan'a yığılan bu kişiler barınma, beslenme ve sağlık sorunlarıyla karşı karşıya bulunuyorlardı. Yalnızca Atina'da 200.000 kişinin açıkta kaldığından söz ediliyordu¹⁸¹. İstanbul'dan kaçarak Yunanistan'a giden Rumların sayısı, bir İstanbul

gazetesine göre 100.000'i geçmişti¹⁸². Yunanistan'a yığılan Rumlar, Yunanistan'daki Müslüman halka büyük bir öfke ile bakıyorlar, içine düştükleri felaketin sorumlusu olarak Türkleri, doğal olarak da Yunanistan'daki Türk ve Müslümanları görüyorlardı. Bu hoşgörüsüz topluma bir süre sonra, Anadolu'daki savaştan firar ederek Yunanistan'a yığılmış kaçkın askerler de katıldılar. Bunların önemli bir kısmı, askeri mahkemede yargılanırlar korkusuyla kentlere inemiyorlar ve kırsal alanda, dağlık bölgede güvenliği bozacak eylemlere yöneliyorlardı. Yunanistan'ın dağlık yerlerinden, hatta Selanik gibi en güvenli yer olarak bilinen bölgelerden bile Türklerin kıyıma uğradıkları, saldırılar sonunda onlarca kişinin öldürüldüğü haberleri geliyordu.

O tarihlerde Selanik'te yayınlanmakta olan Yeni Asır gazetesi, kente Anadolu'dan gelen Rum göçmenler için şunları yazıyor:

“Evvelsi gün şehrimize Patris vapuruyla, 2.100 yaralı gelmiştir. Bunların ekserisi hafif mecruh olup, arzu edenlere memleketlerine gitmek için etibbanın müsaadesiyle mezuniyet verilmiştir. Aynı sefine ile bir hayli muhacirin de gelmiştir. Muhacirinden vakit ve hali iyi olanlar otellere yerleşmişlerdir. Fakir olanlara hükümet tarafından mesken bulunacaktır.”¹⁸³

180 Konuya ayrıntılı olarak şu çalışmada değiniliyor: Kemal Arı, *a.g.m.*; ayrıca, bkz. Renee Hirschon, *Mübadele Çocukları*, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul, 2000.

181 *Tanin*, 23 Teşrinievvel 1922.

182 *Tanin*, 28 Teşrinievvel 1922.

183 *Yeni Asır*, 11 Eylül 1922.

Ülkede siyasi ortam da akıl almaz ölçüde karıştı. Sık sık askeri darbeler oluyor, darbe sonucu yönetimi ele alanlar, eski yönetimle sıkı bir mücadele içine giriyorlardı. Gunaris Hükümeti'nin önde gelen üyeleri, savaşın ve doğal olarak yenilginin sorumlusu olarak görüldükleri için ihtilalciler tarafından asılmışlardı. İktidara gelen yönetimler kendilerini destekleyen bir kamuoyuna gereksinim duyuyorlar, onların isteklerine göre

hareket etme yoluna gidiyorlardı. Yunanistan'a yığılan Rumların öncelikli isteği, Türklerin ellerinde bulunan taşınmaz mallara yerleştirilmelerini sağlamaktı. Türklerden kalacak taşınır ve taşınmaz malların, içine düştükleri sıkıntıyı bir ölçüde azaltabileceğine inanıyorlar; hatta savaşın sorumlusu olarak gördükleri insanların mallarını ellerinden almayı kendileri için hak olarak görüyorlardı¹⁸⁴.

مهاجرلر دون متینگ عقد ایتدیلر تورک - یونانہ اشتراقنامہ سی متینگ مصنع اولاماندہ دولابی اظہار ممنونیت ایدلری

متینگده دبیلہ قرارلردہ عبارتہ ؟



وخصوصی الطوار

سلطانہ احمدہ دولتی متینگ اشتراق ایدلردہ بہ منظرہ

Göçmenlerin düzenlediği bir propaganda

184 Hâkimiyet-i Milliye, 17 Eylül 1923; konuya kısmen değinen bir çalışma: Seçil Akgün; "Birkaç Amerikan Kaynağından Türk-Yunan Mübadelesi Sorunu", Üçüncü Askeri Tarih Semineri: Türk Yunan İlişkileri, Gnkur. ATASE (Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Bşk) yay., Ankara, 1986; s.241-257; yine bkz. aynı yazar, Turkish-Greek Population Exchange With A Selection From AmeriBCA,n Documents", Turkish Review of Balkan Studies Anual 1993, I, İstanbul, 1993; yine kısmen bkz. Ergün Aybars, Kemal Arı, "The Past and Present of Western Thrace", Turkish Review: Quarterly Digest, (Summer, 1990), s.25-39.

Bozgun Sonrasında Yunanistan Ve Türkler

Yunanistan'da olağanüstü bir yığılma vardı. Toplumsal, ekonomik, siyasal bunalımlar dayanılmaz boyutlara ulaşmıştı. Ekonomik dengeler alt üst olmuş, fiyatlar çılgınca artmış, temel tüketim maddeleri kıtlık yüzünden karneye bağlanmıştı. Yarım okkalık bir siyah ekmeğin fiyatı 5 drahmiye kadar yükselmişti. Para bulunmuyordu. Para olsa da bir işe yaramıyordu; çünkü para karşılığında alınacak tüketim maddesi bulmak neredeyse olanaksızdı¹⁸⁵. Yunanistan'a kaçan mülteciler, Yunan ekonomisi üzerinde büyük bir yıkım yaratmışlardı. Drahmi devalüasyona uğramış, bunun sonucunda ticaret dengeleri bozulmuştu. Yunanistan, gereksinim duyduğuunun %75'ini ithal etmek zorundaydı. Bu hükümet açısından büyük bir zorluk yaratıyordu. Buna karşın, her göçmen için günlük iki drahmi ödenmesi için uğraşılıyordu. İnsanlar açlıktan ölebilirlerdi. Göçmenler arasında tifüs ve çiçek hastalığına rastlanmıştı. Caffery gibi Amerikalı diplomatlara göre Milletler Cemiyeti'nin bu insanlara ilaç ve tıbbi malzeme yardımı yapması gerekliydi¹⁸⁶. Büyük kentlerde dükkânların yağmalanmasına tanık olunuyordu. Hükümet ya da bir başka ülke tarafından zor koşullar içine düşmüş insanlara yapılan yardımlar yetersizdi. Atina Merkez Komitesi, muhtaç durumda olan göçmenlere yardım etmek üzere kurulmuştu. Bir süre sonra bu komite de bu yoğun istekler karşısında yardım yapamaz duruma düştü. Amerikan Yardım Kurulu adlı kuruluş hem Yunanistan'da, hem de Türkiye'de Rumlara yardım etmek üzere çaba gösteriyordu¹⁸⁷.

Anadolu'da uğradığı yenilgiden sonra Yunanistan, büyük bir iç karışıklığa sürüklenmişti. Yenilginin ülkeye getirdiği büyük toplumsal ve ekonomik

sorunları çözemedi, eski anlaşmazlıklar ve fırka çekişmeleri yeniden alevlenmişti. Konstantinciler ve Venizelosçular arasındaki derin anlaşmazlık, Yunanistan'ın eski refahını yeniden geri getirme yolundaki umutları kırmıştı¹⁸⁸. Yenilginin şokunu ilk hissettiği zaman, ülkenin çıkarları için halka "itidal ve sükûnet" öneren basın da¹⁸⁹, kısa bir süre sonra bu çekişmeye katıldı. Gunaras Hükümeti'ne karşı çıkan ayaklanmalarda, Küçük Asyalı (Anadolu) göçmenler de etkili oluyorlardı. 24 Eylül 1922'de, Sakız ve Midilli adalarında, Venizelos taraftan Yunan subayları büyük bir ihtilal başlattılar. Bu ihtilal daha sonraları Selanik ve Atina'ya kadar yayıldı¹⁹⁰. Atina üzerine yürüyen asiler, sonunda teslim olsalar da, hükümet güçlerine karşı direnç-



Eleftherios Venizelos

le çarpıştılar¹⁹¹. Bu tür başkaldırmalarla birlikte, Kral Konstantin tahttan inmiş, yerine oğlu geçmiş; Konstantin ise Atina'yı terk etmişti¹⁹². 1923 yılı sonuna kadar, Yunanistan, sık sık askeri diktatörlerin başlattığı ihtilallere tanık oldu; öyle ki, her iki-üç ayda bir, bir general merkezi idareye karşı başkaldırıyor, Atina'ya hâkim bir tepeye toplarını çıkarınca, iktidarı eline alıyordu¹⁹³. General Gonas, General Kondilis, General Pangalos sırasıyla iktidarı ellerine almışlardı. 1923 yılının sonunda, iktidarın sivillere devredilmesi, Venizelosçular'ın sol kanat lideri Papanastosya'nın başbakanlığa geçmesi ve cumhuriyeti ilan etmesiyle, olaylar kısım durulmuş gibiydi¹⁹⁴.

Türkiye'den göç ederek Yunanistan'a yığılan bütün Rumlar, Türk hanelerinde iskân edilmeye çalışılıyordu. Türklere kendi evlerinde birer oda bırakılıyor, öteki kısımları Rumlar yerleştiriliyordu. 23

185 Tanin, 20 Teşrinievvel 1922.

186 Ayhan Aktar, "Türk Yunan Mübadelesinin İlk Yılı: Eylül 1922-Eylül 1923", *Yeniden Kurulan Yaşamlar: 1923 Türk-Yunan Zorunlu Mübadelesi*, İstanbul Ün. yay., İstanbul, 2005, s.63.

187 Tanin, 23 Teşrinievvel 1922.

188 *Hâkimiyet-i Milliye*, 28 Ağustos 1923.

189 *Yeni Asır*, 11 Eylül 1922.

190 Bkz. U.Kocatürk, a.g.e., s.349.

191 *Hâkimiyet-i Milliye* 28,29 Teşrinievvel 1923; ayaklanmanın bastırılmasından sonra 1.Ordu Komutanlığı'nın emriyle Yunanistan'daki

muhallif gazeteler kapatıldı; böylece, Atina ve Pire gibi, muhaliflerin seslerinin çokça yükseldiği yerlerde, onları etkileyen basın eski etkinliğini yitirdi; *Hâkimiyet-i Milliye*, 30Teşrinievvel 1923.

192 U. Kocatürk, a.g.e., s.350.

193 Tevfik Rüşti Aras, "Türkiye-Yunanistan", *Görüşlerim*, İstanbul, 1968, s.186; bu tür ayaklanmalar Yunanistan'da sanki güncel olaylarmış gibi bir atmosfer bile yarattı. T.R.Aras, toplumun bu tür büyük çalkantılar karşısındaki tepkisizliğini: "...Bu olaylar pek fazla gürültü yapmadan geçiyordu", sözleriyle açıklar. Bkz. A.g.e., s.186.

194 A.g.e., s.196.

yaşından 43 yaşına kadar Müslümanlar silâh altına davet edildi. Her birinden derecesine göre, 5.000–10.000 drahmi bedel istendi. 1922 ve 1923 yılı hâsılatının ve kullanım eşyalarının, tarım araçlarının yarısından fazlasına

hükümet tarafından el konuldu¹⁹⁵. Türklerin ellerindeki malı satması yasaklanmış; mezalim karşısında ezilip biten bir halka dönüştürülmüştü. “Selanik’te gece gündüz rahat yoktur. Büyük bir helecan ve dehşet hükümfermadır”¹⁹⁶.

Türkiye’den Yunanistan’a kaçan Rumların iâşesi genellikle oradaki Türkler’in üzerine bırakılıyordu. Zahiresi, arazisi, hayvanları alınan Karaferye, Vodine, Yenice, Karacaabat, Langaza, Kılıkış ve çevresi ile diğer bölgelerdeki pek çok insan aç ve çıplak bir durumda Selanik’e göç etmek istiyorlardı. Ancak türlü zorluklar nedeniyle buna da olanak bulamıyorlardı¹⁹⁷. Rum göçmenlerin Yunanistan’a gelmesiyle, Müslümanların ellerindeki ürünlerin yüzde yetmiş beşine savaş vergisi adı altında el konuldu.

Bankalardaki Türk paralarına da... Büyük kentlerde toplanan Müslümanlar, yarı çıplak, aç ve ilaçsız bir durumda, yaşamlarını ve onurlarını kurtarmak için gemi bekliyorlardı¹⁹⁸. Baskı ve zora karşı azıcık sesini yükseltecek olanlar, Makedonya’nın çe-

şitli yerlerine sürgün ediliyorlardı. Yunanistan’da asker ve jandarma terhis edilmişti. Bu işsiz insanlar, Rum göçmenlerle birlikte olup, soygunculuğa başlamışlardı. Hatta zaman zaman, asayişini sağlamakla görevli jandarmalar da bu soygunlara katılıyorlardı. Yiyecek bunalımı ise dayanılmaz boyutlara ulaşmıştı.¹⁹⁹

Yunanistan’daki bu tür siyasi çalkantılar, ülkenin yaşamakta olduğu sosyo-ekonomik sorunlarla bütünleşince, buhran dayanılmaz boyutlara ulaşıyordu.



Venizelos ve Büyük Yunanistan Heykeli

Savaşın ve yenilginin neden olduğu ekonomik sorunlar, ülkenin savaş sonrasında uğradığı büyük göç seli, Yunanistan’ı tam bir felce uğratmıştı. Türkiye’den giden bir milyonu aşkın Anadolu

Rum’undan başka, Bulgaristan ve Rusya’dan da 1.200.000 göçmen Yunanistan’a sığınmış, bunlar ülkeye ekonomik, sosyal, yönetsel sorunlar getirmişti. Böylece Yunanistan, kısıtlı topraklarında birdenbire iki milyondan çok fazla nüfusu barındırmak zorunda kaldı²⁰⁰. Buhran

böylece, “dehşetli bir surette” artmıştı; halkta para yoktu; bununla birlikte yiyecek de yoktu.

Çarşılarında, mağaza ve dükkân sahipleri, adeta tetik üzerinde duruyorlardı. Aniden dükkânlar kapanıveriyor, çarşılarında yağmalar ve kapışmalar



Yunan tarafından soyulan Türklerden birkaçı

195 Tanin, 22 Teşrinisani 1923.

196 Tanin, 30 Kanunievvel 1922.

197 Tanin, 30 Kanunievvel 1922.

198 Hâkimiyet-i Milliye, 14 Ağustos 1923.

199 Ahenk, 24 Ağustos 1923.

200 Bkz. Seçil Akgün, “Birkaç Amerikan Kaynağından Türk-Yunan Mübadelesi Sorunu”, *Üçüncü Askeri Tarih Semineri: Türk-Yunan İlişkileri*, Gn.Kr. Yay., Ankara, 1986, s.247; yine bkz. Çağlar Keyder, *Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye*, (1923-1929), Yurt yay.3, Ankara, 1982, s.38.

görülyordu. Drahmi ise her geçen gün düşüyordu. Ağustos ayı ortalarında bir İngiliz lirası, 270 drahmiye kadar yükselmişti²⁰¹. Bu ortamda mübadele edilmeyi bekleyen Yunanistan'daki Türker'in durumu ise, gerçekten korkunçtu.

Yunanistan'da, yenilginin yarattığı psikolojik boşluk ve sosyo-ekonomik bunalım, Türkler üzerindeki Yunan baskı ve zulmünü dayanılmaz boyutlara ulaştırdı. 27 Eylül 1922'de, bir an önce barış yapılması dileğinde olan Kardinal Gaspari'ye M. Kemal Paşa: "...Yunan ordusunun terke mecbur olduğu bölgede bulunan bütün şehirlerimiz ve kasabalarımız yanmış ve ahalı her türlü zulme maruz kalmıştır. Aynı zulüm yeni bir şiddetle Trakya'da yapılmaktadır. Bu insani hissi bugünkü durumu yaratanlar nezdinde uyandırmanızı sizden rica ederim" diyordu²⁰². 1922 yılı sonlarından itibaren, Türk hükümetlerinin Yunan zulümleri üzerine yaptığı girişimler, uzun süre etkisiz kaldı²⁰³. Türklerin "hunharca" katledilmeleri uzun süre devam etti. Yunanistan'da askerlerin ve jandarmaların büyük kısmı terhis edilmişlerdi. Yunanistan'a dışardan yığılmış olan göçmenler, büyük kentlerde ve dağlık yörelerde hayal kırıklığı ve umutsuzluk içindeydiler. Bu işsiz-güçsüz insanlardan, hiç bir yaptırım tanımadan, soygunculuk, adam dövme, yaralama, hatta öldürme gibi yollara başvuranlar oluyordu. Öyle ki, asayişli sağlamakla görevli jandarmalar bile bunlar tarafından zaman zaman soyuluyorlardı²⁰⁴. Rum göçmenlerin Yunanistan'a gelmesiyle, bizzat hükümet, resmi yollardan Türklerle karşı baskı politikası başlattı. Müslümanların ellerindeki ürünlerin yaklaşık yüzde yetmiş beşi "*Harp Vergisi*" adı altında alındı²⁰⁵. Bununla yetinilmedi, Yunan Hükümeti Temmuz 1923'te, mübadele hükümlerine aykırı olarak, Türklerin hukuksal ka-



Trakya Türkleri'ne yapılan baskıları görüşen TBMM'de Başvekil İsmet Paşa konuşurken

zanımlarını ve bununla ilgili hükümleri kaldırdı²⁰⁶. İzmir'den Selanik'e giden bazı Museviler de Türkiye aleyhtarlığı yapıyorlardı²⁰⁷. Yunanlılar, mübadil Türklerin bırakacakları taşınmaz malların paraca değerini saptamada düşündükleri aldatmacada, kendilerine yardım etmeyecek müftüleri görevden alıyor, yerlerine bir zamanlar Yunan askerleriyle işbirliği etmiş olan "hain" hocaları atıyorlardı²⁰⁸. Hükümet yeni bir karar daha alarak, orta ve batı Makedonya mutasarrıflarına gönderdiği bir tamimde, Rum göçmenlerin iskânı için "*iane*" toplanılmasını istemekteydi²⁰⁹. Bu tamim, Makedonya Türkleri arasında büyük bir heyecan yarattı. Selanik'te yayınlanmakta olan Yeni Asır gazetesi, Yunanlılardan gelebilecek her türlü baskıyı göze alarak, bu tamimle ilgili sert bir eleştiride bulundu: "*Muhacirlerin iskânı, mensup oldukları millet için mukaddes bir vazife-t insaniyedir. Bu vazifenin bütün ağırlığı, bir kaç hafta sonra muhacir olacak, hatta bugünden muhacir addedilen bedbaht bir kitleye yüklenmekle ne fayda ne de hak ve insaniyet itibarıyla bir gaye aranabilir. Bugüne kadar yerleştirilen muhacirlerin nasıl yerleştiği gözler önündedir. İşgal edilmemiş tek bir İslam hanesi kaldı mı? İslamların müstecir sıfatıyla oturdukları hanelere varıncaya kadar meskenlerinin büyük bir kısmını muhacirlere terk ederek,*

hanelerin tamamı için ağır icarlar temin etmediler mi? Ve etmekte devam etmiyorlar mı? Yine kendi atilerinin ne olacağını düşünmeden bir vecibe-i insaniye olarak muhacirler pek mühim ianette bulunmadılar mı? Nihayet arazilerinin âlât ve vesait-i ziraiye hâsılasıyla beraber nısfı muhacirlere tahsis edilmedi mi? Böyle olduktan sonra, muhtaç-ı muavenet olan muhacirleri beslemek için yine İslam menabiini düşünmek ve ancak ihtiyaç hâsıl olursa

201 Ahenk, 24 Ağustos 1923.

202 Atatürk'ün Söylev ve..., C.V, Ankara, 1972, s.138.

203 Bkz. TBMM Zabıt., D.1,1.III, C.XXV, Ankara, t.y.. s.283-284.

204 Ahenk, 24 Ağustos 1923.

205 Hâkimiyyet-i Milliye, 14 Ağustos 1923.

206 Hâkimiyyet-i Milliye, 21 Ağustos 1923.

207 Ahenk, 1 Ağustos 1923.

208 Ahenk, aynı sayı; Kurtuluş Savaşının verildiği yıllarda, Yunanlılarla işbirliği ederek isimleri "*ihane belgeleri*" ne geçmiş olan bu kişilerin bir kısmı, "150'likler, listesinde yer aldıklarından, Türkiye dışına çıkarıldılar. Bunların bir kısmı Yunanistan'a kaçarak, Türkiye aleyhinde yürüttükleri kampanyalarını sürdürdüler Konu ile ilgili bkz. İlhami Soysal, *Kurtuluş Savaşı'nda İşbirlikçiler*, İstanbul, 1985; aynı yazar, *150'likler*, 2.baskı, İstanbul, 1985.

209 Vatan, 27 Ağustos 1923'ten nakl. Hâkimiyyet-i Milliye, 28 Ağustos 1923.

Hıristiyan menabiinin istimal edilmesini emretmek, arandan maksadı temin edemez. Şimdi sorarız, Müslümanlar bugün kendi vatanlarında hiç bir yerden muavenet görmeyen ve ümit edemeyen felaketzede muhacirler değil midir? Ellerindeki birkaç kuruş veya birkaç kilo mahsulü, gayri müstahsil kaldıkları bu zaman için kendi işelerine ve yarınki hicret zamanlarına saklamak hakları değil midir? / Yarınki Müslüman muhacirler, kendi felaket ortakları olan Rum muhacirlerden hâl'en ve istikbal'en daha müreffeh bir halde midir? Nazarımızda hükümetin emri emirdir. Fakat anlayamıyoruz, bu buhranlı dakikalarda kendimiz ne olacağız ve nasıl yaşayacağız? Gelecek kış bizim için kış değil midir? Hükümet on senelik tabasına son bir lütuf ve atıfet olmak üzere onları yerleşecekleri topraklara yollayıp, kendi başındaki muhacirin meselesi için serbest kalsa ve biz nihayet talihimiz ile karşı karşıya gelsek?"²¹⁰.

Bu eleştirilere karşın, Yunan baskıları bütün fütursuzluğuyla devam ediyordu. Kandiye, Girit, Selanik gibi büyük yerleşim merkezlerinde, yüksek ve dağlık yörelerdeki Türk köylerinde evlere baskınlar, saldırılar yapılıyor; insanlar öldürülüyor, eşyalar yağma ediliyordu. Ahenk gazetesinin yazdığına göre, Kandiyeli Necip Hasan Efendi, evinin soyulmasını önlemek istemiş, olayın özü araştırılmadan jandarma aracılığıyla hükümete sevk olunmuş, sonunda haksız bir kararla, 2.500 drahmi para, altı ay da hapis cezasına mahkûm edilmişti²¹¹. En küçük sorunlarda bile, Türklerden büyük miktarlarda para alınıyordu. Baskı ve zora karşı azıcık sesini yükseltecek gibi olanlar, Makedonya'nın çeşitli yerlerindeki cezaevlerine gönderiliyorlardı²¹². Gümilcine, İskeçe ve

Drama hapishaneleri kısa sürede Türklerle doldu. Türklerin bu durumlara düşmelerinde Rum göçmenler de etkili oluyorlardı. Onlar, Türklerin yanlarında bir şey götürmelerini pek istemiyorlardı. Bunca eziyet, baskı ve zulüm altında bulunan Türkler, resmî makamlara yaptıkları başvurulardan hiçbir olumlu sonuç alamıyorlardı²¹³. Örneğin, Cemaat-i İslami'ye Heyet-i İdaresi, bu baskılan Yunan hükümeti nezdinde protesto ederek, ahalinin bu derece baskı altına alınmamasını istemiş, oysa bu başvurusuna yanıt bile alamamıştı²¹⁴.

Evlerinden atılan, baskı ve teröre hedef olan

Türklerin yaratıkları en canlı örnek, Kozana ve Kayalar halkıyla ilgiliydi. Daha Sakarya Savaşı verilirken, evlerinden atılan ve ot ile karınlarını doyurmaya çalışacak kadar sefalet içine düşmüş olan bu zavallılar, pek zor durumdaydılar. Türk-Yunan Savaşı'nın henüz noktalan-



dığı bir sırada, Batı Trakya'da çıkar gözeten Bulgar komitacıları Yunan sınırında faaliyetlere başladıklarında, Yunanistan Hükümeti bunlar üzerine asker sevk etmiş, Yunan sınırında meydana gelen olaylardan heyecana kapılan Türkler de, akın akın Selanik'e yığılmaya başlamışlardı²¹⁵. Bu göçler ve sahil kentlerine yığılma olayı, mübadele başlayınca-ya kadar sürdü. Bindirme iskelelerine gelene değin, kilometrelerce yol bin-bir zorluklarla yayan olarak aşılmaktaydı. Örneğin, Kayalar, Kozana, Karacaova gibi yerlerden hareket eden göçmenler, Karaferye İstasyonu'na kadar, 40-65 kilometrelik yolu yayan olarak yürüyorlardı²¹⁶. Sersefil olmuş bu insanların yarattığı buhran, ister istemez, bir takım bulaşıcı hastalıkları da ortaya çıkarıyordu²¹⁷.

210 *Yeni Asır* gazetesinin bu yazıyı yayınlayan nüshasını göremedik *Yeni Asır*dan nâkl: *Hâkimiyet-i Milliye*, 28 Ağustos 1923; bu yazıdan sonra yeni *Asır* gazetesini, Yunan hükümetince kapatılmıştır; *Hâkimiyet-i Milliye*, aynı sayı.

211 *Ahenk*, 22 Temmuz 1923.

212 *Hâkimiyet-i Milliye*, 21 Ağustos 1923.

213 *Hâkimiyet-i Milliye*, 9 Eylül 1923.

214 *Ahenk*, 22 Temmuz 1923

215 *Türkiye Hilal-i Ahmer Mecmuası*, Sayı:31 (15 Mart 1340), s.226.

216 *TBMM Zabıtı...*, C.X, s.50.

217 *Ag.e.*, s.50.

Bu halk, bulundukları yörede, mübadele uygulaması henüz yapılmadan önce, çok kötü bir durumdaydılar. Ot ile ve yörede doğadan topladıkları başka şeylerle gıda gereksinimlerini karşılıyorlardı. Bunlarla ilgili taşıma söz konusu olduğunda, artık bitmek üzere oldukları hissediliyordu. Bunları kurtarmak için, henüz taşınmaları yapılmadan önce, 30.000 lira gibi bir parayla İmdad-ı Sıhhi heyeti buralara gönderilerek ve bunların hayatlarının kurtarılması için çalışıldı. Bu yörelerin insanları, ölüme mahkûm bir durumda memleketlerinden çıkarılmıştı. Bunlar aşağı yukarı gelenlerin sekizde birini oluşturuyorlardı. Doğal olarak taşınma esnasında ve göç sırasında, bu hastalıklı ve zayıf bünyeli insanlar, göç koşullarının doğal etkileri altında diğer göçmenlere oranla daha çok kayıp vermek zorunda kaldılar. Yine Selanik'in kuzeyinde, çeşitli yangın yerlerinden adeta oyuklar içinde barınmaya mahkûm halde bırakılan otuz bin kadar insanın da taşınmaları hiç de kolay olmamıştı²¹⁸. Bu aşamada Hilal-i Ahmer Cemiyeti Mübadele ve İmar İskân Vekâleti ortaklaşa, İmdad-ı Sıhhi heyetleri aracılığıyla, olabildiği ölçüde, yollara dökülen bu düşkün insanlara barınma, beslenme ve sağlıkla ilgili konularda yardım elini uzatmaya çalıştılar. Kozana'da 1.500, Karaferye İstasyonu'nda 1.000, Ahdova'da 1.000 kişiyi ağırlamaya ve barındırmaya yeterli üç misafirhane kuruldu. Çadırlardan oluşan bu misafirhanelerde, sıcak yemek ve ekmek servisleri yapılıyor, hasta olanların tedavileriyle uğraşılıyordu.²¹⁹ Selanik'e yığılan göçmenler ise, kentin içine dağılmışlar, se-

fil durumlara düşmüşlerdi. Bunların kent içine dağılmalarını önlemek ve Yunanlı fırsatçıların elinde, fazla kira vererek soyulmalarına engel olmak amacıyla, Hilal-i Ahmer Selanik İmdad-ı Sıhhi heyeti tarafından, kent çevresinde, Kireç Köyü tarafındaki Kara Hüseyin yöresinde, 5.000 kişiyi ağırlamaya yeterli ve sağlık için elverişli çadırları olan, büyük bir misafirhane kuruldu. Çevrede bulunan arı ve temiz su kaynakları, karma komisyonun Türk Murahhas Heyeti'ne verdiği 1500 drahmi harcanarak, misafirhaneye akıtıldı.



*Selanik'te bekleyen göçmenlere
Hilal-i Ahmer yardım ederken*



Karargâhta sürekli doktorlar, hastabakıcılar bulunduruldu; bir dispanser açıldı, buraya gelen göçmenler sırayla aşılandı²²⁰. Yine Drama'daki İmdad-ı Sıhhi heyetine, bu tür kamplar kurulması için 200 çadır gönderildi. Bunların 30'u Bük, 45'i Papazköy, 45'i Hasır Köy, 40'ı Zırnova ve 30'u Pirsıçan mevkilerine gönderildi ve buralarda küçük kamplar kuruldu²²¹. Bu kampların kurulmasının ne kadar büyük bir yarar sağlamış olduğu, mübadelenin başlamasıyla birlikte ortaya çıkmıştır. Çünkü buralarda aşılanan ve belli bir süre geçince

vapurlara bindirilen göçmenlerden sonra, yeni göçmen kabileleri için bunlar ayrılıyor; böylece sürekli boşalıp dolan bu çadırlı ordugâhlar, göçmenlerin taşınmalarında büyük bir kolaylık yaratıyordu²²².

Bu heyetler de Türkiye'den gönderilen Hilal-i Ahmer müfettişlerinden Dr. Galip Hakkı ve Nizami Bey'ler tarafından teftiş ediliyorlardı²²³.

218 Refet Bey'in açıklaması: *TBMM ZC*, D.2, İ.2.C.X, Ankara, 1975, s.76.

219 *Türkiye Hilal-i Ahmer...*, s.226.

220 *A.g.mec.*, III/30 (15 Şubat 1340), s.199.

221 *A.g.mec.*, III/31, s.226

222 *A.g.mec.*, IH/30, s. 199; bu tür kamplarda göçmenlerin toplu halde bulunuşu, salgın hastalıklarla savaşta pek yararlı olmuştur.

223 *THAM*, III/31 (15 Mart 1924), s.228.



Bursa’da iskan edilmeyi bekleyen göçmenler

Yunan saldırganlarından imdadı sıhhi heyetleri bile etkilendi. Yunanistan’dan Türkiye’ye gönderilen Türklerin Selanik’te toplanan son kafilesinin sağlık, gıda gereksinimlerini karşılamaya nezaret etmek üzere şehirde bırakılan imdadı sıhhi heyeti, aralık ayının 5. günü, öğleden sonra, Yunan jandarmasının gözleri önünde halk tarafından saldırıya uğradı. Eşyalar kısmen tahrip edildi; hastalara mahsus yatak ve değişik eşyalar sokaklara atıldı. Dispanserdeki eşyalar kısmen tahrip edildi. Bu olay iki hükümetin arasındaki ilişkilere ve uluslar arası geleneklere aykırıydı. Bu olay üzerine heyet, toplayabildiği eşyalarla bir otele sığınmış ve olayı yetkili makamlara duyurmuş; tecavüzlere son verilmesini ve son muhacir kafilesinin dispanserine iadesini istemişti. Makamlar haksızlığı itiraf ediyorlar, ancak düzeltmeye yanaşmıyorlardı. Uzak yerlerden bir bir zorlukla Selanik’e kadar gelmiş olan göçmenlere yardım etmek için buraya gitmiş olan heyet, artık buna olanak bulunmadığını görerek, Selanik’i terk edip, İstanbul’a geldi. Olay Hilal-i Ahmer tarafından gerekli yerler nezdinde protesto

edildi. Olay üzerine özür dilenmesini istedi. Yunan Salib-i Ahmer’i bu olay üzerine, ilginç bir açıklama yapmıştı: Dispanseri boş sanan bir işgüzar memur, buraya Rum göçmenleri yerleştirmek için bu olaya neden olmuştu. Olayda kasti bir durum yoktu²²⁴.

Baskıdan kurtulmak için yollara düşen ve bir an önce canlarını Türkiye’ye atmak isteyen bu göçmenler, Türk hükümetini zor kararlar alma durumunda bıraktı. Türkiye normal olarak göç olayını, ilkbaharla birlikte başlatmayı düşünüyordu²²⁵. Kış aylarında yapılacak bir zorunlu göçte, umulmadık büyüklükte sağlık, barınma, beslenme, ulaşım ve yerleşme sorunlarının ortaya çıkacağı; birdenbire üretime geçirilemeyecek bu insanların, savaş yıllarının getirdiği külfetler altında iyice bunalmış bir ülkede, tüketici büyük bir kitle oluşturacağı ortadaydı. Bu durum, Türk yetkililerini ister-istemez ürkütüyordu. Yunanistan ise, mülteciler ve göçmenlerin zaten istilas altındaydı. İçten ve dıştan ülkeye yönelik büyük demografik hareketler, onları fazlasıyla telaşlandırmış, zor durumlara düşürmüştü. Bu nedenle onlar, Müs-

224 THAM, IV/41 (15 Kanunisanı 1925). Bu saldırı tek değildi. 1924 yılı Temmuz ayında, İmdad-ı Sıhhi aşısı memuru Kadri Saim Efendi, kimliği belirsiz kişilerin saldırısına uğramıştı (THAM, III/36 (15 Ağustos 1924), s.400.

225 Hâkimiyet-i Milliye, 27 Ağustos 1923.



luman Türklerden artakalan taşınmaz mallara, ülkeye yığılan Rum göçmenlerini yerleştirmeyi düşünüyorlardı²²⁶. Kuşkusuz bunda, Anadolu'daki yenilginin psikolojik etkisi de rol oynuyordu. Böylesine düşünsel ve ruhsal etki altında kalan Yunan Hükümet yetkilileri, Yunanistan'daki Türklere Eylül ayı içinde göç etmek için hazır olmalarını bile duyurmuşlardı²²⁷.

Mübadele Anlaşması'nın getirdiği hükümlerin hiç birisini gözleri görmeden, ne olursa olsun Türkiye'ye gelmek ve zulümden kurtulmak isteyen Yunanistanlı Türkler, gerek alabildikleri pasaportlarla, gerekse iltica yoluyla Türkiye'ye geliyorlardı. Türkiye'ye gelebilmiş bir göçmen, bir gazete muhabirine şunları anlatmıştı: “Vapura binerken, Rum kayıkçıları ‘Denize dökeceğiz’ diye bizi tehdit ederek, üzerlerimizdeki 400 liramızı aldılar. Pasaportlarımızı yoklamak bahanesiyle, vapurda da her birimizden tekrar birçok paralar alarak soydular. Yalnız canımızı kurtarabildik”²²⁸.

Daha Lozan Konferansı sırasında Venizelos, mübadeleye karşı olduğunu, hatta bundan “nefret” ettiğini belirtmişti²²⁹. Bu istek gerçekleşmedi; ama bir süre sonra, Yunan propagandasının

etkisiyle, Makedonya Türkleri'nin mübadeleye karşı oldukları ve istemedikleri söylentileri yayılmaya başladı. Ahenk bunu; “mübadele işlerini karıştırmak ve Rumların memleketimize avdetlerini temin eylemek” biçiminde yorumlayarak, şunları yazıyordu: “Biz Yunanistan'daki zengin, fakir, bütün kardeşlerimizin vaziyetlerini pekâlâ biliyoruz. Orada mübadeleyi istememek imkânı yoktur. Yıllardan beri her gün hayatının bir kısmı kemirilip koparılan kardeşler orada kalamazlar. Ve kalmak istemezler. Orada hiç bir Müslüman ölüm endişesini, zulüm ve kahr endişesini taşımadan nefes alamıyor. Böyle acı ve azab günleri nasıl kabul edilebilir”²³⁰.

Yunanistan'da estirilen bu olumsuz propaganda, mübadele edilmeyi bekleyen göçmenlerde bazı kuşkular uyandırdı. Hele hele bu propagandalarda, din kisvesine bürünmüş olan Anadolu “hain” hocaların eli de olunca, konu daha da önem kazandı. Önemli mevkilere getirilen bu hocalar, güya İslam ahalinin mübadele edilmeyi istemediklerine ilişkin “mazbatalar” düzenliyorlar, Türkiye aleyhine estirilen propagandaya alet olarak²³¹, işbirlikçi kimliklerini devam ettiriyorlardı. Yunan işgali sırasında, Yunan Hükümeti'nin onca kötülüğüne aracı olan ve bu yönde İzmir'de onlara uşaklık et-

226 Hâkimiyet-i Milliye, 29 Ağustos 1923.

227 Hâkimiyet-i Milliye, Aynı sayı.

228 Hâkimiyet-i Milliye, 28 Teşrinievvel 1923; bu tür insanlar, İzmir, İstanbul gibi büyük kentlerde büyük sıkıntılar çektiler; Ahenk, 17 Temmuz 1923.

229 Lozan Barış Konf..., T.I, C.I, K.I, s.212.

230 Ahenk, 22 Temmuz 1923.

231 Hâkimiyet-i Milliye, 1 Ağustos 1923.

miş bulunan Naibzâde Ali Bey²³², Aya Nikolâ mu-tasarıfı olarak atanmıştı. Naibzâde Hanya, Kandiye ve benzeri yerleri geziyordu. Yunan Hükümeti'nce, olumsuz yönde propaganda yapması amacıyla, kasıtlı olarak gezdirilen bu adam, Girit Türklerinin mübadele dışı bırakılmaları için İslam halkı ikna etmeye çalışarak, onların ağzından, mübadeleyi istemedikleri yolunda yazılar hazırlıyordu. Onun propagandasına alet olmak istemeyenler, Kandiye Müftüsü Ahmet Kamil Efendi örneğinde olduğu gibi, görevlerinden alınıyorlardı²³³.

Lozan'ın imza-lanmasından sonra da Yunanistan'daki karışıklık bitmedi. Konstantinciler ile Venizelosçular arasındaki derin anlaşmazlık, bu ülkede refahın geri getirilme yolundaki ümit-leri kırmıştı²³⁴.

Yunanistan'da Türkler'e karşı uygulanan baskı politikası, Türkiye'de büyük tepkilere neden oldu. Kamuoyunda 'nefretle' karşılanan bu uygulamalar, Türkiye'de bulunan Rumlar'a da benzeri baskılar uygulanmasını isteyen, 'mukabele-bi'l misl' / bire-bir karşılık verme görüşünü gündeme getirdi²³⁵. Bu nedenden dolayı, 12 Eylül 1923'te İzmir'de büyük bir miting düzenlendi. On binlerce İzmirli, sabahın erken saatlerinde Kışla Meydanı'nda toplandı²³⁶. Mitingde yapılan konuşmalarda, Türk kamu-

oyunun vicdanına hükmeden oldukça dokunaklı sözler söylendi. Yunanistan'ın Türklerce tanınmış olan "hunharlıkları" ve Mora'dan başlayarak, Makedonya'ya kadar devam eden "imha" siyaseti, örnekleriyle anlatıldı. Alınan kararlar okundu ve Doktor Bahtiyar Hüseyin Bey'le vilayete sunuldu. Kararnamede baskı politikası özetlendikten sonra: *"...Dindaşlarımıza yapılan bu mezalimi protesto eder ve evvelâ hükümetimizden meşru mukabele-bi'l-misl talep eyleriz. Saniyen, bu zavallılardan aç kalanların iâşe ve*

gayrimenkul em-lake malik olmayanların hemen Anadolu'ya nakillerini temenni eyleriz" deniliyordu²³⁷. Bu arada, İtalya, Fransa, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri konsoloslukları ziyaret edilerek birer protesto name verildi. Bu protesto name-nin birer örneği de

Beynelmilel Salib-i Ahmer'e ve Avrupa'nın tanınmış gazetelerine gönderildi ²³⁸.

Türk Hükümeti'nin kararlı ve ısrarlı tutumu üzerine Yunan hükümeti, şikâyetlerin ciddi surette itibara alındığını bildirerek müsaderelelere son verilmesi için kati emirler verildiğini açıkladı²³⁹. Bu gelişmeler sonunda, olaylarda belli bir azalma görülmekle birlikte, Yunanistan'daki Türkler, yine de tehdit ve baskı altındaydılar.

232 Giritli bir avukat olan ve 21 Mayıs 1919 günü İzmir'e gelerek, "İzmir işgal Kuvvetleri Komutanı'nın Siyasi Temsilcisi sıfatıyla, Vali İzzet Bey'in (Kambur izzet) Osmanlı Hükümeti'nce görevden alınmasıyla, Yunan işgali altındaki Anadolu topraklarını, fiilen bir genel vali gibi yöneten Stergiadls (B.Umar, a.g.e., s.303-304); önceleri Drama valiliği yapmış Giritli bir Müslüman olan Naibzâde Ali'yi İslam işleriyle uğraştırmak üzere kurulan bir büronun başına getirdi, Bkz. Engin Berber "Kurtuluşun Sonra İzmir'de Yunan İşgal Dönemine Tepkiler", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C.III/8 (Mart 1987), s.447; yine bkz. Michael Llewelyn Smith, *Anadolu Üzerindeki Göz*, İstanbul. 1978, s.105; Kamil Su, *Sevr Antlaşması ve Aydın (İzmir) Vilayeti*, Ankara, 1981, s.8.

233 *Ahenk*, 22 Temmuz 1923.

234 *Hâkimiyet-i Milliye*, 25 Ağustos 1923.

235 Bu görüşü doğuran ilk önemli girişim, TBMM'nde, 85 kadar mebusan geldi; onlar aralarında imza toplayarak, derhal siyasi girişimlerde bulunularak, soydaşların acılarının hafifletilmesini istemişler, bu nedenle Mustafa Kemal Paşa ile görüşmüşler, onun da desteğini almışlardır (*Hâkimiyet-i Milliye*, 29 Ağustos 1923); konu, TBMM'nde daha güçlü olarak gündeme gelmiş, pek çok mebusun taraftar olduğu "mukabele-bi'l misl" görüşüne karşılık ismet Paşa: "...mukabele-bi-l misl ile herhangi bir yerde bir adama yaşamış fenalıktan, diğer bir yerde, haberdar olmayan bir adama, fenalık yapılmasına şahsen ve devletimizin siyaseti ve tahammülü son derece vardıktan sonra, aldığımızı iade etmek ızdırabı hasıl olursa, hiç tereddüt etmeyiz" diyerek görüşlerini açıklamıştı; bkz. TBMM *Zabı...*, D.II, 1.1, C.III, Ankara, t.y., 83.330-332; Ankaralıların büyük mitingi: *Hâkimiyet-i Milliye*, 16 Teşrinisani 1923.

236 *Türk Sesi*, 13 Eylül 1923; *Hâkimiyet-i Milliye*'nin, 'Eylülün 12. günü İzmirli'lerin Yunan mezalimini protesto etmek ve mukabele-bi'l mislde bulunulmasını talep etmek üzere büyük bir miting düzenleyecekleri'ne ilişkin haberi: *Hâkimiyet-i Milliye*, 9 Eylül 1923.

237 *Türk Sesi*, aynı sayı.

238 Protestonomenin ve mitingle yapılan konuşmaların metinleri *Türk Sesi*, aynı sayı; *Hâkimiyet-i Milliye*, 19 Eylül 1923; benzer tepkilerin, İzmir ve Ankara dışındaki yerleşim merkezlerinden de geldiği, gazetelerdeki ufak haberlerden anlaşıyor.

239 *Hâkimiyet-i Milliye*, 24 Teşrinievvel 1923.

Mübadele edilmeyi bekleyen Makedonya Türklerinin gördükleri baskı ve terör, Yunanistan'da gerçekten de can ve mal güvenliği bırakmamıştı. Yüksek ve dağlık kesimlerdeki Türkler, büyük bir kaygı, telaş ve korku içindeydiler. Selanik, Hanya, Kandiye, Girit gibi büyük yerleşim merkezleri, dağlık yörelerde kendilerini güvende hissetmeyen Türklerin, kendilerini guruplar halinde attıkları yerler haline geldi. Buralarda da Türk evlerine, dükkânlarına, mahallelerine dönük baskı ve terör, gün ortasında, açık-seçik yapılır, göz göre göre cinayetler işlenirken; özellikle Serfice, Kozana, Karaferye ahalisi, pek büyük 'taaddiyâf' baskıya uğramış, gördükleri baskı üzerine, "yalınayak" denilecek bir durumda, Selanik'e doğru akmışlardı. Yayan olarak, her an kendilerine bir saldırı geleceğinden korkarak yürüyen bu zavallılar, yollarda eşkıyalar, zorbalar, hırsızlar ve tutucu Yunanlılarca dövülüyor ve soyuluyorlardı²⁴⁰. Bu biçimde sadece Selanik'e yığılan göçmenlerin sayısı, kısa sürede 30-40 bin kişiyi bulmuştu²⁴¹. Bir an önce baskı ve terörden kurtularak anavatana ayak basmak isteyen bu insanlar, büyük bir "izdiham" yaratıcıları gibi, bu kez de, kentlerdeki zorba, soyguncu ve katillerinin elindeydiler. Serfice, Kozana, Karaferye havalisi adeta sükun etmiş, yalınayak denilecek bir vaziyette Selanik'e aralıksız akıyorlardı. Selanik'te gittikçe göçmen yığılmaları oluyordu. Bu yalnız bu bölgelerde de sınırlı kalmadı; neredeyse bütün Yunanistan'a yayıldı. Hakarete uğrayan, soyulan, dövülen ve her türlü şiddete ve doğal afetlere açık durumdaki bu insanlar, son derece acınacak haldeydi. Bu akınları durdurmak için diplomasinin devreye girmesine gereksinim vardı. Bu yol denendi. Hatta Yunanistan'dan hiç olmazsa yollardaki soygunun önüne geçmek üzere, yollara jandarma görevlendirilmesi bile teklif edildi ve Yunanistan bunu yaptı. Selanik'e 10.000'den fazla

la çadır gönderildi²⁴². Selanik'in iç kesimlerinden gelerek, gemiye binme zamanını bekleyen göçmenler Selanik'in içindeki çeşitli yerlere dağılıp, açıkta kalıyor ya da akıl almaz oranda yüksek kira verecek yerler bulmaya çalışıyorlardı. Bunu önlemek ve bazı soyguncuların hedefi haline gelmekten kurtulması için, Hilal-i Ahmer tarafından, Kara Hüseyin yöresinde, Kireç Köyü taraflarında beş bin nüfusa elverişli, sağlık koşullarına uygun çadırlı misafirhaneler oluşturuldu. Bölgeye temiz su



Mübadele ile gönderilen Rumlardan bir grup

kaynakları da getirilmişti. Bunun için Türk heyeti 4.500 drahmi harcamıştı. Karargâhta sürekli doktorlar, hastabakıcılar ve hastalar için bir dispanser bulunduruluyordu. Böylece insanlar, Selanik'in pek meşhur sıtma salgınından kurtarılmaya çalışılıyordu. Ayrıca Drama Kurulu'na gönderilen 200 çadırın 30'u Bük, 45'i Papasköy, 45'i Hasırköy, Kırkı Zirnova ve 30'u Pirsıçan yöresine gönderildi. Batı Makedonya'da da bir kamp açılması düşünülmüştü. Amaç, oluşturulan bu toplu yerlerde, güvenli ortamlarda göçmenlerin toplanmasını sağlamak, sağlık sorunlarını olabildiğince alt sınırlara indirmek ve gemi geldiğinde, toplu biçimde gemiye yönlendirmekti²⁴³. Çadırlı ordugâhlar oluşturuldu. Hilal-i Ahmer'e izin verilmesinden sonra, bu kurum, kendisine bağlı kurullarla, bu göçmenlerin sağlık durumlarıyla uğraşmaya çalışıyordu. İaşe konusunda bazı önlemler alındı²⁴⁴.

240 Bkz. *TBMM Zabıt...*, D.II, I.II, C.IX, Ankara, 1975, s.58.

241 *Hâkimiyet-i Milliye*, 6 Kânunuevvel 1923.

242 Mübadele vekillerinden Refet Bey'in açıklaması: *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.2, İ.2, C.IX, Ankara, 1975, s.58.

243 *Türkiye Hilal-i Ahmer Mecmuası*, III/31 (15 Mart 1924), s.226.

244 Mübadele vekillerinden Refet Bey'in açıklaması: *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.2, İ.2, C.IX, Ankara, 1975, s.58.





Türk Orduları'nın İzmir'e girişi



Yunanistan halkı da büyük bir şoktaydı. Bu şok zafer beklentileri bir iki gün önce dipdiriye, yenilginin hiç beklenmeyen acı sonuçlarından ve bunun gündelik yaşama etkilerinden kaynaklanıyordu. Sonuçta bu aşırı nüfus yığılması ve arka arkaya yaşanan ekonomik bunalımlar, Yunanistan'ın yerlisi olan insanların da ekonomik yaşantısını etkiliyor, hareket özgürlüklerini sınırlandırıyor. Yunanistan'a sınırı geçerek sığınmacı olarak yığılan nüfus, Yunanlıların büyük kısmına göre sanki bilinmeyen yabancı yerlerden gelen yabancılar²⁴⁵. Yabancılık duygusu yoğun; onlara kendileri olarak bakamıyorlardı. Yunanistan anakarasındaki yerliler ile sığınmacılar arasında bir yabancılık duygusu filizleniyor, bu gündelik yaşamın her alanında gözlemlenebiliyordu. Bir yandan toplumsal temelde bu psikolojik dalgalanmalar ve etkilenmeler yaşanırken bir yandan da yaşamı gittikçe zorlaştıran sığınmacıların ülkeye yığılması sürüyordu. Young Mens Christian Association temsilcisi D.O.Hibbard'ın kaleme aldığı gözlemlere göre Adalar'da yaklaşık 150.000 göçmen vardı. Yatacak yatakları, örtünecek battaniyeleri yoktu. Taşların üzerinde yatıyorlardı ve bazıları yemek için ot kaynatıyorlardı. Hibbard'ın hesaplarına göre; yalnız Ege adalarına günde 112 ton un ve en az 100.000 battaniye yollamak gerekiyordu. Adalara aradaki denizden dolayı ulaşmanın zorlukları vardı; bu yardım çalışmalarını ağırlaştırıyordu²⁴⁶. Yunan Hükümeti, açıkta yatıp kalkan bu insanları barındırmak için onları Türk ai-

lelerin yanına yerleştiriyordu. Bir Türk'ün evinde yabancılık ve düşmanlık duygularıyla birbirlerine bakan iki ailenin barınması olanaklı değildi; ama Yunan Hükümeti bu çılgınca uygulamayı yürürlüğe koymuştu. Kendisine ve ailesine her an bir kötülük geleceğinden korkan bir Türk aile ve o Türk ailenin evine, topraklarını bırakıp, yanında götürebildikleri Yunanlı makamlarca yerleştirilen Rum aile aynı ortamda yaşamaya zorlanıyorlardı. Birincisi her an başına evine sığınan Rum aileden ve dışarıdaki fanatiklerden bir kötülük geleceği kaygısını taşıyor, ikincisi başına gelen felaketin sorumlusu olarak, Türkleri görüyordu; üstelik evine sığındığı aile de Türk'tü. Yunan Hükümeti'nin barınma zorlukları nedeniyle bunu zorunlu olarak yaptığı açıklaması ne ölçüde gerçekçi olabilirdi? Daha da ötesi, bu iki farklı psikolojideki aileler, aynı çatı altında bir birlerinden korkmadan, bir güven duygusu içinde nasıl yan yana yaşayabilirlerdi? Yunan Hükümeti ise Türk ailelerin yanına göçmen Rumları yerleştirmeyi sürdürüyordu. Bu uygulama düşmanlık duygularının en üst düzeye çıktığı bir ortamda, Yunan Hükümeti açısından masum bir uygulama gibi gösterilemez. Aksine bu durum, Türkler'e bilinçli baskı yapmanın en açık göstergesiydi. Bu tür yerleştirmelerde korkuyu yaşayan Türk-Müslüman aile ile psikolojik çöküntü duygusuyla büyük bir boşluğa yuvarlanan, ama karşısındaki aileye kinle bakan Rum-Ortodoks aile/ aileler arasında kanlı hesaplaşmalara varan şiddet olgusu ortaya çıkıyor;

245 1901'de bir yıl boyunca, Ortadoks camiayı tanımak için bir gezi düzenleyen ve bunu sonradan da tekrarlayan Yunan Krallığı'nın İzmir Başkonsolosu Stamatios Antonopoulos'un, bu coğrafyada yaşayan Hristiyanların durumunu ortaya koyan ve ilgi çeken yazısının, nasıl bir merak uyandırdığını anlatan bir yazı: Paschalis M. Kitromilides, "Küçük Asya Araştırmaları Merkezi ve Küçük Asya'da Yunan Kültürel Geleceği", *Yeniden Kurulan Yaşamlar...* s.25-30.

246 Ayhan Aktar, *a.g.m.*, s.63.

kin dolu Rum aileler, Türk evlerine ve mahallelerine saldırıyor, Türkler dövülerek, hatta öldürülerek evlerinden atılıyorlardı. Sokakta, hatta kapalı kapıların arkasında, evlerin içinde karşı karşıya bırakılan bu insanlar arasında şiddet kol geziyordu. Bu şekilde evinden atılan sayısız Türk aile vardı²⁴⁷. Kısacası, Yunanistan'da Türkler için artık yaşama olanağı kalmamıştı. Sorunu gözlemleyen yabancı diplomatlardan kimileri de göçmenlerin Anadolu ve Trakya'daki evlerine geri dönmelerinin bir çözüm olabileceği görüşündeydiler²⁴⁸.

Oysa bu aşamada, diplomatik bir çözüm henüz görünmüyordu. Türkler açısından yapılacak tek şey her türlü baskının, zorlamanın, hatta öldürme olaylarının görüldüğü bu topraklardan, anavatan Türkiye'ye doğru göç etmektir. Daha Mübadele Sözleşmesi imzalanmamışken Girit'te ve ana kara Yunanistan'da Resmo, Kandiye, Hanya, Selanik, Langaza, Kavala gibi kentlerden kalkan Türkler çok kötü görüntüler içinde, Türkiye'ye gelme telaşına düşüyorlardı. Yollar, kıyı kentlere doğru perişan görüntüler sergileyen, yanlarında hayvanları, döküntü eşyalarıyla göç eden Türklerle doluyordu. Yunanistan topraklarından Türkler, sükun etmiş, canlarını Türkiye'ye atmak üzere yollara dökülmüşlerdi. Bulunabilen ne türlü araç varsa bu araçlarla kimi zaman toplu, kimi zaman bireysel olarak topraklarını terk edip göçe koyulmuşlardı. Bu bazen birkaç aile bir araya gelerek oluyordu, bazen koca bir köy olarak yollara dökülerek. Bu kez de baskı ve şiddet yollara pusu kurmuştu. Soyulan soyuluyor, öldürülen öldürülüyordu. Kitle halinde göç edenler, özellikle Rum çocuklarının taşlı saldırılarıyla ya da yetişkinlerin kin dolu bakışlarıyla ve şiddetiyle karşılaşılıyorlardı. Yollara dökülen bu insanların hedefi, liman kentleriydi. Orada bir ge-



Yunanistan'da bir tiyatroya yerleştirilen göçmen gurup

miye binip, bir şekilde kendilerini Türkiye'ye atmayı umuyorlardı. Yollar insan kaynıyordu. Bu kez yığılma, liman kentlerinde gerçekleşiyordu. Bir liman kentine ulaşanlar, Türkiye'ye gidecek gemi bulma olanağı hemen hemen hiç olmadığından, bulabildikleri meydanlarda, öbek öbek toparlanıyorlardı. Kıyı kentleri köylerinden, kasabalarından kopup gelmiş Türklerle kaynıyordu. Denk yığınları ve üç beş parçalık döküntü eşyalarının ortasında, kimileri yanlarında getirebildikleri hayvanlarıyla bekliyorlardı. Derme-çatma çadırlar kurarak geçici barınmalarını sağlıyorlar ya da daha olmadı açıkta yatıyorlardı.

Açlık, pislik ve perişanlık yaygındı. Beslenme şansı bırakılmıştı; sağlık sorunları olsa da kendileriyle ilgilenecek bir kurum ya da makam yoktu. Sanki yazgılarıyla baş başa bulunuyorlardı. Bir kısmı kara yoluyla Türkiye'ye gelmeyi umuyordu. Oysa Türk-Yunan sınırı kapalıydı. Gemiler düzenli hareket etmiyordu. Basit mavnalar tutup, onlarla gitmeye kalkanlara Yunan devriyesi bin bir türlü zorluk çıkarıyordu. Bir

şekilde bir vapura binseler bile, geleceğe ilişkin bir bilinmezin içinde, büyük bir ruh çöküntüsü, hayal kırıklığı ve psikolojik incinmeyi yaşayarak çırpınıp duruyorlardı²⁴⁹.

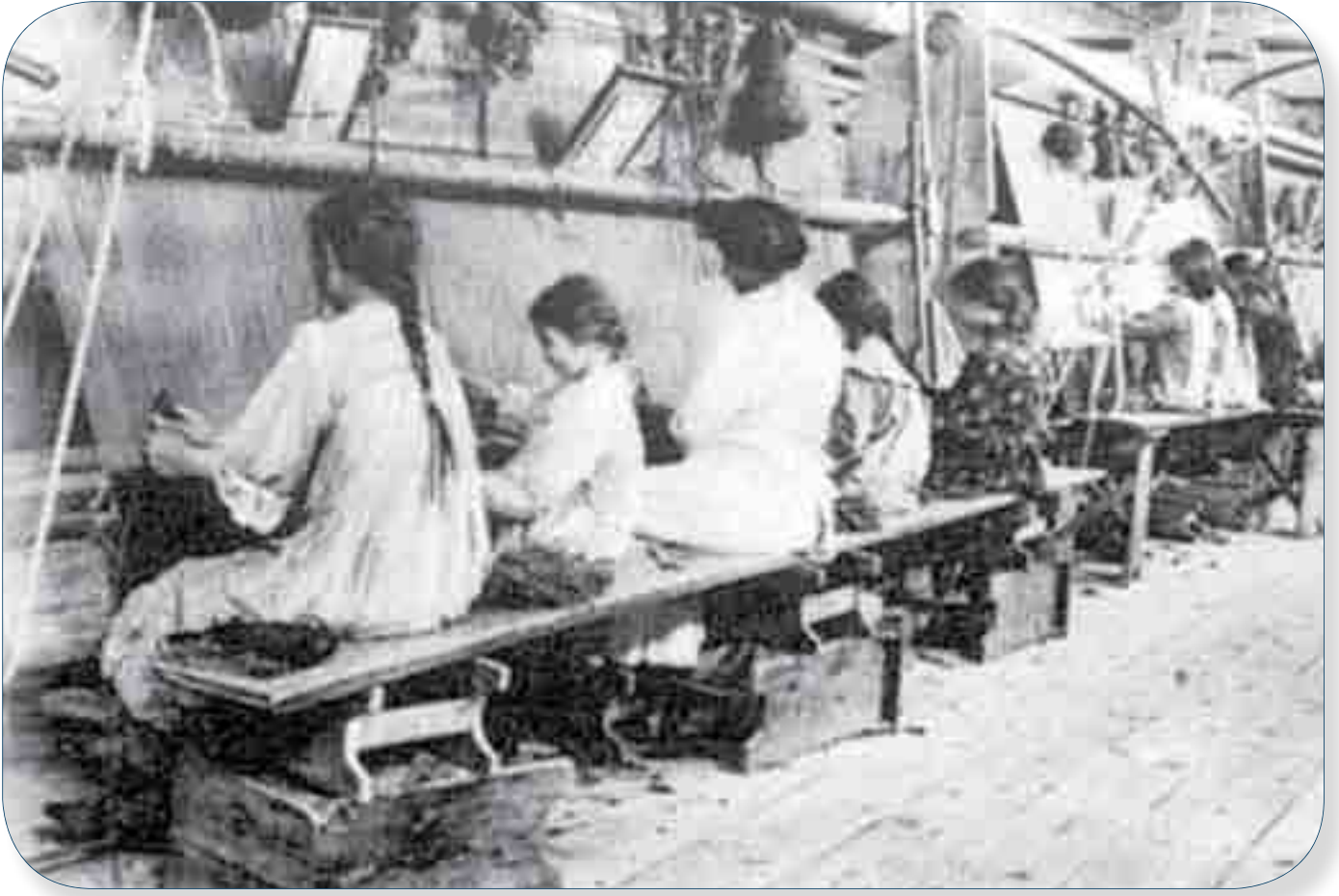
Türkiye'de ise durum, çok daha ağırdı. Savaş yüzünden, yerleşim yerlerinin büyük kısmı yakılıp yıkılmıştı. Yerli nüfusun önemli bir kısmı evsiz, yurtsuz kalmıştı. Yunan çekilişi sırasında Batı Anadolu'da ve Marmara'da yerleşim yerlerinin neredeyse yüzde yetmişi yakılıp yıkılmıştı. İsmet Paşa Lozan'da konferansın açıldığı gün yaptığı konuşmada, bir milyondan çok masum Türk'ün, Küçük Asya ovalarında ve yaylalarında evsiz ve ekmeksiz, başıboş dolaşıp durduklarına vurgu yapmıştı²⁵⁰. Türkiye'den yoğun oranda Rum nüfusu-

247 Stepan Ladas, *The Exchange of Minorities Bulgaria, Grece and Turkey*, New York, 1932, s.425.

248 *A.g.m.*, s.63.

249 Konunun ayrıntısı için bkz. Kemal Arı, "Kurtuluş Savaşının Bitiminde Türkiye Dışına Yönelik Göçler ve...", çşt. syf.;

250 *Lozan Barış Konferansı: Tutanaklar, Belgeler* (Çev. Seha L. Meray), A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi yay., I/1-1, Ankara, 1969, s.4; yine bkz. Şevket Süreyya Aydemir, *İkinci Adam*, I: (1884-1938), İstanbul, 1976, s.227. Konu için bkz. "Yunan İşgalinden Sonra İzmir'de 'Emval-i Metruke' ve 'Füzuli İşgal' Sorunu", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, VI/18 (Temmuz, 1990), s.691-706; yine aynı yazar, Kemal Arı, "Türk Kurtuluş Savaşı'nın Bitiminde İzmir'in Genel Ekonomik Durumu", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, I/3 (1993), s.29-46.



nun boşalması üzerine ülke büyük bir ekonomik boşluğun içine düşmüştü. Türkiye’de de fiyatlar fırlamıştı. Temel tüketim malları bulunması çoğu zaman güçtü. Ekonomik veriler, savaş öncesi duruma göre çok kötüydü²⁵¹. Bu ilk aşamada, kimi ürünlerin üretim oranlarının düşüşü olarak etkilerini gösterdi²⁵². Ülke gerçekte bir tarım ülkesiydi. Sanayi işletmeleri oldukça sınırlıydı. Türkiye’den ayrılan 850.000 Ortodoks Rumların yaklaşık yüzde sekseni kent kökenliydi. Kent merkezli iş kollarındaki ekonomik süreçlerden kopup, Yunanistan’a gitmişlerdi. Bu nedenle berberlik, terzilik, kunduracılık, manifaturacılık, taş işçiliği, halıcılık, ipekçilik gibi o dönem için ekonominin en can alıcı alanlarda eksiklikleri duyuluyordu. Bu iş kollarında ve üretim dallarında büyük bir ekonomik boşluk ortaya çıkmış, önceki dönemlere göre üretim gerilemesi olmuştu. Özellikle dış piyasaya dönük ticareti ağırlıklı olarak ellerinde onlar tutuyorlardı.

Onların ayrılışıyla, dış satım rakamlarında önemli gerilemeler olacağı açıktı²⁵³. Tarımsal uğraşı alanlarından ayrılan Rumların sayısı, kent kökenlilere göre çok daha düşüktü. Bir tarım ülkesi olmasına karşın, oldukça geri yöntem ve donanım ile yapılabilen tarımsal uğraşı dallarında, göreceli olarak Rumlar yine de Türklere göre daha beceriliydiler. Avrupa’daki tarım alanındaki teknik gelişmelere daha yakından ayak uydurabiliyorlardı. Başta üzüm, tütün ve pamuk gibi ürünlerin üretiminde Rumların ayrılmasıyla birlikte önemli bir ekonomik boşluk ortaya çıkmıştı. Üstelik 850.000 Rum’un Anadolu’nun çeşitli yörelerinden ve Doğu Trakya’dan ayrılmasıyla, hasat edilememiş ürünler tarlalarda, bağlarda ve bahçelerde kalmıştı. Gelecek yıllarda da aynı yerlerde hasat yapılamaması ve bu ürünlerin işlenemeden kalması, zararın ve ürün düşüşünün, gelecek yıllara da yayılarak sürmesi anlamına geliyordu²⁵⁴.

251 A.g.m., s.29-46; ayrıca, bkz. Bülent Durgun, *Atatürk Döneminde İzmir Ekonomisi: 1923-1938*, Dokuz Eylül Ü. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2005; aynı yazar, *1919-1922 Yılları Arasında İzmir’de İktisadi Durum*, Dokuz Eylül Ü. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir 1998; yine bkz. M. Ziya, *İzmir Mıntıkası Ticaret ve İktisadiyatı*, İtmat Matbaası, İzmir, 1929.

252 Kemal Arı, a.g.m., s.40 ve d.

253 *İzmir Vilayeti 1923 (1339) Senesi Muhtelif İstatistikleri*, İzmir, 1924; Ali Cenani, “Sahil Anadolu’nun İktisadi Vaziyetine Dair Notlar”, *Ayın Tarihi*, VII/21 (Aralık 1924) ve VIII/23 (Şubat 1925); İbn’ül Cemal M. Ragıb, “İzmir’de Vaziyet-i İktisadiye ve İctimaiye”, *Türkiye İktisat Mecmuası*, II/32 (29 Ekim 1923).

254 Konu ile ilgili genel olarak bkz. Kemal Arı, *Büyük Mübadele*, cşt.syf.

Zorunlu Göç Mübadele



İsmet Paşa başkanlığındaki Türk Heyeti Lozan'a gittiğinde, zaten kendiliğinden hareketlenmiş nüfusun görüntüsü ve genel sorunlar bu biçimdeydi. Lozan'da tarafları en çok zorlayan konulardan birisi yerinden yurdundan hareketlenip yollara dökülmüş insanların neden olduğu nüfus sorunuydu. Bu koşullarda yapılacak şey, büyük ölçüde kendiliğinden yer değiştirmiş nüfus sorunlarını kalıcı bir çözüme kavuşturmaktı. Bu amaçla, İsveçli bir bilim adamı olan Nansen'in önerileri doğrultusunda, nüfusun zorunlu değişimi öngörüldü. Bu amaçla, 30 Ocak 1923 tarihinde Lozan'da "Türk-Rum Nüfus Mübadelesi" imzalandı. Bu antlaşmaya göre, Batı Trakya dışındaki Yunanistanlı Müslümanlar ile İstanbul dışındaki Türkiyeli Ortodoksların zorunlu değişimi öngörüldü²⁵⁵.

Milletler Cemiyeti, daha konferansın toplanmasından önce, Norveçli Dr. Fridtjof Nansen'i, nüfus boşalması sonucu ortaya çıkan yeni görüntüyü yerinde incelemek üzere görevlendirmişti. Nansen hem Yunanistan'a hem de Türkiye'ye gelerek incelemelerde bulundu. İlgili kişilerle görüşerek çözüm yolunun ne olabileceği konusunda düşünceler geliştirdi. Bu düşüncelerini içeren kapsamlı bir rapor hazırlayarak, Milletler Cemiyeti'ne sundu.

O, bu gözlemlerine ve notlarına dayanarak, Yunanistan'daki Müslümanlarla Anadolu'daki Ortodoksların isteğe bağlı olarak mübadelesini/ değiş-tokuşunu öngörüyordu. "İsteğe bağlılık", bütünüyle kişiyle ilgili bir boyuttu. Devletler, kişinin kendi geleceğiyle ilgili kişinin ne öngördüğü ile ilgilenmeyecek, isteyen göç edebilecekti. Bunun ayrıntıda kalan yönleri de vardı: Nansen, İstanbul'da yaşayan Rumların değişim dışı tutulmasını öneriyordu. Bu önerisine karşın, Batı Trakya Türkleri ile ilgili aynı görüşü dile getirmiyordu. Türkiye Nansen'in bu görüşüne karşı çıktı. Türk delegeler, İstanbul'daki Rumların değişim dışı tutulmasının kabul edilemeyeceğini belirttiler. Bu öneriye karşıydılar; ama ardından ayrı bir öneride bulundular: İstanbul'daki Rumlar mübadele edilmeli, buna karşın Batı Trakya Türkleri değişim dışı tutulmalıydılar. Görünen o ki, mübadele düşüncesine temelden karşı olunmamakla birlikte, bu görüşmelerden daha karlı çıkabilmek amacıyla bir pazarlık da başlamış oluyordu. Taraflar karşılıklı olarak birbiriyle örtüşmeyen, çelişen raporlar hazırlayıp ortaya koyuyorlardı. Türkiye, Batı Trakya'daki Türklerin azınlık değil, çoğunluk olduğu tezini ileri sürüyordu. Çoğunluk olan bir kitlenin, bulunduğu yerden göçe zorlanmasının kabul edilemez olduğunu vurguluyordu. Yunanistan

255 Sözleşme ve protokolün tam metni için bkz İsmail Soysal, *Tarihçeleri ve Açıklamaları İle Birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları*, I (1920-1945), TTK yay., Ankara, 1983, s.117-183.

ise daha çok, Türk-Yunan Savaşı'nın eylemli evresinin ardından Yunanistan topraklarında görülen yoğun nüfus yığılmasına ilgileri çekiyor, buna dayanan bir tez öne sürüyordu. Bunun için, yukarıda değinilen ve Yunanistan'daki sosyo-ekonomik yapıyı felç eden yerleşim yeri ve barınma sorunlarını gündeme getiriyor ve önlem olarak derhal 350.000 Türk'ün Anadolu'ya, Rumlardan boşalan yerlere gönderilmesini istiyordu²⁵⁶. Bu "350.000 Türk" deyimini gerçeği yansıtmıyordu. Bu sayı, Türklerin Yunanistan topraklarında yer yer çoğunlukta olmasına karşın, onların çoğunluk olmadıklarına ilişkin siyasal bir vurgudan öte gitmiyordu; çünkü Batı Trakya dışında Yunanistan'da yaşayan Türklerin sayısının 500.000'e yakın olduğu uygulama sırasında ortaya çıktı. Batı Trakya ile birlikte, Yunanistan topraklarında 800.000'in üzerinde Türk yaşıyordu.

Nansen, her iki ülke görüşünü de dikkate alarak, raporunu yeniden biçimlendirdi. Oluşturduğu yeni rapor 1 Aralık 1922'de Lozan'daki Barış Konferansı'nda okundu. Nansen düzelttiği raporda, mübadele uygulamasının göçmenler için çok iyi bir çözüm olacağını belirtiyordu. Daha şimdiden nüfus, zaten yoğun olarak yer değiştirmişti. Ekonomik durum, Yakındoğu'da çok kötü bir durumdaydı. Bir milyondan fazla insan, yurtlarından ayrılarak, başka ülkelere kaçmıştı. Nansen, bu duruma bir çözüm bulunmazsa, ekonomik durumun her iki ülke için felaket olacağına dikkat çekiyordu. Azınlıkların çabuk ve etkili mübadelesi, bu felaketi başka önerilerden daha etkili ve kolayca önleyebilirdi. Türkiye ayrılıp giden Rumlardan artakalan toprakları işlemek için gereken nüfusu sağlayabilecekti. Yunanistan'dan Müslümanların ayrılması, o sırada Yunanistan'ın çeşitli kentleriyle kasabalarına sığınmış göçmenlere önemli ölçüde kendi gereksinimlerini kendi başlarına sağlama olanağı sağlayacaktı. Her iki ülke için, gelecek yaz tarım ürünlerinin elde edilmesi yaşamsal önem taşıyordu. Başka bir deyişle, Türkiye için verimli Trakya topraklarının, 1923'te de her zamanki ürünü vermesi ne kadar

önemliyse, Yunanistan için de tarımcı göçmenlerin gelecek yazdan önce kendi ürünleriyle kendilerini besleyebilmeleri öylesine önemliydi. Nüfus değişimi işinin, hiç olmazsa bir kısmının Şubat sonundan önce, üç ay içinde sonuçlandırılması zorunluydu. Bu tarihten sonra, tarım mevsimine yetişmek artık olanaksızdı. Doğu Trakya başta olmak üzere, Anadolu'da boşalmış köyler çoktu. Giden Rumların bıraktıkları araç gereçler de kullanılabilir nitelikteydi. Yeni tarım döneminde bu araçların kullanılabilmesi önemli olmalıydı. Dolayısıyla Yunanistan'dan değişim uygulamasıyla getirilecekler hemen bu köylere yerleşebilirler ve göç edenler yeni ortamlarına bir an önce uyum sağlayabilirlerdi²⁵⁷.



Fridtjof Nansen

Nansen, raporunda bu verileri sıralarken, zaman zaman gerçeklerle örtüşmeyen görüşler de dile getiriyordu. Gelişmelerin hiç de böyle olmadığı belli, sorunlar yumağı ortadaydı. Hemen gelecek tarım mevsiminden önce göç etme sürecinin tamamlanamayacağı açıktı. Rumlardan kalan tarım arazilerinin ve diğer araç ve gereçlerin hiç de onun ileri sürdüğü gibi kullanılmaya hazır nitelikte olmadığı, ilgisiz kişilerin yağmasına uğradığı sonradan ve uygulama sırasında ortaya çıktı.

Türk ve Yunan delegelerinin bu önerilere yaklaşımlarında farklılıklar vardı. Gündemde bulunmadığı halde, iki ülke arasında esir değişimi konusunda görüşmelerin yapılacağı bir sırada, mübadele konusunun gündeme getirilmesi, kendisinin belirttiğine göre, İsmet Paşa'yı hem şaşırtmış, hem de memnun etmişti. Bu yaklaşımın bile aslında, diplomatik bir stratejinin parçası olduğu açıktı. Tarihsel yönden azınlıklar sorununun, Osmanlı'dan o güne ne denli ağır sorunlar getirdiği biliniyordu. Üstelik Kurtuluş Savaşı'nın eylemli döneminde Rumların, Osmanlı vatandaşları olmalarına karşın, işbirlikçi bir tutum içinde işgalcilere nasıl yardım ettikleri ve destekçi oldukları biliniyordu. Bu tavırlarından dolayı, "ekalliyetler" denilen azınlıkların mübadelesi düşüncesi, çok erken zamanlarda Türkiye tarafından düşünülmemişti değildi. Anlaşılan o ki, İsmet Paşa diplomatik bir taktikle, bu konuyla kar-

256 Seçil Akgün, "Birkaç Amerikan Kaynağından Türk-Yunan Mübadelesi Sorunu...", s.248-249, 258.

257 Rapor için bkz. *Lozan Barış Konferansı: Tutanaklar, Belgeler...*, s.116-120, 123.



şlaşmasının kendisini şaşırttığını söylüyor; ama sevincini de gizlemiyordu. Türkiye bu dönemde Milletler Cemiyeti'nin üyesi değildi. Dolayısıyla, Milletler Cemiyeti'nin yaklaşımı ve önerileri, Türkiye için bağlayıcılık niteliği taşımıyordu. Doğal olarak, Nansen'in raporuna, kendi tezleri ve çıkarları noktasından bakıyordu. Konferans boyunca Türk delegasyonu İstanbul Rumlarını da mübadele kapsamına aldirmaya çalıştı. Buna karşın Batı Trakya Türkleri bu kapsamın dışında bırakılmalıydı. Üstelik çok daha önemli bir ayrıntı dillendiriliyordu. Mübadele, isteğe bağlı değil, zorunlu olmalıydı. Daha açıkçası Türkiye, giden Ortodoksları tekrar geri getirecek kapıların açılmasını istemiyordu. Yunanistan ise, mübadelenin zorunlu değil, isteğe bağlı olmasını önerdi. Lord Curzon ise, İsmet Paşa'nın mübadele düşüncesine temelde olumlu yaklaşımından memnun kaldığını özellikle vurguluyordu. Bir noktada, İsmet Paşa'ya daha yakındı. O da mübadelenin gönüllü değil, zorunlu oluşuydu. Bir kaç ay sürme olasılığı nedeniyle, gönüllü mübadele düşüncesinde olmadığını net olarak belirtti. Curzon şöyle diyordu: *"Gönüllü (isteğe bağlı) mübadeleye karar verilirse, bunun uygulaması aylar gerektirecektir; oysa her şeyden önce istenen, Türk nüfusun gelecek yılın başında toprakları işleyebilmek üzere Türkiye'ye getirilebilmesidir. İkinci olarak, Yunanistan'a her yandan yığılmakta olan göçmenlerin bu ülkede yerleşmesini sağlamak gerekmektedir. Mübadele zorunlu olursa, gidenlere arkalarında bırakmak zorunda kalacakları mal ve mülklerinin değerini ödemek kolaylaşmış olacaktır"*²⁵⁸.

Konu, Venizelos ve İsmet Paşa'nın önerisiyle, bir Türk ve bir de Yunanlı üyenin yer alacağı ortak komisyona gönderildi. Nansen, bu komisyona danışmanlık yapacaktı. İtalyan delegesi Montagna'nın başkanlık ettiği bu komisyon, 2 Aralık 1922 günü toplandı. Bu toplantıda, İsmet Paşa başkanlığındaki Türk delegasyonu, değişimden batı Trakya Müslümanlarının ayrı tutulmasını, İstanbul'daki tüm Rumlara değişimin uygulanmasını önerdi. Ayrıca İstanbul'daki Rum Patrikhanesi'nin de kaldırılmasını istedi. Bu görüş ve isteğe Yunan, Amerikan ve İngiliz delegeleri katılmadılar. Tartışmaların sonunda Türk heyeti, "établis" deyimiyile nitelenen Rumların, İstanbul'da kalmasını kabul etti²⁵⁹. İlke olarak, Yunanistan'a göç eden ailelerin dışında Anadolu'da alıkonulan Rum erkeklerin ailelerinin yanına gönderilmesi olumlu görüldü. Ayrıca Türk tarafı zorunlu değişimin, 1923 yılı Mayıs ayına kadar uygulanmaması yönünde kararlı bir duruş sergiledi. Bu istekler, diğer taraflarca da benimsendi. Buna ek olarak, değişime uğrayacak nüfusun sahip olduğu mülklerin, ayrı bir komisyon tarafından ele alınması da kararlaştırıldı. İlk görüşmelerde ortaya çıkan ayrıntılı değerlendirmeler, başkanlarının tarafsız ülkelere olmasına özen gösterilen 11 alt komisyonun çalışmalarıyla devam etti. Kurulan bu komisyonların dördüne Danimarkalı, üçüne Hollandalı, ikisine İsviçreli, birine Norveçli, birine de İsveçli başkanlar seçilmiş, bunlar çalışmalarını Göçmenleri Yerleştirme Komisyonu ile bağlantılı yürütmüşlerdi²⁶⁰.

258 Konunun ayrıntısı için bkz. Kemal Arı, "Lozan Barış Görüşmeleri ve Nüfus Mübadelesi", *Toplumsal Tarih*, 115 (Temmuz, 2003), s.86-90

259 A.g.m., s.252; "établis" (sakin bulunmuş, yerleşmiş) deyim, Lozan Barış görüşmelerinde ve sonrasında, Yunanistan ile Türkiye arasında sorun yaratan, siyasi içerikli bir kavram niteliğini almıştır; konu ile ilgili olarak bkz. Nihat Erim, "Milletlerarası Daimi Adalet Divanı ve Türkiye: Etabli Meselesi", *A.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi*, II/1 (1944), s.62-73.

260 A.g.m., s.252.

Bu gelişmelerden sonra, 30 Ocak 1923 tarihinde, “*Türk-Rum Nüfus Mübadelesi’ne İlişkin Sözleşme*” imzalandı²⁶¹. M. İsmet, Dr. Rıza Nur Türkiye; E.K Venizelos ve D. Caclamanos Yunanistan adına, sözleşmeyi imzaladılar. Sözleşmeye göre, Türk topraklarında yerleşmiş Rum-Ortodoks dininden Türk uyrukları ile Yunan topraklarında yerleşmiş Müslüman dininden Yunan uyruklarının, 1 Mayıs 1923 tarihinden başlayarak zorunlu mübadelesi/değiş-tokuşu kabul edildi. Kendiliğinden, karşı ülkeye gitmiş olan bir kişi, Türk Hükümeti’nin izni olmadıkça Türkiye’ye ya da Yunan Hükümeti’nin izni olmadıkça Yunanistan’a dönerek orada yerleşemeyecekti. Mübadele İstanbul’da oturan Rumları ve Batı Trakya’da oturan Müslümanları kapsamayacaktı.

Bir süre sonra, İmroz/Gökçeada ve Bozcaada’da yaşayan Yunanlılar da Nüfus mübadelesinin dışında tutuldu²⁶². 1912 yılı yasası ile sınırlandırıldığı biçimde, İstanbul Belediyesi (Şehremaneti) sınırları içinde, 30 Ekim 1918 gününden önce yerleşmiş (etablis) bulunan tüm Rumlar,

İstanbul’da oturan Rumlar sayıldı. 1913 Bükreş Antlaşması’nın saptamış olduğu sınır çizgisinin doğusundaki bölgeye yerleşmiş tüm Müslümanlar da Batı Trakya’daki Müslümanlar kabul edildi. Sözleşmede kullanılan “*göçmen*” (emigrant) terimi, 18 Ekim 1912 tarihinden sonra göç etmesi gereken ya da göç etmiş bulunan tüm gerçek ya da tüzel kişileri kapsamaktaydı. Mübadele uygulamasında, her iki halkın mülkiyet haklarına ve alacaklarına hiçbir zarar verilmeyecekti. Mübadele edilecek halklara mensup bir kimsenin hangi nedenle olursa olsun gidişine hiçbir engel çıkarılmayacaktı. Zanlı ya da suçu kesinleşmiş kişiler, kovuşturma yapan ülkenin makamlarınca, göçmenin gideceği ülkenin makamlarına teslim edileceklerdi. Göçmenler, bırakıp

gidecekleri ülkenin uyrukluğunu yitirecekler, var-dıkları ülkenin topraklarına ayak bastıkları anda, bu ülkenin uyrukluğunu edinmiş sayılacaklardı. Göçmenler her çeşit taşınır mallarını yanlarında götürmekte ya da bunları taşıtırmakta serbest olacaklardı. Bu mallar için çıkış ve giriş vergisi alınmayacaktı. Aynı zamanda, cami, tekke, medrese, kilise, manastır, okul, hastane, dernek, birlik gibi tüzel kişiler ve başka kurumlar personellerini de kapsamak üzere, kendi topluluklarının taşınır mallarını serbestçe götürmeye ve taşıtırmaya hak kazanmışlardı. Her iki ülke, karma komisyonun önerisi üzerine, taşıma işlerinde en geniş kolaylıkları sağlayacaktı. Taşınır malların tümünü ya da bir bölümünü yanlarında götürmeyecek olan göçmenler bunları oldukları yer-

de bırakabilecekti. Bu durumda yerel makamlar, taşınır malların dökümünü ve değerini ilgili göçmenin gözleri önünde saptamakla görevli olacaktı. Göçmenin bırakacağı taşınır malların dökümünü ve değerini gösteren tutanaklar dört örnek olarak düzenlenecekti. Bunlardan biri yerel makamlar-

ca saklanacak, ikincisi karma komisyona sunulacak, üçüncüsü gidilecek ülkenin hükümetine, dördüncüsü de göçmenin kendisine verilecekti.

Bu sözleşmenin yürürlüğe girişinden başlayarak, altı aylık süre içinde bir karma komisyon kurulacaktı (Muhtelit Mübadele Komisyonu). Bu komisyonun Birinci Dünya Savaşı’na katılmamış devletlerin uyrukları arasından Milletler Cemiyeti Konseyi’nin seçeceği üç; ayrıca Türkiye ve Yunanistan’dan da birer üyesi bulunacaktı. Komisyon Türkiye’de ve Yunanistan’da toplanacaktı; başkanlığını, tarafsız üç üyeden her biri sıra ile yapacaktı. Komisyona bağlı alt komisyonlar kurulacaktı. Bu alt komisyonlar hem Yunanistan’da, hem Türkiye’de çalışacaklar ve göç süreçlerinin göze-



261 İsmail Soysal, *Türkiye’nin Siyasal Andlaşmaları*,... s.177-183.

262 Konstantinos Tsitselikis, “1923’ten Önce Yunanistan’da Müslüman Cemaatler: Yasal Süreklilikler ve İdeolojik Tutarsızlıklar”, *Yeniden Kurulan Yaşamlar*, s.348; söz konusu metin, nüfusu neredeyse bütünüyle gayrimüslimlerden oluşan bu iki adayı mübadele kapsamı dışında bırakıyor ve bu adalar Türkiye’nin elinde kalıyordu. Bunun yanı sıra, azınlık statüsünde kalan bu Rumların yönetimi için özel bir yönetim teşkilatı kurulmasını öngörüyor; Rumlardan oluşan bir yerel yönetim ve kolluk kuvvetinin kurulmasını öngörüyordu. Bu, genel anlamda bir istisnaydı. Bkz. Elif Bülbül, “İmroz’dan Gökçeada’ya: Bir Ada Hikayesinin Peşinden”, *a.g.e.*, s.377-384.



Mübadele Kurulu Başkan ve Üyeleri

tim, denetleme ve eşgüdümünü gerçekleştireceklerdi. Bu alt komisyonlarda da birer Türk, Yunan ve bağımsız üye olacak; başkanlıklar, bağımsız üyeye verilecekti. Karma komisyon, bu alt komisyonlara verilecek yetkileri kendisi saptayacaktı. Tasfiye edilecek mallara, haklara ve çıkarlara ilişkin tüm itirazlar karma komisyona yapılabilecekti. Komisyon bu itirazı kesin hükmüyle karara bağlayacaktı. Komisyon ilgilileri dinledikten ya da dinlemeye çağdırdıktan sonra, tasfiye edilecek mallara değer biçilecekti. İlgili mal sahibine, elinden alınan ve malın bulunduğu ülkenin hükümeti emrinde kalacak olan mallar için, borçlu bulunan para tutarını belirten bir açıklama belgesi verecekti. Bu belgeler, göçmenin gideceği hükümetten mal talep alabilmesi için gerekli olan tek belgeydi. Göçmenin göç ettiği ülkeden, elindeki belgeye göre, terk ettiği mallarla eşdeğerde ve nitelikte mal alma hakkı vardı. Göçmenin elindeki belgede kayıtlı olan ve gittiği yerde alacağını gösteren para tutarı, göçmenin terk ettiği ülkenin, göçmenin gittiği ülkeye borcu sayılıyordu. Bu şu anlama geliyordu: Göçmenlerin tamamının bıraktığı mal varlığının toplam parasal oranı, malın kaldığı ülkenin, göçmenin gittiği ülkeye borcu anlamına geliyordu. Her iki ülkede de bu hesaplar yapıldıktan sonra, oranlar karşılaştırılacak ve alacaklı/verecekli ülke ortaya çıkacaktı. Her altı ayda

bir, yukarıda belirtilen biçimde açıklama belgeleri temeli üzerinden, her iki hükümetçe ödenmesi gereken paraların hesabı çıkarılacaktı. Arıtım hükümleri bütünlendiği zaman, karşılıklı borçlar birbirine eşit çıkarsa, bunlarla ilgili hesap denkleştirilmiş ve kapatılmış olacaktı. Bu denkleştirme işleminden sonra, hükümetlerden birisi diğerine borçlu kalırsa bu borç peşin para ile ödenecekti. Borçlu hükümet, bu ödeme için bir süre tanınmasını isterse, komisyon yıllık en çok üç taksitte ödenmesi koşulu ile bu ek süreyi tanıyabilecekti. Ancak, ödemeler için bir süre isteme durumunda faiz ödenmesi gerekiyordu. Bu faizin tutarını saptama görevi de komisyona aitti. Her iki taraf da mübadele edilecek halklara, gidişleri için saptanmış günden önce yurtlarını bırakıp gitmelerine yol açmak ya da mallarını elden çıkarmak üzere doğrudan ya da dolaylı hiçbir baskıda bulunmamayı karşılıklı olarak yükümleniyorlardı. Mübadele dışı bölgelerde oturanların, bu bölgelerde kalmak ya da oralara yeniden dönmek hakları ile Türkiye’de ve Yunanistan’da özgürlüklerinden ve mülkiyetlerinden özgürce yararlanmalarına hiç bir engel çıkartılmayacaktı. Bütün bu konuların çözümü süresince karma komisyonunun ve ona bağlı kurulların çalışmaları ve işlerinin yürütülmesi için gerekli giderler, komisyonlarca saptanacak orana göre, ilgili hükümetlerce karşılanacaktı²⁶³.

263 Bkz. İsmail Soysal, *a.g.e.*, s.177-183.

Böylece sonunda, göçün isteğe değil, zorunlu olması ilkesi benimsenmişti. Konunun en ilgi çeken yönü, Türk ve Rum halklarının karşılıklı göçünün, isteğe bağlı değil, zorunlu oluşuydu. Dolayısıyla, insan ve mülkiyet hakları açısından konuya bakıldığında, kendine özgü tarihsel dokusu içinde, değinilen haklar, elbette büyük ölçüde askıya alınmış oluyordu. Özellikle göçün zorunluluğu bu niteliği güçlendirmekteydi. Yukarıda açıklandığı gibi, mübadelenin yürütülmesini sağlayacak ilke, kuram, kurum ve yöntemler, gereklilik ve zorunluluk temeli üzerinde biçimlendirilmişti. Daha açık bir deyimle, bu tarihsel gelişmelerin ve uzantıların ortaya çıkardığı bir sonuçtu. Zorunlu göçün, kişiye yüklediği psikolojik, toplumsal ve hatta ekonomik yük, diğer sorunları gölgede bırakacak ölçüde büyüktü.

Göçün zorunlu oluşu, konuyu hem kuramda, hem de uygulamada ayrıntılardan arındırıp, soruna kesin bir çözüm getirdi. Karşılaşılabilecek daha derin ve çapraşık sorunlar büyük ölçüde tek düze-

liğe indirilebildi. Böylece, türlü zorluklar getirmiş olmasına karşın, bu özellik göçü büyük ölçüde kolaylaştırdı ve uygulamayı hızlandırdı.

Süreç bu noktaya gelmişken, Türkiye’de, göçmen sorununu bir düzene sokmak amacıyla yapılması gereken pek çok iş vardı. Önce 13 Ekim 1923 tarihinde Mübadele İmar ve İskân Vekâleti adıyla bir bakanlık kuruldu²⁶⁴. Ardından da, 8 Kasım 1923 tarihinde İskân Yasası oluşturuldu²⁶⁵. Bu bakanlık için bakanlığa getirilen kişi, Atatürk’e yakınlığıyla bilinen ve Kurtuluş Savaşı’na genç yaşta, büyük maceralar içinde atılan Mustafa Necati’ydi²⁶⁶. Mustafa Necati, bakanlığın taşra örgütlenmesi için büyük bir çaba harcadı. Göç sürecinde karşılaşma olasılığı olan sorunlarla ilgili gerekli önlemlerin alınmasına çalıştı. Diğer bakanlıklarla bir eşgüdüm ortamı oluşturdu. Onların da katkısı ile göçmenlerin taşınması; sağlık, barınma, beslenme sorunlarının çözümü ve üretici konumlara getirilmeleri süreciyle ilgili düşünceler geliştirip, stratejiler belirledi ve planlar hazırladı²⁶⁷.



Mübadele Kurulu Üyeleri: Papa, Dolara ve Tevfik Rüştü

264 Söz konusu eleştirilerin de etkisiyle, 11 Aralık 1924’te kabul edilen 529 no’lu yasayla, Mübadele İmar ve İskân Vekâleti kaldırıldı.

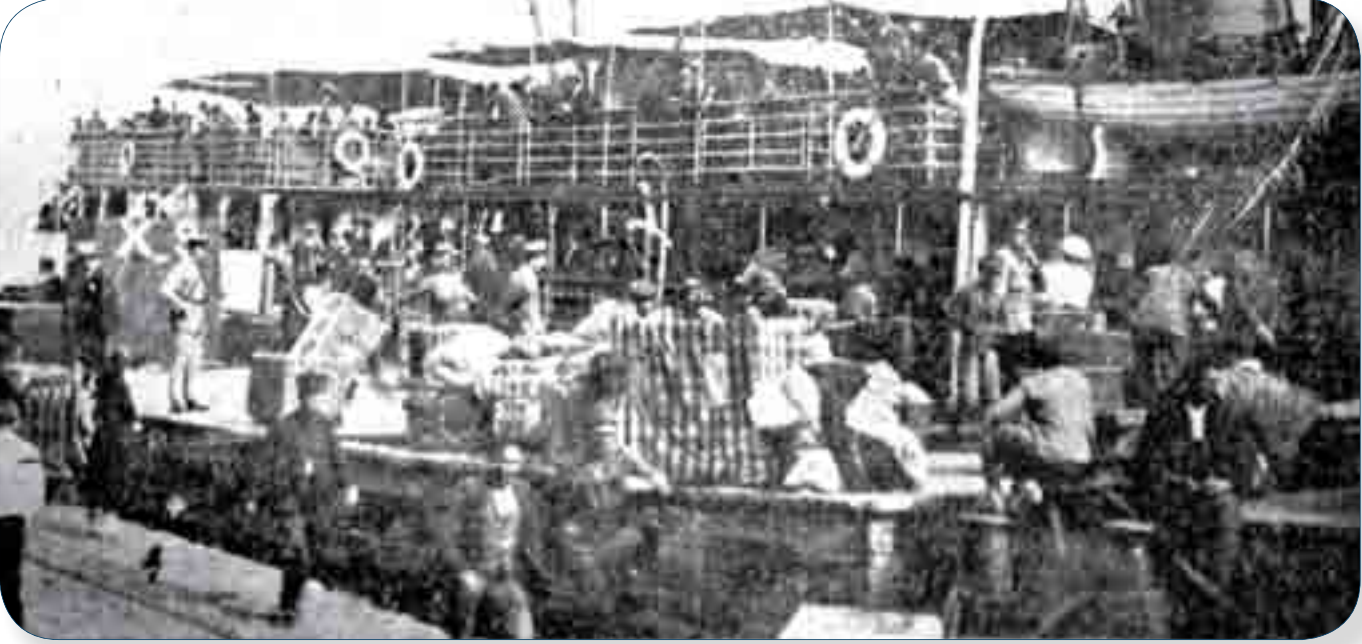
Vekaletin bu aşamadan sonra yürütmesi gerekli görevler, Dahiliye Vekâleti’ne bağlı olarak kurulan İskân Müdüriyet-i Umumiyesi’ne devredildi. *Düstur*, VI, 3.tertip, Ankara, 1953; *Devlet Salnamesi*, İst., 1926, s.117.

265 368 no’lu yasa için bkz: *Düstur*, V, V, 3.tertip, Ankara, 1969. s.165-167.

266 Bkz: *TBMM Zabıt*, Devre. II, İçtima. I, c. II, Ankara, t.y., s.826; *Hâkimiyet-i Milliye*, 21 Teşrinievvel 1923.

267 Bu uygulamaların boyutları için bkz. Kemal Arı, *Büyük Mübadele*..., s.31-36.

Mübadele Gemileri



Yabancı gemilerde taşınan Rumlar

Göçmen Taşıma İşinde Gemicilerden İstenen Koşullar

Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'nin önünde artık çözümlemesi gereken büyük bir sorun vardı. Göçmenleri Türkiye'ye bir an önce getirmek, onlara barınak vermek; zanaatkâr olanlara atölye, araç-gereç; tarımla uğraşanlara tarla, bağ bahçe dağıtmak ve onları bir an önce üretici duruma getirmek; bütün bu süreçte ortaya çıkabilecek salgın hastalıklar başta olmak üzere birçok sorunla uğraşmak...

Yukarıda ele alındığı gibi, göçmenlerin pek perişan bir durumda, Yunanistan'da uğradıkları baskı ve gördükleri terörün etkisiyle göçün resmi takvimini bile beklemeden kıyı kentlerine yığılmaları süreci hızlanmıştı. Mübadele İmar ve İskân Vekâleti, Hilal-i Ahmer Cemiyeti'ne (Kızılay) parasal yardımda bulunup bu ulusal cemiyetin güçlenmesine yardımcı olmaya çalışıyordu. Hilal-i Ahmer de yollara dökülmüş olan bu insanların başta Selanik olmak üzere Yunanistan'ın değişik yörelerinde yar-

dımına koşmaya çalışıyordu. Hariciye Vekâleti ise Yunanistan kıyısındaki liman kentlerine doğru akan göçü durdurmak için, Yunan Hükümeti nezdinde girişimlerde bulunuyordu²⁶⁸. Böylece hiç olmazsa Yunanistan'da kaygı uyandırır nitelikteki gelişmelerin önünü almak için çalışılıyordu. Ancak, en öncelikli konu Yunanistan'da, bir kısmı kendi olanaklarıyla liman kentlerine yığılmış, bir kısmı da hala evinde ocağında her türlü baskı ve şiddete uğrama riski altında bulunan Yunanistanlı Müslümanları bir an önce Türkiye'ye taşımaktı.

Bu nasıl yapılabilirdi?

Demiryollarından yararlanma olanağı yok gibi bir şeydi. Yunanistan'ın dağlık arazisi ve o zamanki demiryolları ve bu yollar üzerinde işleyen trenler, bunu yapmaya olanak tanımıyordu. Tek yol kalıyordu; o da göçmenlerin deniz yoluyla Türkiye'ye getirilmesi...

268 TBMM Zabıt, Devre. II, İçtima. II, c. IX, Ankara, 1975, s.58.





Göçmenlerin Türkiye'ye taşınmasında, araçların belirlenmesi, gerekli sözleşmelerin yapılması ve taşıma süreci içinde, genel bir eşgüdümün sağlanması gibi konular, vekâletin kurulmasından sonra vekâlet yetkililerinin, bu arada Mustafa Necati'nin üzerinde titizlikle durduğu sorunlar olmuştu. Er ya da geç göçmenlerin Türkiye'ye gelecekleri ortadayken ve Türkiye de bu süreci bir an önce başlatma yönünde karar almışken, ilk ve en önemli halka olan taşıma araçlarının belirlenmesi, gerekli bağlantı ve sözleşmelerin kurulup gerçekleştirilmesi için uğraşılyordu. Her şeyden önce, bu işi gerçekleştirecek ve yarıda bırakmayacak bir sistemin kurulması gereği ortaya çıkmıştı. Taşıma işini denizyoluyla yapmak, her yönden daha pratik ve avantajlı görülüyordu. Çünkü halkın küçümsenemez kısmı liman kentlerine yığılmıştı; üstelik de, iki ülke arasındaki deniz, yolu kısaltan ve taşımayı kolaylaştıran özelliklere sahipti. Böylece taşımanın denizyoluyla yapılması daha az masraflı olabilecekti²⁶⁹.

Bunun belli koşulları olmalı, bu koşullara uygun olarak göçmen taşıma işi gerçekleştirilmeliydi. En başta, taşıma işi bir gemi kumpanyasına ya da kumpanyalardan oluşan bir birliğe ihale edilmeliydi. Bu süreçte de taşımada uyulacak kurallar ortaya konulmalıydı. Göçmenler, Lozan Antlaşması'nın hükümleri uyarınca yanlarında her türlü taşınabilir malı getirebileceklerine göre, gemi kumpanyaları ile yapılacak sözleşmede ayrıntılar tek tek belirlenmeliydi. Taşıma ücreti nasıl ve kim tarafından karşılanacaktı? Göçmenler kıyı limanlarına at arabalarıyla, kağnılarla, yanlarında koyunları, keçileri, büyük baş hayvanları ile gelmişlerdi. Bunlar gemilere bindirilecekse, bunların taşıma ücreti ne olacaktı? Gemilerde ne tür ek önlemler alınacak, ne tür donanımlar gemilerin var olan fiziki yapılarına eklenecekti? Bu süreçte, ortaya çıkabilecek sağlık sorunları, beslenme konuları nasıl halledilecekti? Mevsim kış aylarının her türlü etkisini göstermeye denk düştüğüne göre, gemilerde bunun için nasıl önlemler alınmalıydı? Bunlar belirlenmeden, kabataslak yapılacak bir sözleşme, göçmenlerin büyük telefata neden olabilirdi. Zaten, belli bir psikolojik zorluk altında, duygusal kırılmalar içinde yollara düşmüş olan göçmenlerin, kumpanyaların eline gelişi güzel bırakılmaları, daha büyük yıkımlara neden olabilirdi. Bütün bunlar düşünülmeli, buna

göre önlemler alınmalıydı.

Bu ayrıntıların belirlenmesi için, vapur kumpanyalarıyla bire bir görüşmeler yapıp, koşulların belirlenmesi gerekiyordu. Yine de hükümet, sözleşmelere temel olmak üzere bir çerçeve program yaparak, bunu vapur acentelerine bildirdi.

Vekâlete bağlı Sevkiyat Müdüriyeti görüşmelere temel oluşturacak genel çerçeve programında 'Münakaza Şeraiti' başlığıyla ihale koşullarını açıkladı:

1- Selanik'ten Tekfur Dağı, Kalikratya, İstanbul, Mudanya; Kavala'dan İstanbul, Zonguldak, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, İzmit, Tekirdağı, Gelibolu, Bandırma, Burhaniye ve Kaydiye'den Mersin, Silifke, Marmaris, Bodrum, Gökçeabad, Güllük, Ayvalık, Çanakkale, Erdek iskelelerine İslam göçmen taşınacaktır.

2- Bu taşımayı yerine getirecek kumpanya usulüne uygun bir mektup verecek ve teminat gösterecektir.

3- Önerilerin Ankara'dan kabul edildiği saatten bir hafta sonra arzu edilen iskelelere dört büyük gemiyi taşımayı üstlenmiş olan kumpanya göndermeye zorunlu olacaktır.

4- Taşıma ücreti göçmenler tarafından sağlanacak, verilmeyen paraların kefilî hükümet olacak ve hükümet tarafından ödenecektir.

5- Yukarıdaki iskelelere yapılacak taşımada insan, eşya, hayvan (koyun, keçi, sığır, dana, öküz) için son taşıma ücreti ne olacaktır?

6- Taşıma sırasında insanların dinlenmesi ve zorunlu durumları dikkate alınacaktır.

7- Gönderilecek vapurlarda tatlı su sarnıçları bulunacaktır.

8-Taşımadan elde edilen paranın yüzde yirmisi Hilal Ahmer'e / Kızılay'a terk edilip, aktarılacaktır. Sekiz yaşına kadar olan çocuklar ve nüfus başına yüz kilo eşya nüfus ücretsiz taşınacaktır.

9- Her bir nüfus için önerilecek navlun ücretinden ayrı olarak liman, fener, tebahhuriye, karantina ve yolcu vergisi gibi benzer vergileri ve para alımlarını hiçbir zaman hükümet kabul etmez. Bunlar kumpanya tarafından üstlenecek ve gerekli olması durumunda ödenecektir.

269 Bkz: Kemal Arı, "Mübadele Göçmenleri ..." s.26.

10-Boşaltma işleri iskelelerde ortalama beş gün süreceğinden, bu sürenin sonunda gemiler için limanda bekleme ücreti başlayacaktır. Her vapurun tonuna göre bu ücret belirlenecektir. Bu nedenle taşımaya ayrılacak gemilerin adlarının bildirilmesi zorunludur²⁷⁰.

Bu belge iki açıdan önemlidir: Gemi acenteleri göçmen taşıma işinde hangi asgari koşullara uyulması gerektiğini bu koşullardan öğrenmiş oluyorlardı. Bu göçmen taşıma işinde ortalama bir düzey tutturma çabasının sonucuydu. Yükümlülükler belliydi; üstelik gelecek aylarda göçmen taşıma işinin genel karakteri konusunda da ipuçları veriyordu. Mübadele İmar ve İskân Vekâleti bu çağrıyla yapınca, yabancı gemi kumpanyaları buna büyük bir önem verdiler. Hemen temsilcileri aracılığıyla hükümetle temaslar kurarak, göçmen taşıma işini üstlenmek için harekete geçtiler. Açılan ihaleden pay kapmak amacıyla başta İtalyan Loid Triestino Firması olmak üzere, değişik ülkelerden kumpanyalar hükümete değişik önerilerde bulunuyorlardı. Bu açılan ihaleye İtalyan, Yunan, Ermeni ve Türk vapur birlikleri katılmışlardı. Ermeni kumpanyaları daha ilk aşamada uygun görülmemiş ve elenmişti²⁷¹. Hala iki ülke arasında sorunlar en üst düzeyde iken, Yunan kumpanyalarının ihalede yer alması kamuoyunun kabul edeceği bir şey değildi. Loidd Triestino kumpanyası, ihaleyi kazanmak için son derece uygun tekliflerde bulunuyordu²⁷². Vekâlet ise, gelecek önerilere bakarak bir karar verme yolunu takip etmek istiyordu.

Loid Triestino şirketi Türk karasularında etkin olan pek çok gemi acentesinden biriydi. İtalyan sermayeli bir kuruluştur. Hem kıyı taşımacılığında hem de uluslararası taşımacılıkta etkin bir rol oynuyordu. Dönemin acenteleri, etkinliklerini o dönemde

basın yoluyla halka duyururlar ve böylece müşteri kazanmaya çalışıyorlardı. Loid Triestino Şirketi'nin de dönemin basınında sık sık gemi seferleri ile ilgili ilanları yayınlanıyor ve kumpanyaya bağlı gemilerin gittikleri yerler, uğradıkları limanlarla ilgili bilgiler kamuoyuna duyuruluyordu. Örneğin 14 Ekim 1923 tarihinde yayınlanan bir ilanında şu bilgiler yer almaktaydı²⁷³.

“Çelyo vapuru 13 teşrinievvel (Ekim) Cuma ertesi günü saat ikide Korenet kanalı yoluyla Pire, Korfu, Santi Guaranta, Brendizi, Venedik ve Trieste'ye gidecektir.



İzmir Postası'na ait bir ilan

Torento vapuru 15 teşrini evvel Pazar ertesi günü sabah saat dokuzda İzmir, Midilli, Sakız, Vati, Pire, Kalamata, Paturas, Korfu, Brendizi, Bari, Venedik ve Teriste ye gidecektir.

Surya vapuru 17 teşrinievvel çarşamba günü sabah saat onda İnebolu, Samsun, Giresun, Trabzon'a gidecektir.

Abaysa vapuru 17 teşrinievvel çarşamba günü saat ikide Doru, Varna ve Burgaza gidecektir. Avantino vapuru 18 teşrinievvel perşembe günü saat ikide Burgaz, Köstence, Sevliana, Kalas ve İbrail'e gidecektir.

Hamiş/ Ek: Loid Triestino acentası, kuzey güney ve merkez Amerika için bileti olan yolcuları kendi gemileriyle taşımaktadır.

Her nevi tenzilat için Galata'da Mevme-hane'de Loid Triestino umimi acentasına, telefon Beyoğlu 2127 veya Perapalas Oteli tahtındaki yazıhanelerine (Telefon Beyoğlu 2490) veyahut Sirkeci'de Müsadet Hanı'ndaki şubesine müracaat edilmesi (Telefon, İstanbul 235). İstanbul şubesi Pazır günleri açıktır”.

Loid Triestino Gemi Acentesi göçmen taşıma ihalesinde en avantajlı konumda bulunan gemi işletmesiydi.

270 “Muhacir Nakliyatı Meselesi”, *Türkiye İktisad Mecmuası*, I/12, s.377-378; Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s.202; İbrahim Erdal, “Mübadele Göçmenlerin Taşınması Meselesi ve Türk Vapurcuları İle Yapılan Nakil Sözleşmesi”, *Atatürk Yolu*, XVI/ 8 (2003).

271 Mübadele vekillerinden Refet Bey'in açıklaması: *TBMM Zabut Ceridesi*, D.2, İ.2, C.IX, Ankara, 1975, s.58.

272 A.g.m., s.377.

273 İleri, 14 Ekim 1923.

Konu dönemin basınında kapsamlı biçimde yer aldı. Değişik yönleriyle irdelendi. İhaleden pay kapma yarışında Yunanlı firmaların da bulunması, basında bazı kalem sahiplerinin tüylerini diken diken ediyordu²⁷⁴. Türk kıyılarına ve yerleşim bölgelerine Yunan kumpanyaları ve armatörleri de gelebilecek ve açık biçimde etkinlik gösterebileceklerdi. Sonuçta, yüksek tonajlı gemilere sahip olacak

kumpanyaların bu ihaleyi kazanacağı belliydi. Yunan armatörlerine bağlı büyük küçük gemiler, Türk kıyılarında, Türk'ün parasıyla seyr-ü sefer/ gidip-geliş yapabileceklerdi. Ulusal duyguların çok yoğun olduğu bir ortamda, hele bir de sınır ötesinde Türklere Yunanlılar tarafından baskılar yapıldığı, katliamlar gerçekleştirildiği haberlerinin olduğu bir ortamda bu ürkütücü birşey olarak görülüyordu.

Türk Gemicileri Devrede

Mübadele nedeniyle, Selanik, Kavala ve Girit gibi yükleme yerlerinden göçmenleri Türkiye sahillerine getirmek için Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'nin bir ihale açmış olması, Türk Vapurcular Birliği'ni harekete geçirmek için adeta kırbaç etkisi yaptı. Bu insanları getirebilmek için vapur kumpanyaları ile anlaşarak, belli koşullara uygun biçimde taşımak gerekiyordu. İlk akla gelen de yabancı işletmelerdi. Yabancı işletmelere bağlı gemilerle göçmen getirilirse yurtdışına bir para çıkışı olacaktı. Türkiye'de zaten çok sınırlı olan sermayenin başka bir ülkeye gitmesi, savaştan yeni çıkmış Türk'ün dişiyle, tırnağıyla güç bela kazandığı alınterin başka bir memlekete gitmesi içlerine sinmiyordu. Bir şeyler yapılmalı ve ihaleyi yabancı firmaların almasının önüne geçilmeliydi. Lloyd Triestino Firması'nın kumpanyayı kazanmak üzere olduğu haberleri geliyor, bu haberler Türk gemicilerini akıl almaz biçimde rahatsız ediyordu.

Lloyd Tristino ihaleye vekâletin belirlediği koşullar çerçevesinde katılmıştı. Önerisinde, İstanbul ve yakın yöresi sayılacak yerler için kişilerden 400; Karadeniz, Mersin ve yöresi için 600 kuruş; koyunlardan İstanbul ve çevresi için 100 kuruş, diğer yöreler için 150 kuruş; sığırlardan da, İstanbul ve çevresi için 400 kuruş, diğer yöreler için de 500 kuruş ücret isteğinde bulunmuştu²⁷⁵.

Bu koşullar, diğer kumpanyaların öne sürdüğü koşullara göre daha uygundu. Bir süre sonra gemi sayısı çok ve tonajı yüksek olan ve diğer şirketle-

re göre en uygun ihale koşullarını öne süren başka kumpanyaları da yanına alarak ihaleye katılan İtalyan Lloyd Triestino Vapur Kumpanyası'nın ihaleyi kazandığı duyuldu²⁷⁶.

Bu bilgi, ulusal duyguları daha da kamçıladı.

Lloyd Triestino Kumpanyası'nın ihaleyi kazanması genel anlamda tepkiyle karşılandı. Duyulan yaygın kaygıları doğuran ve besleyen görüş, zaten pek sınırlı olan ulusal sermaye birikiminin bu tür yollarla ülke dışına çıkmasına zemin hazırlanmış olmasından besleniyordu. Para ülkede zaten en az bulunan şeydi. Türkiye bir yandan ulusal ekonomi yaratma arzusuyla, kongreler toplayıp çareler ararken ve en temelli sorun olarak, sınırlı sermaye durumunu en genel ve yaygın sorun olarak saptarken, dışarıya sermaye aktarımı demek olan bu konuyu anlamak genel kamuoyu açısından çok zor görünüyordu.

Göçmenleri getirmekse, ivediydi; onların perişan durumuna bakıldığında bu anlaşılabilir bir şeydi. Ancak öyle de olsa sonuçta önemli oranda bir para yurt dışına aktarılacaktı. Kabotaj hakkını elde etme savaşımının sürdüğü, geçiş stratejileri ve yolları oluşturulmaya çalışıldığı bir sırada bu durum, bir itibar kaybı olarak da görülüyordu. Bu süreç açısından bir ecnebi kumpanyalar topluluğunun böylesine ulusal duygularla algılanan bir konuda tercih edilmesi, onur kırıcı bir durum olarak da değerlendiriliyordu. Ulusal duyguların ve özgüven duygusunun en üst düzeyde olduğu bir sırada,

274 "Muhacir Nakliyatı Meselesi", *Türkiye İktisad Mecmuası*, I/12, s.377-378; Müderrisoğlu, *Cumhuriyetin...*, s.202, *Cumhuriyetin* kurulduğu yıl Seyri Sefain İdaresine ait gemilerin toplam tonajı 26.900 ton iken bu rakam yapılan alımlarla iki yılda 52.000 tona çıkmıştır.; Kemal Arı, "Mübadele Göçmenlerini Türkiye'ye Taşıma Sorunu", *ÇTTAD.*, I/1 (1991), s. 26; bkz. Bülent Durgun, *a.g.tez.*, s.148.

275 "Muhacir Nakliyatı Meselesi", *Türkiye İktisad Mec...* s.378.

276 *Hâkimiyet-i Milliye*, 15 Teşrinisani 1923.

Türkiye'nin bu yükün altından kendi olanaklarıyla kalkamayıp, içinde Yunanistan'ın da bulunduğu gemiler topluluğuna muhtaç duruma düşmesi, kamuoyunun kolayca hazmedeceği bir şey değildi. Dış dünyada sağlam bir imaj oluşturulmaya çalışılırken, bu konuyla olumlu imaja önemli bir darbe indirilmiş oluyordu. Türkiye kendi ayakları üzerinde durabilecek bir ülke konumundan uzaklaşmış gibi algılamalar vardı. Türkiye'nin öz güven duygusunu yüceltmesi vurgusu yapılarak, dış dünyaya karşı kendi ayakları üzerinde durabilecek izlenimi vermesinin önemine değiniliyordu. Bu önemli evrede, bu fırsatın kaçırılmaması arzu ediliyordu. Bu açıdan Türkiye'nin kendi öz kaynaklarıyla yani türk gemileriyle göçmen taşıma işine soyunması en çok arzu edilen şeydi.

Ancak ortaya çıkan tablo, bu beklentileri karıştırmaktan çok uzaktı. Kamuoyunun bakış açısında Lloyd Triestino Kumpanyası'nın başka kumpanyaları da yanına alarak bu ihaleyi kazanması, kamuoyunun vicdanını sızlatıyordu.

Bu duyguyu, onur kırıcı bazı davranışlarla karşılaşmak da kamçılıyordu. Yabancıların gözünde ve bilinçaltında Türk, hala eski Türk'tü. Şark Meselesi belleklerden hala atılamamış Türkler hakkındaki imaj silinememişti; dışlama psikolojisi yenilememişti. Antalya gazetesinin aktardığına göre, Mersin'den koyun yükleyen ve İskenderiye'ye giden Rize adlı Türk gemisi, İskenderiye'ye varır varmaz, Türk sancağını geminin üzerinde gören bir İngiliz bahriye kumandanı, beraberine üç polis alarak gemiye gelmiş ve bir takım bahaneler sürerek gemiyi altı gün boyunca tutmuştu. Ortada hiçbir neden yoktu. Ancak geminin bağlı olduğu şirketin devreye girmesiyle bu duruma son verdirilebilmişti²⁷⁷.

Bu tür davranışlarla karşılaşmak, yeni Türkiye için onur kırıcıydı.

Ancak her ne kadar bu tepkisel duruşu sergilese de hükümetin tutum ve yönelişini algılamak, yine de zor değildi. Yunanistan'da her türlü tehlikeye, baskıya, şiddete uğramaya hazır, kar, kış ortasında bekleyen bir kitle varken, öncelik doğal olarak

bu insanların bir an önce Türkiye'ye getirilmesine verilmişti. Bu zorunluluk, hükümeti tercihsiz bırakmış, Türk hükümeti, Türk gemi filosuyla bu yükün altından kalkmanın zor olacağını düşünerek, ilk aşamada yabancı bir gemi kumpanyasına ihaleyi vermekte sakınca görmemişti.

Ne var ki, ulusal duyguların yürek yakan kırbaç etkisini, Türk gemicileri de yüreklerinde duydular. Türk gemicileri de "Türk Vapurcular Birliği" olarak bu ihaleye katılmışlar ve göçmenleri taşıma koşullarını içeren önerilerde bulunmuşlardı. İhaleye girmiş olmalarına karşın, bu ihaleyi kazanamamış ve yabancı bir kumpanyanın öne geçtiğine tanık olmuşlardı. Oysa yeni dönemde, ülke ekonomisinin güçlenmesi açısından Türk gemicilerinin desteklenmesi bekleniyor, hükümet başta kabotajı kaldırma yönündeki çabalarıyla ve ulusal sermaye yaratma

konusundaki politikalarıyla bu beklentiyi güçlendiriyordu. Tarihsel sürecin bu önemli evresinde, Türk gemiciliğinin kendisini ispatlama fırsatı ele geçmişti. Pekâlâ, koşullar zorlanarak hem ülke kaynaklarının dışarı aktarılması önlenebilir; hem bu kaynaklar Türk gemiciliğinin atılım yapmasında önemli bir yatırım aracına dönüştürülebilirdi. Tarihsel bir fırsatın kaçırıldığı düşünülüyordu. Doğal olarak beklentilerin tersine, bir yabancı gemi işletmesinin göçmenleri taşımak için tercih edilmesi en çok Türk gemicilerini üzmüştü.



Kırzade firmasının posta ilanı

Yine de beklemenin bir anlamı yoktu. Kaygılar ve beklentiler kamuoyuyla paylaşılabilir, bunları hükümete ulaştırmak için çaba gösterilebilirdi.

Bu amaca dönük olarak İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda, 23 Eylül 1923 tarihinde bir toplantı yapıldı. Bu toplantıya Türk Sanayi Odası üyelerinden Hüseyin Bey başkanlık ediyordu. Toplantıda Türk Vapurcular Birliği Başkanı Sufizade Sudi Bey bir konuşma yaparak, temel kaygılarını dile getirdi. Tarihi bir dönem yaşanıyordu; ancak O, ülke sermayesinin dışarı gitmesinin yolunun açılmasıyla ülkenin yitirdiklerini de dile getirmekten geri kalmadı. Hükümet politikaları ile beklentiler arasında bir zıtlık olmamasına karşın, gelişmeler umulduğu gibi olmamış ve hayal kırıklığı yaratmıştı. O'nun konuşması Sanayi Odası üyeleri tarafından ilgi ile dinlendi. Konuşmaya katılanlar onun düşüncelerini destekliyorlardı.

Konu burada kalmamalıydı.

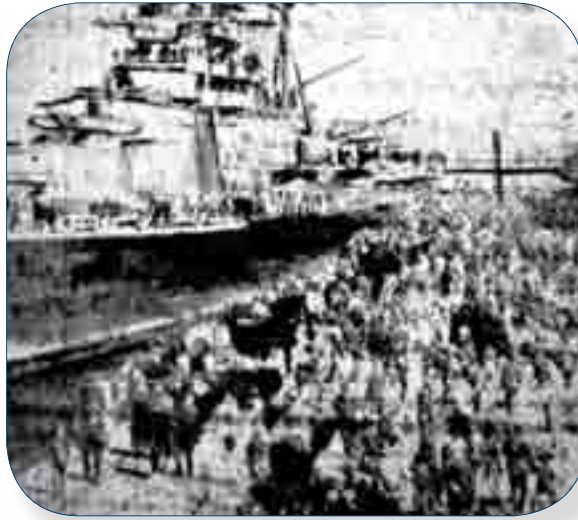
Sonunda Sudi Bey önerisini yaptı. İstanbul Sanayi Odası, bu beklentileri dile getirmek amacıyla hükümet nezdinde girişimlerde bulunmalıydı. Ticaret ve Sanayi Odası hükümete başvurarak beklentileri anlatmalıydı. Resmi yönü olan, bu niteliğiyle hükümete bağlı bulunan Seyri Sefain İdaresi'nin etrafında Türk gemicileri kenetlenebilirlerdi. Gemi sayısı ve tonalitesi en yüksek olan Seyri Sefain İdaresi ile diğer Türk gemi kumpanyalarının toplam gücü; yani gemi sayısı ve tonalitesi bu yükün altından kalabilirdi. O, birlikte hareket edildiğinde ecnebi şirketlerin rekabet gücüne karşı koyabileceklerini düşünüyordu. Hükümetin politikalarına ters düşen bir şey yoktu; bu hükümet tarafından da arzu edilecek bir girişimdi. Sonuçta hükümetin bu görüşe katılmasında ve kendilerine destek vermesinde sayısız yararlar görüyordu. Hükümet; Seyri Sefain İdaresi'ni ve Türk vapurcularını ecnebi şirketlerin rekabetine karşı korumalı, bunun için gereken önlemleri almalıydı. Üstelik Türk gemi işletmelerinde kalan Türk deniz ticareti filosu büyütülebilirdi.

Bu görüş toplantıda etki yaptı. Böylece Türk gemicilerine karşı koruyucu bir konumda bulunulmasının hükümete anlatılmasına karar verildi. Lloid Tries-tino Gemi Kumpanyası'nın bu ihaleyi kazanmasıyla, Türk gemicilerine karşı rekabet etmekte olan bir işletmeye maddi anlamda destek veriyor görüntüsünden hükümet de sıyrılır, Türk gemiciliğinin önü açılabilirdi. Hükümet Türkiye'nin parasıyla Türk gemicilerine karşı rekabet gücünü destekleyen durumundan sıyrılır, koruyucu bir konuma gelebilirdi²⁷⁸.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, Türk Vapurcular Birliği'nin önerisini benimsedi. Bu konuda girişimlerde bulunulmasının gerekliliğini algılamakta gecikmedi. Hükümetin Türk vapurcularına karşı "hami" (koruyucu) bir "vaziyette" bulunması yönünde girişimlerde bulunulmasına karar verdi²⁷⁹. Böylece hem Türk Vapurcular Birliği hem de İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası aracılığıyla çift yönlü

olarak hükümet nezdinde girişimler başlatıldı.

Seyri Sefain İdaresi ayrıntıları daha önce verildiği gibi, o dönemde insan ve yük taşımada en çok olanağı bulunan bir devlet kuruluşuydu. Gemi sayısı öteki ulusal işletmelere göre daha fazla ve büyük hacimliydı. İdarenin elindeki bazı gemiler onarımdaydı. Örneğin, Reşit Paşa bunlardan birisiydi. Uzun süredir onarımda olan gemi henüz havuzdan çıkarılamamıştı. Onarımının yakın bir zamanda bitirilmesi tasarlanıyordu. Havuzdan çıktıktan sonra İzmir Postası'na gönderilecek geminin, onarım sonrasında denenmesi gerçekleştirilecekti. Bunun yanı sıra Bahri Cedit de onarımdaydı. Bu gemi, doğrudan doğruya mübadele göçmenlerini taşıyacak filo içinde yer alacaktı. İdarenin ayrıca onarımda bulunan



Bir İngiliz gemisiyle giden Rumlar

bir başka gemisi de Şam'dı. Şam, Haliç'e çekilmiş ve orada onarımının yapılmasına çalışılıyordu. Bunlardan ikisinin onarımı bitmek üzereydi ve yakında seferlere başlayacaklardı. Seyri Sefain'in Haliç'te tamirde bulunan bir vapuru da Şam'dı. Toplam onarımda bulunan gemi sayısı beşti. Bunlardan tamiri bitmek üzere olan ikisi yakında seyri sefere başlayacaktı²⁸⁰.

Seyri Sefain'in sınırlı bir bütçe ile Müdafaa-i Milliye Vekâletine (Milli Savunma Bakanlığı) bağlıydı. Bir genel müdürün yönetimindeydi. Değişik birimlerden gelen temsilcilerden oluşan bir yönetim kurulu vardı. Bu yönetim kurulu, Milli Savunma, Maliye ve İktisat bakanlıkları gibi ilgili birimlerce belirleniyordu. Bu kurulun arasında İstanbul Ticaret Odası, Deniz Ticaret uzmanları ve yine ticaretle uğraşan kişiler arasından önerilecek kişiler içinden Bakanlar Kurulu'nca seçilecek üç kişi de bulunmalıydı. Şimdi bu işletmenin etrafında kenetlenen Türk gemicileri, Türk denizcilik sektörünün gelişmesi açısından yaşamsal önemi olan bir konuda birleşmişlerdi²⁸¹.

Bu toplantıdan sonra hükümet nezdinde girişimlere başlandı. Türk Vapurcuları Birliği adına Sufizade Sudi Bey Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'ne bir telgraf çekti.

278 İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Teşrinisani 1923, s.2.

279 A.g.m., s.28.

280 İleri, 27 Teşrinisani 1923.

281 A.g.mec., s.74.

Vekâlete çekilen telgraf şöyleydi:

“Mübadele edilecek ahalinin, ucuz olmasını sebep göstererek Yunan ve İtalyan vapurları ile nakledileceğini haber aldık. Bu işte kendimizi yetki sahibi gören biz Türk vapurcuları yoksul memleketimizin parasının yabancılara verilmemesini sağlamak için onların öne sürdükleri koşullardan daha ucuz olmak ve halkın istirahatı sağlanmak üzere Seyri Sefain vapurlarıyla taşınmalarını teklif ederiz. Seyr-ü Sefain idaresini bu işi yapabilecek yetenekte olduğunu açıklıkla iddia ederiz. Şayet bugünkü idare bu işi sağlamakta yeterli gelmezse mübadele işlerinde Seyri Sefain’den alınacak belirli vapurlarla gönüllü olarak yönetme işlerini

yerine getirerek bu işi başaracağımızı, icap ederse kendi vapurlarımızı da bu işin yerine getirilmesine verebileceğimizi temin ederiz. Bu yolla yoksul memleketin serveti dışarı gitmez, çaresiz halk da rahatça yurtlarına gelebilir. Bu konuda yetki sahibi bir makam gösterildiği ve imkân sağlandığı takdirde deliller sunarak bu iddiamızı ispat etmeye hazırız efendim.

Türk Vapurcuları Birliği Reisi Sufizade Sudi”

Telgraf İstanbul’dan ankaraya ivedi olarak çekilmişti. Altında Sufizade Sudi’nin imzası bulunuyordu.



Türk Vapurcular Birliği’nin Başarısı:

M. Necati’nin Girişimleri ve Yeni Sözleşme

Sufizade Sudi Bey’in altında imzası bulunan telgraf Mübadele İmar ve İskân Vekâleti’ne ulaştı. Bu bakanlığın başında genç ve idealist İzmir mebusu Mustafa Necati bulunuyordu. İdealist yönü ve atılcı kişiliğiyle tanınan bakanın, ulusal konularda ne kadar duyarlı olduğu herkesçe biliniyordu. Telgraf bakanlığa ulaşınca Mübadele İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati’nin önüne konuldu. Mustafa Necati ulusal duygularla be-

zenmiş böyle bir telgraf aldığına çok mutlu olmuştu. Türk Vapurcular Birliği’nin kaygılarını paylaşıyor, uyarılarına hak veriyordu. Aynı duygularda birleşmişlerdi. Bakanlık Müsteşarı Ömer Lütfi Bey’e ulaşarak derhal gerekli direktifleri verdi. Direktif beklenen yöndeydi ve açıklı: Türk gemicilerinin uyarıları ve istekleri öncelikle ve duyarlılıkla değerlendirilecek ve gereken neyse yapılacaktı.

Müsteşar Ömer Lütfi Bey, bakanlığa ulaşan telgraf üzerine, Türk Vapurcular Birliği Başkanı'na yanıt niteliğinde bir telgraf çekti. Yanıt telgraf Sufi-zade Sudi Bey'in adına geliyordu. Ömer Lütfi Bey önce duyarlı Türk gemicilerinin yaklaşımlarından duyduğu mutluluğu dile getirmekteydi. Aynı duygular paylaşılıyordu; bu nedenle Türk gemicilerinin yaptığı bu öneriler önemle ve öncelikle dikkate alınacaktı. Ardından O, kendi kişisel yargısına dile getiriyordu: Devlete bağlı bir işletme olan Seyri Sefain'in birkaç gemisiyle ihaleye katılabilmesi olanaklıydı. Konunun bu yönü değerlendirilmekteydi. Bu doğrultuda Seyri Sefain İdaresi'ne başvurulmuştu. Bu arada bakanlık müsteşarı Ömer Lütfi Bey güzel bir gelişmeye daha ilgi çekiyor ve bilgi veriyordu: Türk gemicileri, bakanlığa bağlı Sevkiyat Müdüriyeti'ne başvurarak, taşımada indirimle gidilebileceğini belirtmişlerdi²⁸².

Bu gelişmeler olumluydu. Ancak sorunun asıl çözümü ihalenin sonuçlandırılması ve iki taraf için de bağlayıcı olan koşulların saptanmasıyla olanaklı olacaktı. Bunu somut bir belgeye dönüştürmek ve taşıma işinin ayrıntılarını belirlemek önemliydi. Yerli gemi işletmeleri bu ihaleyi kazanmış olsalar bile yine de bazı sorunlar vardı. Ülke savaş sonrasının darlık ve yokluk koşullarını yaşıyordu. Sonuçta ülkede yıllar süren savaş sonrasında yoğun yıkımın getirdiği sorunlarla uğraşmak durumunda olan hükümetin kasasından oldukça önemli oranda para çıkmış olacaktı. Seyri Sefain İdaresinin elinde, özel kişilerin elinde bulunan gemilere oranla büyük tonajlı gemiler vardı. Kimi olumsuzlukları olumlu bir yöne çevirmek mümkün olabilirdi. Sonuçta bir zihinsel egzersiz yapılmalı, konu her yönüyle masaya yatırılmalıydı. Seyri Sefain Yönetimi, büyük tonajlı gemilerini bu iş için ayırdığında, geminin ticari etkinlikte kazandıkları yönetime nasıl dönecekti? İki olasılık belirliyordu; bu parayı ya doğrudan hükümet kasasından verecekti ya da varlıklı göçmenlerden taşıma hizmetinin karşılığını ödemesi istenecekti. Kaç göçmenin bu ücreti verebileceği, kaçının vermeyeceği belli değildi; uygulamada nasıl bir tablo ile karşı karşıya kalınacağı bilinmiyordu. İlk saptamaya göre, hali-vakti yerinde olan göçmenlerden alınacak taşıma tutarıyla, yönetimin giderleri belli ölçüde karşılanabilirdi. Bu saptama varsayımsal bir yönteme dayanan bir öneriydi. Yine de şu olasılık göz ardı edilemezdi: Öyle ya da böyle alınabilecek

taşıma ücreti, en azından yönetimin giderinin bir kısmını karşılayabilirdi. Belirlenen taşıma bedelleri doğrultusunda, göçmenlerden alınabilecek olan tutarla geminin hakkı olan tutarın arasındaki fark hükümet kasasından ödenebilirdi. Bu en kötü olasılık olarak görülüyordu. Seyri Sefain Yönetimi'nin giderlerini koruyamadığını varsayılsa bile hükümetin kasasından yabancı kumpanyalara şu ya da bu adla yapacağı ödemedenden daha az para çıkacaktı.

Sonuçta, Türkiye'nin kendi parası, Türkiye'de kalacak, sınırlı olan sermayenin sınır dışına gitmesinin önüne geçilmiş olacaktı. Hükümetin kendisine getirilen öneriler doğrultusunda ulaştığı sonuç buydu. Bakan Mustafa Necati Bey de öneriye sıcak bakıyordu. Yapılan değerlendirmeler sonunda Türk gemileriyle bu işin altından kalkılabileceğine olan inanç güç kazanmıştı.

Bu aşamada Ömer Lütfi Bey yeniden devreye girdi. Lloyd Triestino Kumpanyası'nın önerileri üzerinde uzlaşmaya varılmış olunmasına karşın uzlaşma askıya alındı. Bu taşıma işine girmeye hevesli olduklarını ortaya koymuş olan Türk Vapurcular Birliği hükümetten almış olduğu olumlu işaret üzerine taşıma işinde daha uygun koşulları içeren yeni bir öneride bulundu. Bu hükümet için de daha çekici gelen bir öneriydi. Bu yeni öneride taşınacak kişiler; bu kişilerin yanında getirecekleri sığır, koyun, keçi, at, katır gibi hayvanlar ve belli bir oranın üzerindeki eşyalar için taşıma edimleri belirleniyordu. Öneri, kişi, hayvan ya da yük temelinde bir fiyatlandırma ile sınırlı kalmıyordu; kişinin götürüleceği yerin uzaklığına göre de bir fiyat ayırımı içeriyordu. Buna göre; İstanbul ve çevresine getirilecek göçmenlerden kişi başına 300; Karadeniz, Mersin ve çevresi için 600 kuruş taşıma bedeli isteniyordu. Göçmenlerin yanlarında getirecekleri hayvanlar için de uzaklığa göre taşıma ücreti talep edilmekteydi. Göçmenler İstanbul ve çevresine indirileceklerse, yanlarında getirdikleri koyun ve keçiler için 100, Karadeniz ve Akdeniz sahillerine getirilmeleri için 125 kuruş taşıma bedeli saptanmıştı. Bu fiyat, büyükbaş hayvanlar için artıyordu: İstanbul ve İstanbul'a yakın yerlere gelen göçmenlerin yanlarında getirecekleri sığırlar için, sığır başına 400, Karadeniz ya da Akdeniz kıyılarına getirilecekler için 500 kuruş alınacaktı²⁸³.

Bu arada vekâlete bağlı Sevkiyat Müdüriyeti'nin teklifleri içinde bazı ilgi çekici maddeler de vardı. Bunlardan birisi, elde edilecek net hâsılâtın yüzde

282 *Türkiye İktisat Mecmuası*, I/12, s.377-378.

283 *A.g.m.*, s.378.

yirmisinin Hilal-i Ahmer'e (Kızılay) Kızılay'a verilmesiydi. Hükümet bu koşulda ısrarlıydı. Çünkü Hilal-i Ahmer Cemiyeti ağır bir yükün altına sokuluyordu. Göçmenlerin, Yunanistan'daki iskelelerden, ta Türkiye'de yerleştirilecekleri yörelere kadar geçen sürede, hatta yerleştirildikten sonra da belli bir dönem beslenme, barınma, giyim-kuşam gibi her türlü insani yardımını sağlamak, sağlık sorunlarıyla uğraşmak bu kurumun görevidi. Türk Kızılayı da belki tarihinin en çetin sınavını veriyordu. Bu denli ağır yük, kuşkusuz önemli harcamaları gerektirecekti.

Bu harcamaları sağlayacak kaynak bulma konusunda güçlükler vardı. Gemiler verecekleri hizmetin karşılığını, öyle ya da böyle alacaklardı. Karşılanabildiği kadar göçmenlerden, bunun yetmediği yerde hükümet olanaklarından gemicilerin paraları verilecekti. Kızılay'ın da devlet tarafından desteklenen ve karşılanan bir bütçesi vardı. Bunun yeterli olmadığını düşünen vekâlet, gemicilerin elde ettikleri net hâsılâtın yüzde yirmisini Türk Kızılay'ına aktarmak istiyordu. Hatta bunda kesin kararlıydı. Onun için de gemilerin net hâsılâtının nasıl saptanacağı, hangi yöntem ve yolla bu miktarın belirleneceği apayrı bir sorundu. Bir işletmenin gelir ve gider hesapları belli olduktan sonra, net hâsılâtı yılsonunda belli olabilirdi. Bu durumda, 'net hâsılât' denilen iş nasıl gerçekleştirilecek, bu saptama neye göre, hangi aşamada yapılacaktı?

Bu sorunun yanıtı bu aşamada açıkta kalıyordu. Bazı öneriler getirilmiyor değildi. Ancak bunların çoğunun tutar yanı yoktu. Öneri olarak getirilen şeyler havada kalıyor, net bir sonuca ulaşamıyordu.

Yanıtı olmayan ve net olarak ortaya konulamayan birçok sorun vardı. Bir ticari işletme, kuşkusuz bir takım gizli hesaplar içinde olabilirdi. Bazı hesaplarını başkalarının görmesini istemez, bir takım kaçamak yollar arayarak, bunları gizlemek durumunda kalabilirdi. Bu rastlanılmayan bir şey değildi. Ticaret denilen süreçlerde rekabet varsa, bu gizliliğin belli ölçülerde anlaşılmaması diye bir durum söz konusu olamazdı. Taşıma işini yerine getiren bir kumpanya sonuçta kar ettiği halde, çeşit çeşit karışık, saptırma-

ca dolu yanlış hesaplar göstererek, bu taşıma işinden zarar ettiği savını ileri sürebilir ve böylece bu süreç sağlıklı olarak işlemeyebilirdi. Bu olasılıklar ciddi ve çözümsüz süreçlere dönüşme özelliği olan olasılıklardı. Sonuçta Kızılay, elde edeceği hâsılâtı göçmenler için harcayacaktı. O zaman, dolaylı bir çözüm yolu gündeme getirilebilir, bu tür karışık, gizli, yorucu; kimi zaman da sanki sürekli denetlemeye dönük süreçlerin içine girilmeden bu sonuca ulaşılabilirdi. Sorun, net ama pratik bir öneri ile çözümlenebilirdi. Gelecek göçmenler için bir taşıma ücreti belirlenmişti; hatta hayvanları ve belli bir oranın üzerindeki eşyaları için de... Göçmenlerin önemli bir kısmının, taşıma ücretini verecek olanaklara sahip olmadığı görülmüyordu. Ücretini ödeyemeyen göçmenler için nasıl olsa vekâlet taşıma ücretini ödemeyi göze almıştı. Bu durumda, taşıma ücretini ödeyemeyecek olan göçmenler dikkate alınarak, bir

gemiye bindirilen göçmenlerin diyelim ki yüzde on beşi-yirmisi gibi bir orandan ücret alınmadığında, yani bu orandaki göçmenler ücretsiz olarak taşındığında, bu para vekâletin kasasından çıkmış olacaktı. Böyle bir seçeneğe gitmek yerine vekâlet, hesabının nasıl yapılacağı pek belli olmayan bir yola gitme gereğini duymuştu²⁸⁴.

Kafaları karıştıran bir soru da, Sevkıyat Müdüriyeti'nin taşıma işine girecek gemilerden bir teminat mektubu istemesiydi. Oysa durum ortadaydı. İvedi bir durum vardı; göçmenlerin bir an önce yurda getirilmesi gerekiyordu. Bankacılık sektörü o dönemde zaten gelişmiş değildi.

Bir teminat mektubu vermeye hangi banka aracı olabilirdi?

Bu soru da açıkta kalmıştı. Bu kadar yüklü bir parayı uzun bir süre için teminat olarak elden çıkarmak, hiçbir tüccarın işine gelmezdi. Amaç, Türk gemicilerini kollamak ve Türk denizciliğinin önünü açmak, yeni gemi alımlarıyla mevcut filoyu büyütmekse, yeni vapur alma yolunu seçecek bir kumpanyadan yüklü bir teminat istemek, amaca hizmet etmeyebilirdi. Gemi işletmeleri ellerinde sınırlı parasal kaynaklarını teminat mektubu olarak hüküme-



Müşadere edilen mallara karşılık verilen çek

te verdiklerinde, zorunlu giderlerini karşılama olanağından bile uzaklaşmış olabilirlerdi. Hükümet bir yandan Lloyd Triestino gibi kumpanyaların gemilerine çektikleri sancaklarla göçmen taşımayı göze almışken, bu durumu tersine çevirmeye çalışan bir ulusal oluşuma daha hoşgörülü davranabilir diye düşünülüyordu²⁸⁵.

Karmaşık ve kafaları karıştıran birçok seçenek üzerinde durulduktan sonra, sonuçta hem Seyri Sefain hem de vekâlet tarafından kabul edilen bir sözleşme yapılabilirdi²⁸⁶.

Sözleşme

Bu ayrıntılar üzerinde anlaşıldı. Gemicilerin önerdiği fiyat, hükümetin önerdiği sigorta koşulu gemilere bindirilen göçmenlerin yüzde onunun ücretsiz olarak taşınması konusu taraflarca kabul edildi. Bu kez, daha önemli bir konuyu saptamaya sıra gelmişti. Göçmen taşıma işine hangi işletmeye ait, hangi gemiler katılacaktı? Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti ile Türk Vapurcular Birliği arasında gemilerin durumu, hangi gemilerin göçmen taşıma işine katılacağına ilişkin bir görüşme yapıldı. Türk Vapurcular Birliği olarak Seyri Sefain İdaresi, Sadıkdzadeler, Kırzadeler, Nafi Bey Kumpanyası, İbrahim Edhem Bey Kumpanyası sözleşme yapmak için bir araya gelmişlerdi. Sözleşme görüşmelerine katılmamış olmakla birlikte, Mustafa Cemil Kumpanyası, Akyıldız Kumpanyası, Kartal Mişah Kumpanyası ve Hilal Kumpanyası'nın da bu sözleşmeye katılacağı öngörüldü. Bu kumpanyalara ait hangi gemilerin göçmen taşıyabilecekleri isim isim belirlendi. Ardından her bir geminin tonajı ve insan taşıma kapasitesi belirlendi. Bu bilgiler göçmen taşıma sürecinde, göçmenlerin Yunanistan'daki iskelelerde birikme yoğunluklarına göre bir planlama yapabilmek için özellikle gerekiyordu. Bu ilk görüşmede, Seyri Sefain İdaresi'ne ait Akdeniz, Giresun ve Ümid gemilerinin adı öncelikli olarak listeye yazıldı. O tarihlerde Türkiye'de tonaj olarak en büyük gemiler Seyri Sefain İdaresinin elinde bulunuyordu.

Bu sözleşmenin imzalanması sırasında, taşıma sürecinde bunun denetimini yapacak genel kurallar da belirlendi. Her bindirme iskelesinde bir Bindirme Heyeti olacaktı. Gemilerin kontrolü İstanbul Liman

İdaresi Riyaseti'ne veriliyordu. İstanbul Liman İdaresi, yukarda adı geçen ve sözleşmeye katılan kumpanyaların elinde bulunan gemilerin kapasitesine ve gelişen ani durumlara göre, ivedilik gerektiren süreçlerde karar verme yetkisini almış bulunuyordu. Şirketler tarafından göçmen taşıma işi için ayrılan gemiler, İstanbul Liman idaresi tarafından incelenecek, alınan raporlara göre vapurun göçmen taşıma kapasitesi belirlenecek; yönetim tarafından gemi için verilen rapordaki kapasite saptamasına göre göçmen taşıma yoluna gidilecekti²⁸⁷. Sonradan Mübadele Vekili olan Refet Bey'in belirttiğine göre, zaman zaman gemilerin, kapasitesinden çok fazla göçmen yüklediği doğru değildi; çünkü İstanbul Liman İdaresi Başkanlığı, gemilerin kapasitesini ve sıhhi durumlarını belledikten sonra, bundan bir kişi bile fazla taşımamaya özen gösteriliyordu²⁸⁸. Hangi gemi nereye gidecek ve ne kadar göçmen alacak; bu konuyu planlamada ve eşgüdümü sağlamada birinci derecede sorumlu olan bu idareydi. Gemi kumpanyaları ve gemi süvarileri, İstanbul Liman İdaresi'nden gelecek taleplere ve yönlendirmelere birebir uyacaklardı. Bu süreçte her geminin uyması gereken asgari donanım koşulları da vardı. Sonuçta zulüm ortamından belli bir ruh kırgınlığı ve psikolojik saplantı içinde göçmen geleceğine göre, bu insanlarla ilgili vapurlarda her türlü önlemin alınması kaçınılmazdı. Yığın yığın insanlar Türkiye'ye gelmeyi bekliyorlardı. İçlerinde hasta, yaşlı, çocuk, hamile ve hiç akla gelmeyen bir özelliği bulunan göçmenler bulunabilirdi. Örneğin hapis-haneden alınan mahkûmlar, akıl hastaları, cüzamlı, vebalı hastalar... Kamaralar, depolar, ambarlar, güverteler göçmenlerin, göçmenlere ait hayvanların ve yüklerinin taşınacağı ortamlar olacağına göre, buralarda zorunlu gereksinimleri karşılayacak, göçmenleri olabildiği kadar rahat ettirecek önlemlerin alınması kaçınılmazdı. Göçmenlerin yanlarında nüfus başına yüzer kilo yük ve istedikleri gibi hayvanlarını taşıma özgürlükleri vardı. İlk öngörüye göre, Sevkıyat Müdüriyeti, yüz kişilik bir göçmen grubunun yanında 15 büyük ve küçükbaş hayvan getirebileceği kanısına varmıştı. Gemiler için bu saptama önemliydi; çünkü bir amaç da ulusal bir varlık ve değer olarak görülen göçmenlere ait hayvanların Türkiye'ye aktarımı önemsleniyor; bu nedenle biraz da göçmenlerin ederi-ni karşılamakta zorlanmaması ve daha Yunanistan'da iken bu hayvan varlığını elden çıkarma yoluna gitmesi için hayvanlar için öngörülen fiyat düşük tutul-

285 A.g.m., s.378.

286 Aynı yazar, "Mübadele ve Ulusal Ekonomi Yaratma Çabaları", *Toplumsal Tarih*, Sayı: 68 (Ağustos, 1999), s.12-17; yine Büyük Mübadele, s.36-43; İzmir örneği için bkz. Aynı yazar, "Mübadele Göçmenlerini Türkiye'ye Taşıma Sorunu ve İzmir Göçmenleri", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, I/1 (1991), s.13-46.

287 Mübadele vekillerinden Refet Bey'in açıklaması: *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.2, İ.2, C.IX, Ankara, 1975, s.58.

288 Mübadele vekillerinden Refet Bey'in açıklaması: *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.2, İ.2, C.IX, Ankara, 1975, s.48.

muştı. Ancak yüz göçmene karşılık 15 kadar ya da buna yakın sayıda hayvanın gemiye bindirilebileceği; yüklemenin buna denk geleceği saptaması kuşkuluydu. Zaman içinde bunun ne kadar isabetsiz bir saptama olduğu anlaşıldı. Saptama o an için Yunanistan'da liman kentlerinde bulunan göçmenlerin yanlarındaki hayvan sayısı dikkate alınarak yapılıyordu. Oysa o sıralarda Yunan Hükümeti, daha mübadele sözleşmesi ortada yokken yola çıkan Türklerin yanlarında hayvanlarını ya da başka mallarını götürmeleri konusunda zorluklar çıkarmış, hatta el koyma yoluna gitmişti. Ancak sonradan bu baskı belli ölçüde azaldı. Baskı azalınca, göçmenlerin pek çoğu yanlarında hayvanlarını göreceli olarak daha özgürce getirme yoluna gidebildiler. Böyle olunca da öngörülen bu rakamın hiçbir önemi olmadığı süreç içinde anlaşıldı.

Bütün bu umulmadık özel durumların düşünülmesi gerekiyordu.

En çok üzerinde durulması gereken konu, göçmenlerin sağlık sorunlarıydı. Hamile kadınların

gemide seyir halindeyken doğumları ya da yolculuk ortamına bünyeleri dayanamayan ya da hasta olan göçmenlerin gemide iken ölümleri durumunda karşılaşılabilecek güçlüklerdi. Trajik bir mitolojik örgüye

oturmuştu; doğum da, ölüm de... Denizde, kalabalık yığınlar arasında yolculuk yapmak, bir yerden bir yere gitmek yalnızca ruhsal kırgınlıklar getirmezdi; aynı zamanda özellikle doğal koşullara dayanıksız bünyeler için riskler her zaman olabilirdi. Bütün bunların düşünülmesi gerekiyordu. Bir doğum olduğunda, gemide bunun gerçekleştirilmesine olanak sağlayan ortamın önceden yaratılması gerekliydi. Ölüm olayları karşısında, kimi zaman bir haftayı bulacak yolculukta, ölen bedeni karaya taşıyarak defnetmek olanaklı olmayabilirdi. Ölen den öte, ölenin yakınlarının yaşadıkları psikolojik çöküntü bile düşünülmesi gereken bir konuydu. Gemilerin her noktasında sağlığa uygunluk koşullarının yaratılması gerekliydi. Sağlık sorunlarının ve özellikle salgınların yaşanmaması için kuralların önceden belirlenmesi, gemilerin bu risklere uygun donanımlarla donatılması kaçınılmazdı. Yalnız doktor ve hastabakıcı bulundurulması yetmezdi; aynı zamanda çok gerekli durumlarda ilk



müdahale yapmaya uygun revirler oluşturulması da gerekirdi. Aşılar yeterli ve hastalık risklerine uygun olmalı, bu donanıma sahip olmayan gemiler yola çıkmamalıydı. Göçmen taşıma işinde görev alacak gemiler, denizin öteki yakasından, yığınlar halinde insan taşımaya uygun teknik yapıya, iç düzene ve donanıma sahip bulunan gemiler değillerdi. Bunlar çoğunlukla Türkiye'nin kendi kıyılarında insan ve yük taşıyan gemilerdi. Bu zamana değin, böyle büyük boyutta ve nitelikte topluluklar taşımamış gemiler yola çıkarılacağına göre, gemilerin yeniden elden geçirilerek, gerekli donanımlar edinmesi sağlanmalıydı. Bütün bunlar göçmen taşıma işine yönelecek gemilerde özel onarım, niteliğine ve işlevine göre bölüm ekleme ve düzenleme yapılması yoluna gidilmesini gerektiriyordu. İlk başta taşımanın kış koşullarında yapılacağı anlaşılıyordu. Ancak taşıma işinin yaza kadar bitmeyeceği açıktı. Yığınmalara bakıldığında, yaz aylarının sıcak aylarında da taşıma yapılacağı belliydi. Birkaç gün sürecek bir yolculukta,

yazın yapılacak taşıma için ayrı, kışın yapılacak taşıma için ayrı düzenlemeler yapılmalıydı. Yolcuları kamaralarda taşıma olanağı yoktu. Bir düzenlemeyle kamaralara, özel durumu olan yolcular yerleştirilebilirdi.

Örneğin hasta, hamile, çocuk ve yaşlılar için bu ortamlardan yararlanılabilirdi. Ancak, göçmenlerin büyük kısmını güvertede taşıma zorunluluğu vardı. Kış aylarında, kar ya da yağmur yağarken, titretici soğuklar altında ve fırtınalar ortasında göçmenleri güvertede taşımak kolay bir şey değildi. Bunun için, güvertelerde özel önlemlerin alınması gerekliydi. Örneğin doğal zorluklara ve etkilere karşı göçmenlerin korunması için gemi güvertelerinde tenteli korunaklar yapılmalıydı. Buna ne kadar uyulabildiği ya da uyulamadığı zaman içinde ortaya çıktı. Gemiler olabildiği ölçüde bu eksikliklerini tamamlama yoluna gittiler; ancak yine de sorunlar görülmekte gecikmedi. Bu yolculuk, düzenli bir yolculuk değildi. Yurtlarından koparılan insanlar, yanlarında taşıyabildikleri eşyalarıyla ve hayvanlarıyla yollara dökülmüşlerdi.

Gemilere yalnızca göçmenler doldurulmayacaktı; yolculuk çok kereler denk yığınları ve hayvan sürüle-

ri arasında yapılacaktı. Özellikle hayvanlarla birlikte yapılacak yolculukta, önceden hesaplanamaz riskler doğabilir; salgın hastalıklar ve çevre kirliliğinden oluşan sağlıksız ortamlar göçmenlerin kırılıp gitmesine neden olabilirdi. Doğal olarak, hayvanlar için de özel önlemler alınmalıydı. Göçmenlerin yanlarında getirilen hayvanlar türlü türlüydü; karasığır, koyun, keçi, inek, at, eşek gibi hayvanların yanı sıra kümes hayvanlarıyla bile yola çıkanlar vardı. Bu durumda, hayvanların oranına ve çeşidine göre de kimi önlemler almak gerekebilirdi. Bu karmaşıklık göz önüne alınarak; üstelik bu durumun göçmenlerin sağlık durumlarına etki etmesini engelleyecek önlemler alınmalıydı. Hayvanların bulunacağı ortamlar, göçmenlerin taşınacağı yerler belli bir düzene göre ayrılmalıydı. Kimi zaman bir haftayı bulan yolculukta önceden belirlenemeyen kurallarla yaşanabilecek karmaşa ve keşmekeş, sağlıksız ortamlar oluşturabilir, gemiye sağlıklı binen göçmenler için bir sağlık kırımı yaşanabilir; kaş yapılırken göz çıkarılabildi. Ölüm risklerinin oluşması bir yana; hasta olarak bile Anadolu topraklarına getirilecek göçmenler evsiz, barksız, aç ve sefil ortamlarında çok büyük bir insan dramının aktörleri olabiliyorlardı. Düzen ve aşırı dikkat, işin doğasında olması gereken en önemli şeydi.

Doğal gereksinimlerin sağlanacağı ortamların yaratılması bile binlerce kişilik kitleleri gemilerin küçük mekânlarında günlerce süren bir yolculukla taşımada son derece önemliydi. Tuvaletlerin bakımı ve temizliği, yeterli değilse ek tuvaletlerin yapılması gerekliliği vardı. Gemilerde Türkiye Hilal-i Ahmer Cemiyeti'ne ait sağlık ekipleri görev yapacaklardı. Onlar için de sağlıklı çalışma ortamlarının yaratılması gerekiyordu. Bu heyetlerin çalışmaları ile ilgili düzenleme ayrıca yapılacaktı. Yine Yunanistan'daki geçici konaklama yerlerinde ve Türkiye'ye yolculuk sırasında yardıma gereksinimi olan göçmenlerin beslenmesi, Hilal-i Ahmer tarafından sağlanacaktı.

Türkiye Hilal-i Ahmeri'nin bu görevine karşın, göçmenlerin kurum tarafından gemilerde iâse edilmesi sözleşmesi ancak 17 Nisan 1924'te imzalanabildi. Bu şu anlama geliyordu: O tarihe kadar, göçün en yoğun olduğu zamanlarda, gene Hilal-i Ahmer gemilerde buna benzer etkinlikler yapmıştı. Ancak beslenme gereksinimlerini karşılamak Hilal-i Ahmer'in insani yardım çabalarına karşın göçmen-

lere aitti. Gemilerde buna ilişkin bir teşkilatın alınmasının güçlükleri kendisini göstermişti. Vekâlet göçmenlerin gemilerde beslenme görevini yerine getirmek için Kızılay Cemiyeti'ne ilk aşamada 30.000 lira verecekti²⁸⁹.

Zorunluluktan doğan bu önlemlerin alınmasını denetleme yetkisi, İstanbul Liman İdaresi'ne ait bulunuyordu. Her gemi göçmen taşıma işini üstlenir üstlenmez, İstanbul Liman İdaresine başvurarak, bu donanımlarını söz konusu idarenin denetimine sunacaktı. İstanbul Liman İdaresi'ne bağlı uzmanlar gemide inceleme yaparak, geminin oluşturduğu düzeneklerle, göçmen taşımaya elverişli olup olmadığına karar vereceklerdi. Bu incelemeden olumlu bir sonuç çıkması durumunda, göçmene mübadele göçmenleri taşımaya uygun özelliğe sahip bulunduğuna ilişkin bir belge verilecekti. Yunanistan'a doğru Türk bandırası ile yola çıkacak her gemi, bu belgeyi almak zorundaydı. Bu nedenle yukarda adı geçen gemiler, eksiklerini tamamlamak için hummalı bir çalışmaya giriştiler²⁹⁰.

Taşıma sırasında, insanların dinlenmelerine olanak sağlayacak ortamlar yaratıldı. Vapurlarda güvertelerin değişik yerlerine tatlı su sarnıçları konuldu. Her vapurda sağlık kabini kurulması zorunluluğu vardı. Bu kabinlerde Hilal-i Ahmer'e bağlı sağlık ekipleri görev yapacaklardı. Taşıma ücreti göçmenin kendisine aitti. Taşıma sırasında insan, eşya ve hayvan (koyun, keçi, sığır, dana, öküz) için ayrı ayrı tutarlarda yukarda belirtilen oranlarda para alınacaktı. 8 yaşına kadar olan çocuklardan para alınmayacaktı. Yoksul olan ve taşıma ücretini veremeyecek durumda olan göçmenin taşıma parasını, geminin bir tutanakla bunu saptaması ve bindirme kurulunun onaması üzerine, bakanlık ödeyecekti. Nüfus başına 100 kilo kadar eşya ücretsiz taşınacaktı. Kumpanyalar için yükleme iskelelerinde yükleme işinin en çok beş gün sürmesi gibi bir yükümlülük de bulunuyordu²⁹¹. Bunun yanı sıra gemilerin belli oranda yoksul göçmeni ücretsiz taşıma zorunlulukları da bulunuyordu.

Türk Vapurcular Birliği'ne bağlı gemiler, Sevkıyat Riyaseti'nin isteği doğrultusunda, İstanbul Liman İdaresi'ne görev yapmak amacıyla idareye sundukları gemiler karşılığında birer teminat mektubu veriyorlardı. Liman idaresi teminat mektubunu inceliyor, ardından yeterli görürse, mektubu kabul ediyordu. Bu şekilde teminat gösteren kumpanyanın, teminat mektubunun kabul edilmesinden sonra, dört gün içinde

289 Kızılay Arşivi, Dosya No. 530.

290 A.g.m., s.27; *Büyük Mübadele*, s.42-43.

291 "Muhacir Nakliyatı Meselesi", *Türkiye İktisat Mecmuası*, II/36 (26 Teşrinisani 1923), s.377-378.

istenen iskelelere dört büyük gemi götürmek zorunluluğu vardı. Bu çerçeveler doğrultusunda sözleşme imzalandı. İlkeler belirlenmiş, buna dönük hazırlıklara bile başlanmıştı. Sözleşme, daha sonra Bakanlar Kurulu'nun imzasına sunuldu. Kumpanya adları ve ilk başta 12 vapur olarak belirlenen filo, Bakanlar Kurulu Kararı ile göçmen taşıma işini üstlenmiş oldu.

Türk Vapurcular Birliğiyle yapılan görüşmelerde oluşturulacak ortak gemi filosu için katılacak firma ve gemi adları tek tek saptandı. Önce Seyri Sefain İdaresi'ne ait Akdeniz, Giresun, Ümid, Bahri Cedid göçmen taşıyacak listeye yazıldı. Akyıldız Vapur Kumpanyası'na ait Rize hemen bu gemilerin altında yer aldı. Onları Sadıkhade Biraderler'e ait Sakarya, İnönü, Aslan; Bilekcizade ve Mahdumu'na ait Trabzon; Kırzade Madülkavanza Şirketine ait Kırzade, Ankara ve Nilüfer; Yeni Türkiye Vapur Şirketi'ne ait Türkiye; Hacıpaşazadeler'e ait Hacı Paşa; Hasan Mahdumları'na ait İstiklal; Hasan Mustafa Bey'e ait Timsah ve Kartal izledi²⁹². Böylece ilk başta 12 gemi belirlenmişti. Zaman içinde bunlardan eksilmeler olabiliyordu; ancak katılması umulan başka gemiler de vardı. Bunlarla birlikte filonun boyutlarının büyüyeceği umuluyordu. Düşünülen şey oldu.

Gemilerin sayısı sonraki görüşmelerde değişti; yeni gemiler eklenerek filo büyüdü. Buna karşın, arızalanan ya da başka bir göreve giden gemilerden filodan ayrılanlar da oldu. Bu gemilerin en gözdesi Akdeniz'di. 4.000 tonluk bu gemi o dönemde Türkiye'nin elindeki en iyi gemilerden birisiydi. Giresun'un 3.000, Ümid'in 1.500 tonluk büyüklüğü vardı. Sakarya 3.100 tonluk, İnönü de 2.750 tonluk gemilerdi. Bu gemileri Kırzadeler'in göçmen taşıma işine verebilecekleri gemiler izlediler: Teşvikiye ve Sulh... Teşvikiye 2.500, Sulh 2.450 tonluk gemilerdi. Kumpanyaya 1.350 tonluk Türkiye gemisiyle Nafi Bey Kumpanyası, ardından da 1.200 tonluk büyüklüğüyle İbrahim Ethem Bey'e ait Sürat gemisi katıldı. Böylelikle ilk çırpıda adları üzerinde uzlaşılan gemilerin toplam tonajı 20.150'yi buluyordu. Ankara, Rize, Bahricedit, Antalya, Kartal, Aslan gemileri yedekte tutuldu. Öteki gemiler yolcu taşırlarken, bun-

lara gerek duyuldukça başvurulacaktı. Yedekte kalan bu gemilerin bir seferde toplam taşıyabileceği insan sayısı 6.950'ydı. Sözleşme kapsamına alınanlar ile yedekte bulundurulacak gemilerin toplam tonajı ise 27.100 tonu buluyordu²⁹³.

Bunun dışında, başka gemilerin de sözleşmeye katılması düşünülüyordu. Nitekim uygulama aşamasında görüldüğü gibi, bu gemiler de sözleşme kapsamına alındı. Bunlardan biri Mustafa Cemal kumpanyasına ait olan Ankara 1.500 kişi taşıyabilirdi. Rize 1.450, Bahricedit 1.200, Antalya 1.000, Kartal 900, Aslan 900 kişi taşımaya uygun gemilerdi. Görüldüğü gibi, gemilerin tonaj büyüklükleriyle taşıyabilecekleri göçmen sayısı arasında bir paralellik yoktu. Geminin büyüklüğü kuşkusuz o gemide taşınabilecek göçmen oranını belirlemede en büyük etkeni. Ancak bunun yanı sıra geminin fiziki durumu da taşınabilecek göçmen sayısını belirliyordu²⁹⁴.

Kaldı ki, göçmenlerin yanı sıra getireceği eşya ve hayvanlarda bu sayıyı etkilerdi.

Artık Türk Vapurcular Birliği'ne bağlı vapurlar göçmen taşımaya başlayabilirlerdi. Türkiye'de taşıma filosu, tarihin bu çok kritik döneminde ulusal bir yükümlülüğü kendi gönülden arzusuyla

yükümlenmiş, Türk bandırasını direklerine çekmiş, Türkiye kıyılarından Yunanistan'ın değişik limanlarına giderek, göçmen taşımaya hazır bir duruma gelmişlerdi. Bu arada idari bir düzenleme de yapıldı. Seyri Sefain yönetimi Büyük Millet Meclisi'nin 19 Mart tarihli toplantısında, Milli Savunma Bakanlığı'ndan alınarak, teknik nedenlerden dolayı Ticaret Bakanlığı'na bağlandı. Bundan ayrı olarak hükümet, Seyri Sefain'e yeni gemi alımları için geri ödemesi zamana yayılacak biçimde; önemli bir para aktarmayı da düşünüyordu²⁹⁵. Vekâletin bu ilk belirlemesine karşın, zaman içinde göçmen taşıyan vapurların sayısı değişti. Özellikle kış mevsimlerinde, Yunanistan'da bekleyen göçmenlere akıl almaz baskılar uygulanması üzerine; bu insanları bir an önce Türkiye'ye getirmek için, daha önceden belirlenmiş vapurlara ek olarak başka gemiler sefere konuldu.

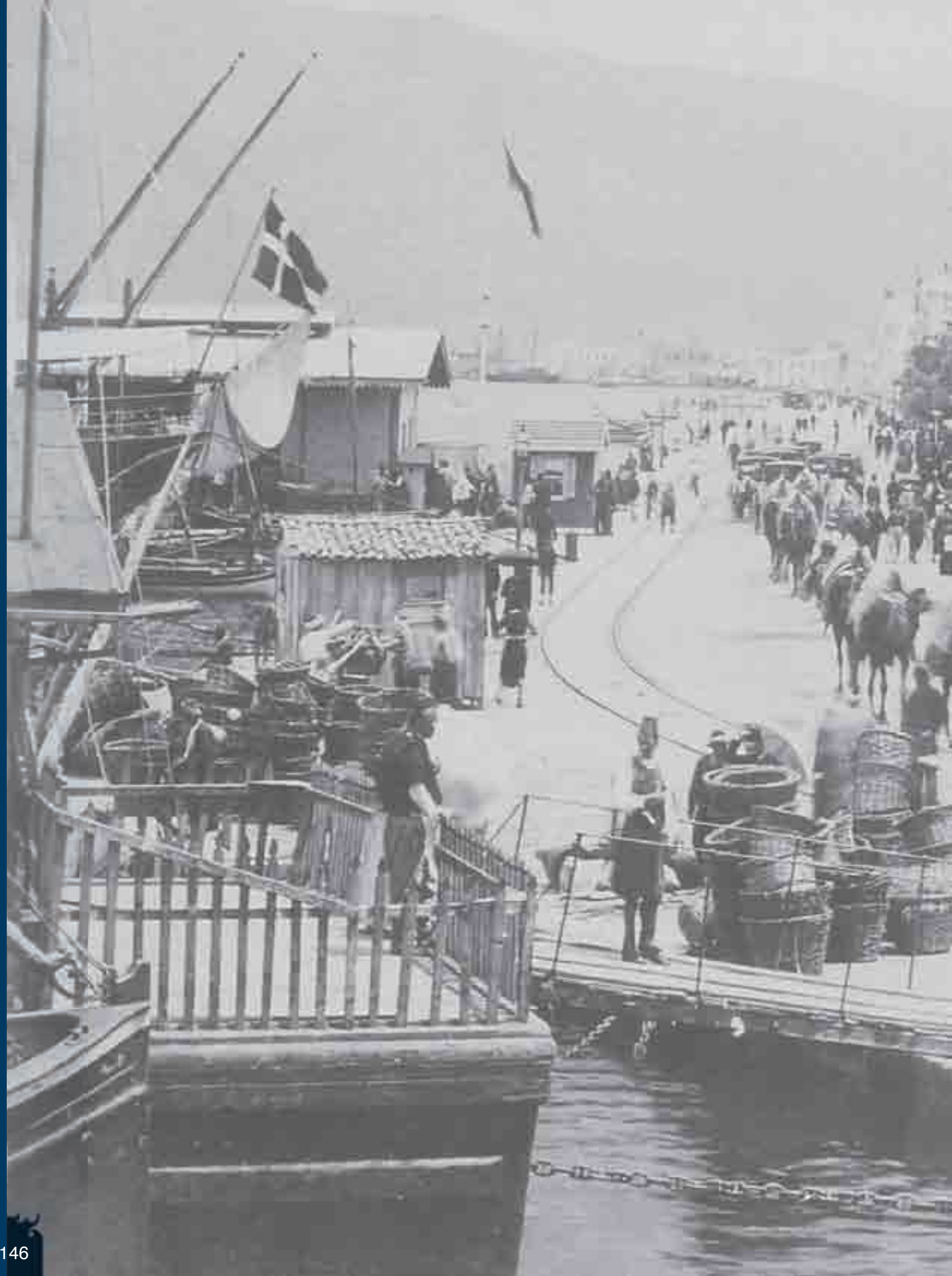
292 BCA, 272/14-76-29-6.

293 BCA, 272/14-76-29-6.

294 BCA, 272/14-76-29-6. Aynı dosyada Türk Vapurcular Birliği ve Seyrisefain'in verdiği rakamlar doğrultusunda hem bakanlık

tarafından belirlenen ve hem de bakanlar kurulu tarafından onaylanan listeleri ayrı ayrı görmek mümkündür.

295 İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Nisan 1924, s.293.





Mustafa Necati

Adında Bir Bakan...

Türkiye gemi işletmeciliğinin ulusal bir nitelik kazanmasında en önemli isim kuşkusuz Mübadele İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati Bey'di. Cumhuriyet Tarihi'nin en önemli kimlik ve kişiliklerinden biri olan Mustafa Necati, Kurtuluş Savaşı'ndaki etkin, kararlı ve cesur duruşuyla Mustafa Kemal Atatürk'ün en çok güvendiği kişilerden birisiydi. Genç yaşına karşın büyük bir duyarlılıkla ulusal savaşta yerini almıştır. Mustafa Necati'nin bakan seçilişi, pek çok kişi, özellikle de İzmirli taraftarından sevinçle karşılandı. Çünkü genç ve dinamik kişiliği olan, atılgan bir ruha sahip bulunan bakanın, bu sorunun üzerinden çok daha rahat gelebileceğine inanılıyordu. Atatürk'ün çalışkanlığı, ataklığı ve sağlam kişilik ve karakter özelliği nedeniyle çok sevdiği Mustafa Necati, İzmirliydi. 1892 yılında bu kentte dünyaya gelmişti. İlköğrenimini, Birhan'ül Maaruf Mektebi'nde tamamladı. Ardından İzmir İdadisi'ne devam etti. İdadi Mektebi'ni başarıyla bitirdikten sonra, 1912'de Hukuk Fakültesi'nden mezun oldu. İzmir'de Dar'ül Muallimin ve Dar'ül Muallemat'ta öğretmenliklerde bulundu. Bir yandan da Vasıf Bey (Çınar)'le birlikte, Şark Hususi İdadisi'ni açtı²⁹⁶. İzmir'in işgal edilince, 15 Mayıs günü yaşanan acı olayları ve gerçekleştirilen katliamları gözlerinden yaşlar akarak izledi. Bir süre işgal güçlerine yakalanmamak için bir arkadaşının baba evinde saklandı. Uzun süre saklı kaldığı, ancak canı kadar sevdiği bu kentten kılık değiştirerek kaçtı. Günü geldiğinde, şimdi kaçarak terk etmek zorunda kaldığı bu kente, işgal güçlerini yenip zaferler kazanarak dönmek üzere yeminliydi. Balıkesir'e geldi; ora-

da bir çete teşkilatı kurdu. Kuva-yı Milliye güçleri içinde müfreze komutanı olarak çalıştı. Anzavur'a ve Yunanlılara karşı dövuştü²⁹⁷. Balıkesir'de, Vasıf Bey'le (Çınar) birlikte, İzmir'e Doğru gazetesini çıkararak, işgallere karşı milli duyarlılığı canlandıracak yazılar yazdı. İstanbul'un işgal edilmesinden sonra, Ankara'da TBMM'nin açılış çalışmaları sırasında yapılan seçimlerde Saruhanlılar (Balıkesir)

bu genç vatanseveri kendilerine mebus seçmişlerdi²⁹⁸. Samsun ve Kastamonu yöresi İstiklal Mahkemeleri'nde bir süre başkanlık yaptı²⁹⁹.

Şimdi meclis bu vatanseveri, Mübadele işlerinin başında görmek istiyordu. Türk insanı, bu yiğit, gözü pek İzmir çocuğunu bağrına basmıştı. Onunla ilgili mecliste güzel yorumlar yapılıyor; bu denli zor, sıkıntılı ve iç içe geçmiş sorunlardan ancak onun gibi vatansever birinin kalkabileceği belirtiliyordu. Sonunda Mustafa Necati Mübadele, İmar ve İskân Vekili seçildi. Şimdi mübadele göçmenlerini taşıma konusu başta olmak üzere, bu sancılı dönemin atlatılmasında yürütülecek iş-

lerin başında o vardı.

Onun mebus seçilmesi üzerine bir İzmir gazetesi şu yorumu yapmıştı: "*Memleketin heyecanlı hatiplerinden birisidir. Anadolu kendisini çok sever. Kastamonulular kendisine fahri hemşehrilik vermişlerdir. İzmir'in kıymetli bir evladını mebus görmek, fahraver (gurur) duyulacak bir zevktir*"³⁰⁰.

O, vekil seçildiğinde, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde şu konuşmayı yaptı:



Mustafa Necati

296 *Türk Sesi*, 27 Haziran 1923.

297 *Hayat Tarih Mecmuası*, 1/5 (1972) s.3.

298 *Türk Sesi*, aynı sayı.

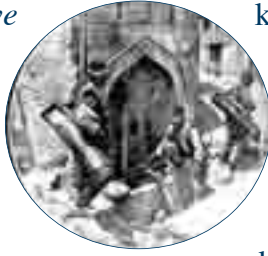
299 Bkz: Ergün Aybars, *İstiklal Mahkemeleri*, s.148-155, 168-175; Mustafa Eski, *Mustafa Necati Bey'in Kastamonu'daki Çalışmaları*, Ankara, 1990.

300 *Türk Sesi*, 27 Haziran 1923.

“Arkadaşlar, memleketimizin hayat ve mutluluğuyla doğrudan ilgili en önemli ve ağır bir işi bendenize vermenizden dolayı yüce kurulunuza teşekkür ederim. Yüz binlerce kardeşin yaşamıyla doğrudan ilişkili olan bu iş, gerçekten çok önemlidir. Fakat bundan önce görev yapan büyük öncünüz Birinci BMM nasıl bütün düşmanlar karşısında milleti zaferden zafere götürmüş ise, size dayanarak yürüyeceğimiz yol üzerinde de, ikinci BMM imar işlerinde başarılı olacak, memleketin imarını sağlayacaktır. Bendeniz bütün azim ve bütün imanımla buna çalışacağım. Bunu bu yüce kürsüden arz ediyorum ve söz veriyorum. Bunun için de bütün arkadaşlarımdan da düşüncelerini söylemelerini isterim. Biricik dayanağım sizlersiniz. İnşallah görevimde başarılı olacağım. Ve kesin olarak da, bu kardeşlerimizin refahını sağlamaya çalışacağım”³⁰¹.

Artık Mustafa Necati işin başındaydı³⁰². Göçmenlerin Türk gemicileri tarafından taşınmasını sağlama yönünde en kararlı adımları hiç kuşkusuz, Mübadele İmar ve İskân Bakanı Mustafa Necati attı. Mecliste yaptığı konuşmalarda, Türk denizciliğinin geliştirilmesinin önemine sık sık vurgu yaptı. Bakanlık yeni kurulmuştu. Doğrudan bakanlık için 1923 yılı bütçesi için ayrılmış olan paradan yeni gemi alınmasının yararlı olacağını ısrarla savundu. Milli bir deniz filosu yaratmanın, hem ulusal ekonomiyi yaratmada son derece önemli katkıları olacağını görüyor, hem de Türkiye’nin kabotaj hakkını tam olarak kullanabilmesi için, kendi taşımacılığını kendisi yapacak bir düzeye gelmesi gerektiğini biliyordu.

Sonuçta ihale, Türk Vapurcular Birliği’ne verilmişti. Türkiye, böylesine sınırlı olanaklara sahip bir



kuruluşun ve bu kuruluşu destekleyen yedi ulusal şirketin vapurlarıyla Yunanistan’dan göçmen getirmek için uğraşacaktı. Yeni devletin bu seçeneği tercih etmesi büyük ölçüde Lozan Barış Konferansı’nda, kabotaj hakkının Türkiye’ye geçmesi yolunda önemli engelleri kaldıran hükümlerden kaynaklanıyordu. Başka bir deyişle bu karar, 1926 yılında kabotaj hakkının kazanılmasına kadarki süreçte, Türkiye’nin kendi ulusal olanaklarıyla bu hakkı kullanabilme yeterliliğini taşıdığı izlenimini Batılı hükümetlere verme çabasından kaynaklanıyordu. Nitekim Mustafa Necati’nin, bu heyecanla söylemiş olduğu şu sözler anlamlardır: “Mübadele sona erene kadar, Akdeniz’de sevgili sancağımızı taşıyan elliden çok gemisi olan bir ticaret filosu meydana gelmiş bulunacaktır.”³⁰³

O, bir başka konuşmasında da şunları söylemekteydi: “Rumeli’nden memleketimize göç edecek olan kardeşlerimiz, kendi bayrağımız altında, kendi gemilerimizle gelecekleri gibi, gemi sahipleri de Müslüman ve Türk olmak dolayısıyla kendilerine gemi içinde olabildiği kadar kolaylık yapacaklardır. Şu anda vekâlet emrinde, on yedi kadar Türk gemisi bulunuyor... Milli ekonomimizin gelişmesini kendisine meslek ve görev edinen bakanlık, bütün işlerinde bu konuya özen gösterecektir.

Yalnız, gerek Seyri Sefain, gerek milli şirketlerin bu taşıma işinde elde edecekleri kazançla yeni gemiler elde etmeleri ve bu yolla ülkemizin bütün kıyılarında kendi bayrağımız altında işleyen gemiler görmek, en temel amacımızdır. Bu sonucu gemi sahiplerinin sağlayacaklarını umarım”³⁰⁴.

Bütün bunlar düş gibiydi. Türkiye ve elliden fazla uluslararası sularda, Türk bandırası ile seyir yapan bir filo İlk başta aklın almayacağı bu düş, gerçekleşmek üzereydi.

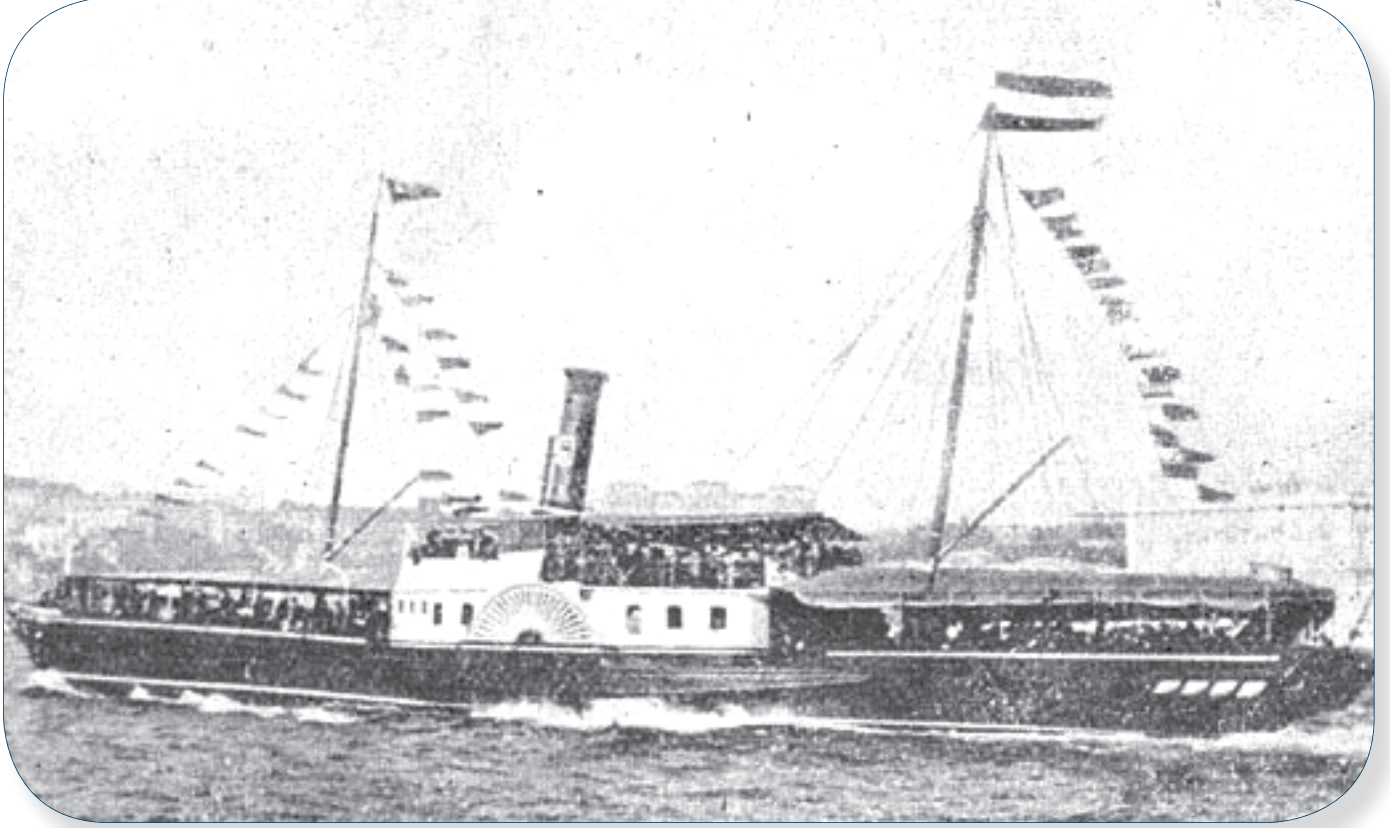
301 TBMM Zabıt Ceridesi, II, 2. İntihap Devri, 1. İctima Senesi, TBMM mat, Ankara, t.y., s.826.

302 Kemal Arı, “Cumhuriyet Dönemi’nin İlk Yıllarında Türkiye’de Mübadele, İmar, İskan İşleri ve Mustafa Necati”, *Mustafa Necati Sempozyumu (Kastamonu, 9-11 Mayıs 1991)*, Kastamonu Eğitim Yüksekokulu yay., Ankara, 1991, s.44-57.

303 *Sada-yı Hak*, 8 Şubat 1924; bu filo için verilen liste: *THAM*, 36 (15 Ağustos 1924).

304 “Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti’nin Kânunuevvel İcraatı”, *Ayin Tarihi*, 11/4 (Kânunuevvel 1923), s.20.

Ve Gemiler...



O dönemde, hükümete bağlı olarak kamu görevi yapmakta olan Seyri Sefain İdaresi, Türk Vapurcular Birliği içindeki en güçlü taşıma filosuna sahip kuruluşu³⁰⁵. Bahriye Nezareti'ne bağlı bir kuruluş iken, 1909 yılında Ticaret Nezareti'ne bağlanmıştı. Bir süre bu bakanlığın bir şubesi olarak görev yaptıktan sonra, tekrar Bahriye Nezareti içine alındı. Türk Kurtuluş Savaşı yıllarında, Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne bağlı olan idare, İstanbul'un işgal güçlerinden geri alınmasından sonra, yeniden düzenlenerek, bu vekâletin idaresinde varlığını sürdürdü. Bu idare, Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'nin özel girişimi ve diğer yedi ulusal kumpanya topluluğu ile mübadele göçmenlerini yükleri ve hayvanları ile birlikte taşıma yükümlülüğünü üstlenmişti³⁰⁶. Mübadele'nin başlamasından sonra

da Ticaret Vekâleti'nin yönetimine verildi. Bu idarenin o dönemde tonajı 2.000'den fazla olan altı gemisi bulunmaktaydı. Diğer gemiler tonaj yönünden daha az hacme sahiplerdi. Gerek vapur sayısının azlığı, gerekse bunların büyük kısmının pek yaşlı oluşu, idarenin yükümlülüğünü yerine getirmede zorlanacağını göstermekteydi.

Seyri Sefain İdaresi'nin yanı sıra, Nafı Bey Kumpanyası, Ayyıldız, Sadızkade Biraderler, Bilecikzade ve Mahdumu, Kırzade Madülkavanza Şirketi, Yeni Türkiye Vapur Şirketi, Hacı Paşazadeler, Hasan Mahdumları, İbrahim Ethem Kumpanyası, İttihad-ı Milli Kumpanyası, Mustafa Reşit şirketi gibi vapur işletmelerinin ellerindeki gemiler göçmen taşıma sürecinde etkili oldular. Bunlardan Yeni Türkiye ve Mustafa Reşit Şirketi 1923 yılında kurulmuştu.

305 TBMM Zabıt..., Devre. II, İçtima. II, c. VII/1, Ankara, 1968, s.732; İdarenin 1924 Yılı Bütçesi: *a.g.e.*, s.732-735. Beş ay kadar süren Mübadele, İmar ve İskân vekilliğinden sonra Mustafa Necati Bey önce Adliye, ardından da Maarif vekilliğine getirilmiştir. Mustafa Necati, Gazi Eğitim Enstitüsü'nün Kuruluşunda, Tevhid-i Tedrisat ve Harf Devrimi yasalarının çıkarılışında aktif bir rol üstlendi 1 Ocak 1929'da 37 gibi çok genç bir yaşta iken apandisit patlamasından dolayı aniden öldü. Bkz. Fuat Özer, *a.g.m.*

306 TBMM Zabıt, Devre.... II, İçtima. II, c. VII/1, Ankara, 1968, Devre. II, İçtima. II, c. X, Ankara, 1975, s.48.

Mübadele taşıma işinde yer alan bu işletmele-
re ait gemiler şunlardı: Gülcemal, Akdeniz, Reşit
Paşa, Kızılırmak, Şam, Giresun, Ümit, Gülnihal,
Bahricedit, Altay, Gelibolu, Bandırma, İnebolu,
Nimet, Canik, Millet, Sulh, Sakarya, Ankara, İnö-
nü, Yeni Türkiye (Asya), İstanbul, Teşvikiye (Kur-
tuluş), Trabzon, Rize, Anadolu, Mahmut Şevket
Paşa, İstiklal, Mahmudiye, Sadıkgade, Karabiga,
Dumlupınar, Timsah, Hacı Paşa, Kartal, Kırzade,
Nilüfer Bozkurt, Rumeli, Sürat, Arslan, İsmet Paşa,
Cumhuriyet, Turan, Milas, Girit³⁰⁷,...

Bu gemilerin bazıları, göçmenleri Türkiye'ye
getirdikten sonra, bir iskeleden başka iskeleye de
taşımıştır. Örneğin Karabiga bunlardan birisidir.
Karabiga Drama'nın Kozluca (Karyofito) nahi-
yesinden bir kısım göçmeni İstanbul Sirkeci'den,
İzmit'e götürmüştür. Yine bu listede yer almayan
Reşadiye Drama'nın Darova Köyü (Kehrokambos)
mübadillerini Sirkeci'den Sinop'a taşıdı. Yine bir
başka seferinde aynı gemi, Kavala mübadillerinden
bir kısmını Sirkeci'den alıp, Samsun'a götürdü³⁰⁸.

Bu gemilerin yanı sıra, zorunlu kalınmasından
dolayı yabancı bandıralı gemilerle de göçmen ge-
tirildi. Yunanistan'daki bir iskelede göçmenlerin
aşırı birikmesinden ve doğal ya da diğer yaşama
koşullarının zorlaşmasından dolayı, karma komis-
yonun izni çerçevesinde yabancı gemilerle göç-
men getirilmesi yoluna gidildi. Bu girişimlerin bir
kısmına, Türkiye'nin itiraz ettiği ve göçmenleri
olanaklar ölçüsünde, çok zorunlu kalınmadıkça,
Türk gemileriyle taşınmasını istediği biliniyordu.
Bu tür girişimlere, Türk Vapurcular Birliği'nin de
zaman zaman hükümet nezdinde itirazlarda bu-
lunduğu görülmektedir. Buna karşın, kimi itirazlar
olsa da, Yunanistan'daki sıkışık durumdan dolayı,
bir yabancı gemiyle göçmenler yola çıkarıldıktan

sonra, artık yapacak bir şey kalmamış oluyordu.
Bu şekilde Türkiye'ye göçmen getiren gemiler
içinde Yunan bandıralı gemiler çoğunluktaydı.
Türkiye'ye göçmen getiren yabancı bandıralı ge-
miler şunlardı: Maryano³⁰⁹, Pirenista³¹⁰, General
Andon, Arşipogolos, Jenatu, Krason, Klor³¹¹,
Dafenman³¹², Rodanya, Rodina Adriya³¹³, Corc³¹⁴,
Teytis³¹⁵, Jan³¹⁶, Veladimpo³¹⁷, Prezya³¹⁸... Arşi-
pogolos Midilli'ye gelen mübadillerin bir kısmı-
nı Ayvalık'a taşımış; Jenutu ise zengin Giritlileri
Cunda'ya getirmiştir.

Yabancı gemilerin önemli bir kısmı Yunanistan'a
gidecek göçmenleri taşımak için Türkiye'ye ge-
lirken Müslüman göçmenler yüklemişlerdi. Aynı
şekilde, Türk gemileriyle Yunanistan'a kısmen de
olsa Rum göçmen götürdüğü oldu. Bu da hem Türk
gemicileri açısından bir ekonomik değer anlamı
taşıyordu; hem de karma komisyonun öngörüsü
doğrultusunda gerçekleştirildiği için, Türkiye'nin
uluslararası bağlantıları açısından önem taşıyordu.
Bunun yanı sıra mübadele hakkından vazgeçerek,
kendi olanaklarıyla Türkiye'ye gelen göçmenler de
oluyordu. Bunlar, her ne kadar durumlarını müba-
dele komisyonuna bildirmek zorunda olsa da bu yü-
kümlülük pek çok kez yerine getirilemiyordu. Ge-
nellikle varlıklı kesimi oluşturan ve Yunanistan'daki
varlığını paraya çevirebilmiş bu aileler, Türkiye'ye
gelirlerken, yabancı bandıralı gemileri tercih edi-
yorlardı. Böylece, Yunanistan'dan Türkiye'ye göç-
men getirme sorumluluk ve yükümlülüğü Türk
gemicilerine ait olmakla ve ezici çoğunluk Türk
gemileriyle taşınmış olsa da yabancı bandıralı ge-
milerle de göçmen getirildi.

Türk Vapurcular Birliği'nin emrinde olup,
Yunanistan'dan sürekli göçmen taşıyan Türk gemile-
rinin en ünlüleri ile ilgili şu bilgiler verilebilir:

307 Nilüfer ve Timsah'ın, daha önce Birinci Dünya Savaşı'nda batırıldığı şeklinde bir bilgi yukarda verilmişti. Belki de bunlar, sonradan
alınan gemilere verilen isimlerdi. Çünkü dönemin tanığı kaynaklarda adları geçiyor: BKz. *THAM*, 11/36 (15 Ağustos1924), s.409; *Hâkimiyet-i*
Milliye, aynı sayı; yine bazıları şurada: *İleri*, 15 Ekim 1923.

308 İskender Özsoy, "Mübadelenin Hüzün Gemileri", *Bizim Gazete*, 29 Ocak 2007; *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, s.25; yine
diğer filoların durumu için bkz. "Türkiye Ticareti Bahriyesi", *Aydın Tarihi*, II/6 (1924), s.619-629.

309 *BCA*, 272/11/17/78/1.

310 *BCA*, 272/11/17/78/1.

311 *İleri*, 7 Aralık 1923.

312 İskender Özsoy, a.g.m., *BCA*, 272/14-76-30-14.

313 *İleri*, 12 Teşrinisani 1923.

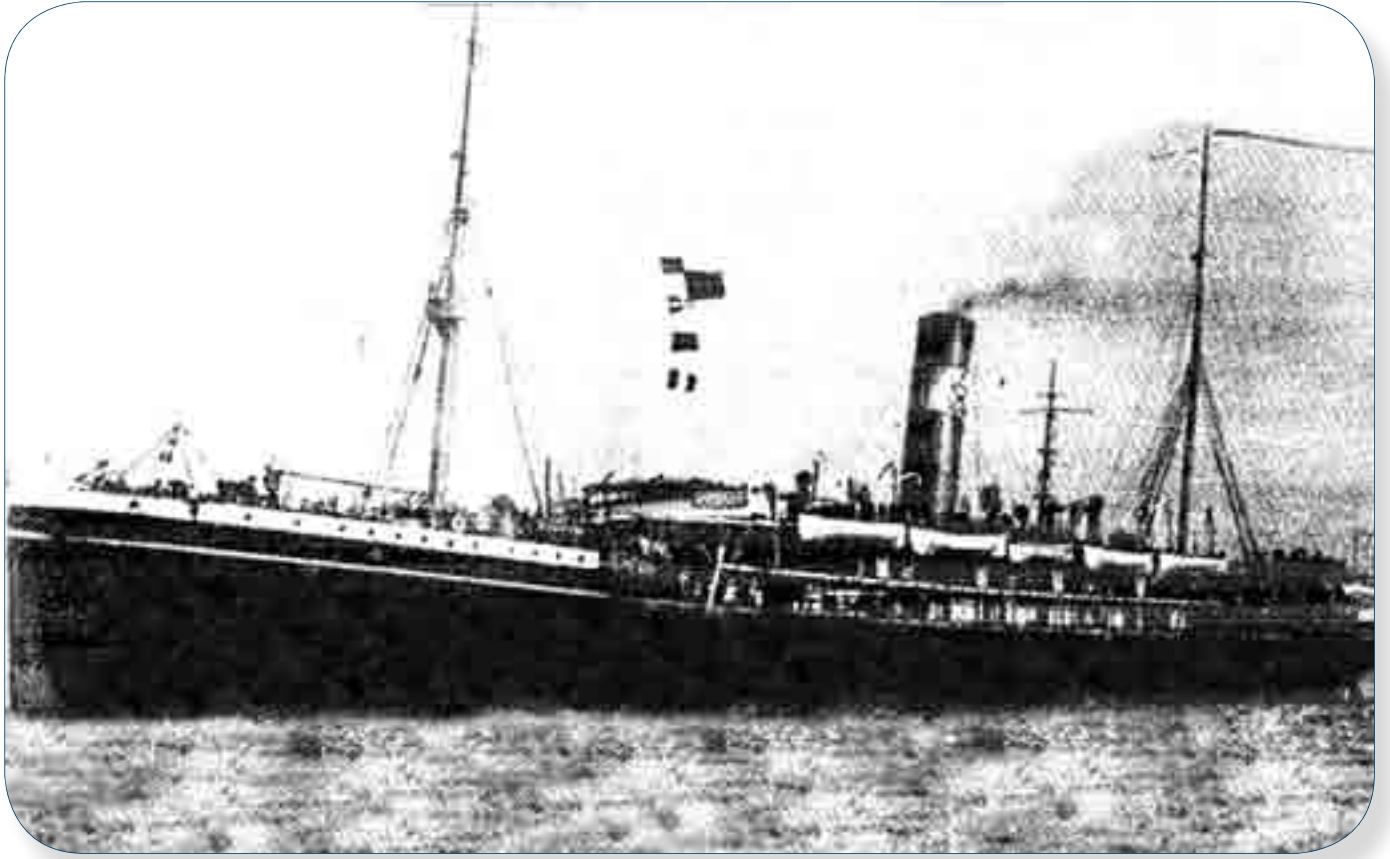
314 *İleri*, 20 Teşrinisani 1923.

315 *İleri*, 3 Kanunuevvel 1923.

316 *İleri*, 2 Kanunuevvel 1923.

317 *İleri*, 25 Kânunusani 1924.

318 *Hâkimiyet-i Milliye*, 17 Kânunusani 1924.



Akdeniz Gemisi

Akdeniz

Göçmen taşıyan gemilerinden büyüğü Akdeniz'di. Üstelik en çok sefer yapan gemilerin başında Akdeniz geliyordu. Hem göçmenler açısından hem de göçmen getirme planlarında en çok dikkate alınan ve değer verilen gemiydi. Başta Selanik olmak üzere, büyük göçmen yığılmalarının olduğu iskelelere durumu uygun olduğu sürece bu göçmenleri taşımaya yönlendirildi. Çok sayıda göçmen alabiliyor; ambarları göçmenlere ait eşyaları taşıyabilmek için son derece uygun bulunuyordu. Özellikle koyun, keçi, sığır sürüleri olan göçmenleri taşımada son derece uygundu.

Osmanlı Seyri Sefain İdaresi'ne bağlı olan Akdeniz, 1890 yılında İskoçya'da yapılmıştı. Yolcu gemisi olarak tasarlanmış ve üretilmişti. 5.062 kros tonluktu. Uzunluğu 126 metreydi. 16.6 metre genişliği bulunuyordu. 2.550 beygir gücüne sahip olan geminin 49 birinci, 38 ikinci mevki kamarası

vardı. O döneme göre lüks bir gemi sayılabilirdi. İngiltere'den Osmanlı Hükümeti tarafından 1911 yılında satın alınmıştı. Osmanlı sularına gelince bir süre hastane olarak kullanıldı. Göçmen taşıma sürecinde, başta Selanik limanı olmak üzere pek çok Yunanistan liman ve iskelesinden göçmen taşıdı. 1930 yılına kadar hizmette kaldı³¹⁹. Mübadele sürecinde bazı varlıklı Giritli göçmenler de, vekâletin denetimine gereksinim duymaksızın, kendi paraları karşılığında bu gemiyle gelmek istiyorlardı³²⁰. Mübadele süreci boyunca, normal bakımları dışında Akdeniz, Ege'nin iki kıyısı arasında sürekli olarak gitti geldi. Pek çok göçmenin anılarında yer alan Akdeniz, Türkiye'ye bir an önce gelmek isteyen mübadil göçmenler düş dünyalarında önemli bir mit halini aldı. "Akdeniz" demek, bir kededeki koca bir kasabanın yüklenip, suyun öteki yanına atılmak demektir.

319 Raif Kaplanoğlu, Bursa'da Mübadele (1923-1930 Yunanistan Göçmenleri), Avrasya Etnografya Vakfı yay., Bursa, 1999, s.76; dn.83.

320 A.g.e., s.76.

Sakarya

Yolcu taşıyan en gözde gemilerden birisi de Sakarya'ydı. 1888'de Almanya'da yapılmıştı. 1924 yılında, Sadıkoğlu Biraderler tarafından satın alınarak işletilmeye başlandı. Gemi daha sonra Vapurculuk Sowyetesi T.A.Ş tarafından satın alındı. Uzun yıllar Türk sularında seyreden Sakarya, en sık göçmen taşıyan gemilerden birisiydi. Mübadele'nin başladığı ilk günlerden buyana sürekli göçmen taşıdı. Hatta Yunanistan'a göçmen almak üzere giden ilk gemiler arasındaydı. Kaplanoğlu'nun saptamasına göre, Bursa'ya ilk olarak bu gemi ile göçmen getirildi. Gelen bu ilk göçmen kafiləsi Langaza'dan yola çıkmıştı. Bursa'ya gelen göçmenler doğal olarak, Mudanya'dan karaya çıkıyorlardı. Mudanya'ya ilk gelişinde yolculuk

sırasında Sakarya yolda arızalanmış, onarım için yolunu değiştirerek, Tuzla'ya gitmek zorunda kalmıştı. Burada geminin onarımı yapıldı. Bu nedenle bu yolculuk bir hafta kadar sürdü. Göçmenler havaların çok soğuk bir anında bu zorlukla karşı karşıya kaldıklarında oldukça zor anlar yaşadılar³²¹. Sakarya bu maceralı yolculuğundan sonra, başka göçmenleri de Yunanistan'ın başka iskelelerinden sürekli olarak taşıdı. Pek çok gemide olduğu gibi yolculuk anında umulmadık zorluklar yaşanırken; gemi yurtlarından ayrılan göçmenlerin hüznüne tanık oldu. Mübadele göçmenlerini taşıma sürecinde, en çok sefer yapan gemilerden birisi olan Sakarya, pek çok göçmenin belleğine kazınmış oldu.



Göçmenlerden bir grup

321 Kaplanoğlu, *a.g.e.*, s.76, dn:84.

Gülcemal

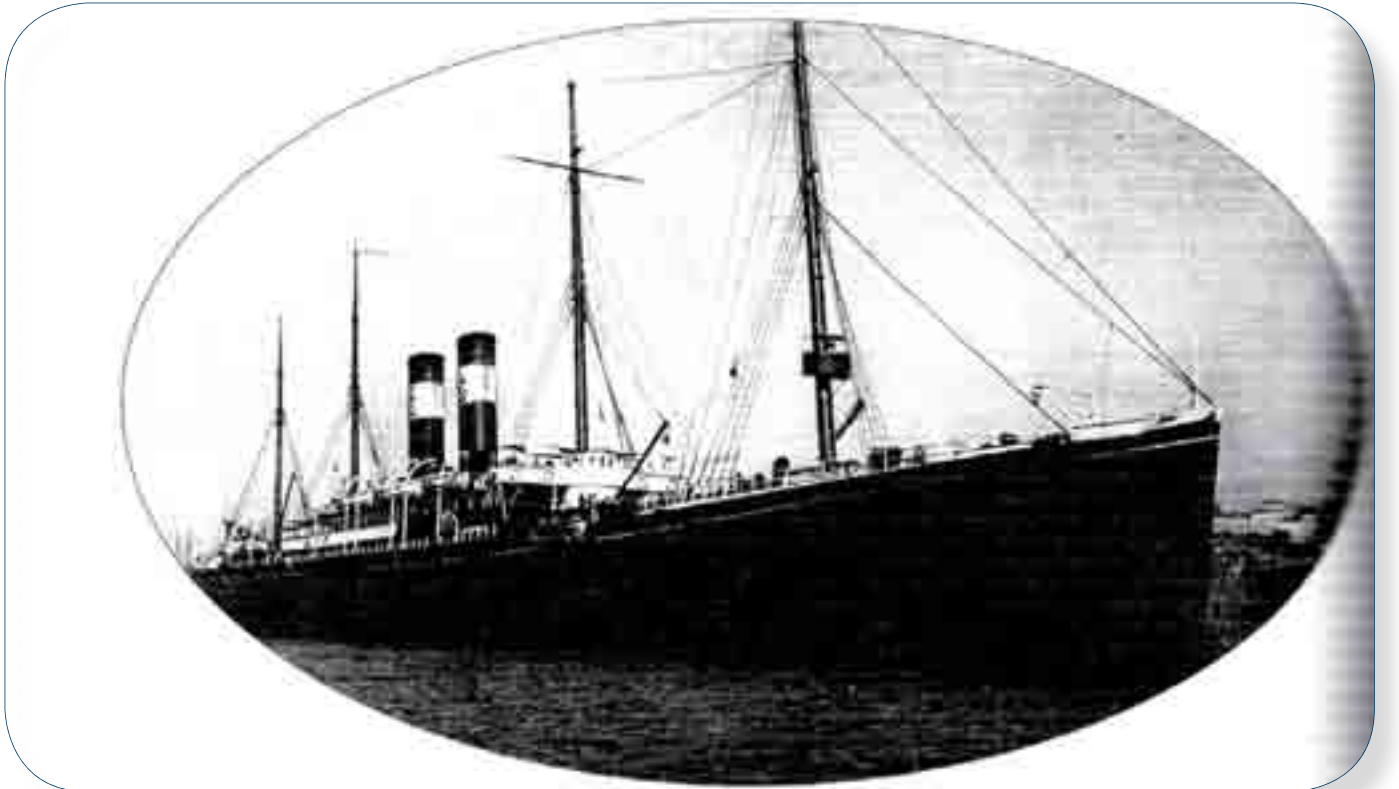
Anıları en çok süsleyen gemilerin başında hiç kuşkusuz, Gülcemal gelmektedir. 1874 yılında Kuzey İrlanda'nın Belfast kentindeki Harland and Wolff adlı gemi tezgâhlarında inşa edildi. Bu firma daha sonra Titanic'i de inşa eden firmadır. Belfast'ta, Germanic ismiyle denize indirildi. 5.071 kros tonluktu. 142 metre uzunluğunda, 14 metre genişliğindeydi. Gemi 3.825 beygir gücündeydi. Uzun yıllar Avrupa-Amerika hattında yolcu taşıdı. Onun gibi bu hatta yolcu taşımak için üretilen bir diğer gemi de Britanic'ti. 1896 yılının Ağustos ayında yenilenen kazanları ve makineleri ile Atlantik'i 6 gün, 21 saat, 38 dakikada kat ederek mavi kurdele sahibi oldu. 1899 yılında New York Limanı'nda kömür almak için beklerken çok soğuk ve şiddetli bir rüzgâr eşliğinde müthiş bir tipi Germanic'in üzerinde kalın bir buz tabakası oluşturdu. Bu buzun üzerine durmadan kar yağıyordu. Saatler sonra gemi bunca ağırlığı kaldıramayarak dibe oturdu. Uzun ve yorucu bir uğraşın sonun-



Gülcemal gemisine binen göçmenler

da yüzdürüldü; ancak onarılması pek kolay olmadı. Belfast'a inşa edildiği tersaneye yollanarak onarımı yapıldı. 1902 yılında merkezi Liverpool'da olan Dominion Lines adlı vapur şirketine satıldı. Adı Ottawa olarak değiştirildi. Yeni sahipleri Avrupalı göçmenleri Amerika'ya bu gemi ile taşıdılar. Amerika seyahatiyle tanınan Ubeydullah Efendi anılarında gemide çiçek yetiştirilen bir bahçe olduğundan bile söz eder. 1910 yılında 15.000 altın karşılığında Osmanlı Seyri Sefain İdaresi tarafından satın alındı. Gemi satın alınınca gemiye o dönemin Osmanlı padişahı olan Sultan Reşat'ın annesinin adı verildi: Gülcemal... Anlamı ise "gülyüzlü" demektir.

Yolcuların çok sevdiği bu gemi özellikle düzenli posta seferleri yapmaya başladığı Karadeniz halkının sevgilisi oldu. 1914'te Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasından bir süre sonra asker ve askeri mühimmat taşıma işinde kullanıldı. Öyle ki bir ara hastane gemisi olarak da hizmet verdi.



Gülcemal Gemisi

1915 yılının 27 Şubat günü Ege'den Marmara'ya sızmış olan İngilizlere ait E-11 adlı denizaltı İstanbul'dan Çanakkale'ye asker taşımakta olan Gülcemal'i İmralı önlerinde torpilledi. Torpilleğinde gemi İmralı açıklarında bulunuyor ve cepheye asker taşıyordu. Gülcemal pruvasından yaralanmıştı. Gemide kalan erleri ve malzemeyi kurtarmak için Şirketi Hayriye, o sıralar Kalender gemisinin kapitanı olan Cemal Kaptan'ı görevlendirdi. Gülcemal Kalender ve Sahilbent gemileriyle İstanbul'a çekildi. Yeniden hizmete girebilmesi için onarımı iki yıl kadar sürdü. 1917 yılında tekrar hizmete girdi³²².

1918-19 yılları arasında Yunanistan ve Mısır'daki esir kamplarında tutulmakta olan Alman askerlerini Wilhelmhaven ve Hamburg limanlarına taşıdı. Bu dönem mütareke dönemi idi. Osmanlı Devleti kayıtsız-koşulsuz teslim olmuş; İstanbul'un yönetimi fiili olarak İngilizlerin eline geçmişti. 1920 yılında Gülcemal, Amerika seferi yapan ilk Türk yolcu gemisi olarak New York limanına yanaştığında Türk bayrağını da Birleşik Amerika'ya götüren ilk gemimiz oluyordu. 1924 Yılında Türkiye ve Yunanistan arasında imzalanan Mübadele Sözleşmesi gereğince Yunanistan'dan Türkiye'ye gelecek mübadilleri Selenik Limanından İstanbul ve İzmir Limanlarına taşımıştır. Ancak, mübadilleri yalnızca Yunanistan'dan getirmekle kalmadı. Güvenlik için bir süre karantinalarda bekletilen göçmenleri barakalardan alarak, Karadeniz ve Ege limanlarına da taşındı.

İzmir postasına da çıkan Gülcemal'in bir posta seferi, bir İstanbul gazetesinde şöyle duyuruluyordu:

*"Gülcemal Vapuru, Teşrinievvelin/ Ekim on beşinci günü öyleden sonra saat ikide Galata Rıhtımı'ndan hareketle doğruca İzmir'e gidecektir. İzmir'de idaremizin diğer vapuruna aktarma edilmek üzere Güllük, Fethiye ve Antalya iskeleleri içinde yolcu ve ticaret eşyası alacaktır"*³²³.

Atatürk'ün de birkaç kez bindiği bu gemi, 1937 yılında hizmet dışı bırakıldı. Bunca yıl ayakta kalmasını sağlam teknesine borçluydu. İkinci Dünya

Savaşı'nın karanlık yıllarını Haliç'te bağlı olarak geçirdi. Haliç'in durgun sularında, kentin gürültüsü arasında, geçmişin anılarıyla baş başa kaldı. 1949 yılında gemi limanın ardiye işlerinde depo hizmeti görmeye başladı. Ertesi yıl, yüzen otel haline getirileceğine dair söylentiler çıktı. Bu söylentilerin gerçek olmadığı kısa bir süre sonra anlaşıldı. Ve 75 yaşındaki bu emektar gemi, sayısız insanın anılarında kalarak sökülmeğe üzere İtalyan enkazcılara satıldı. Onca yılın haşmetli gemisi, onu satın alanlar tarafından çekilerek Marsilya'ya götürüldüğünde takvimler 1950 yılını gösteriyordu.



Gülcemal Gemisi

Siyah renkli, çift bacalı, dört direkli gövdesiyle, denizde görüldüğünde yürek hoplatan bir hali vardı³²⁴. İç donanımındaki muhteşem görüntüsünden dolayı Gülcemal halk tarafından "yüzen havuz" olarak adlandırılıyordu. Başta Necati Cumalı olmak üzere, pek çok öykü, roman ve anı yazan ünlü kişilerin yapıtlarında yer aldı;

değişik sahneler mekân oluşturdu. Orhan Veli'nin bu gemiyle ilgili ünlü şiiri hep kulaklarda kalmıştır:

Hangimiz bilir, benim kadar
Karpuzdan fener yapmasını
Sedefli hançerle, üstüne
Gülcemal resmi çizmesini

Bedri Rahmi de bir şiirinde Gülcemal'den şu dizerlerle söz ediyor:

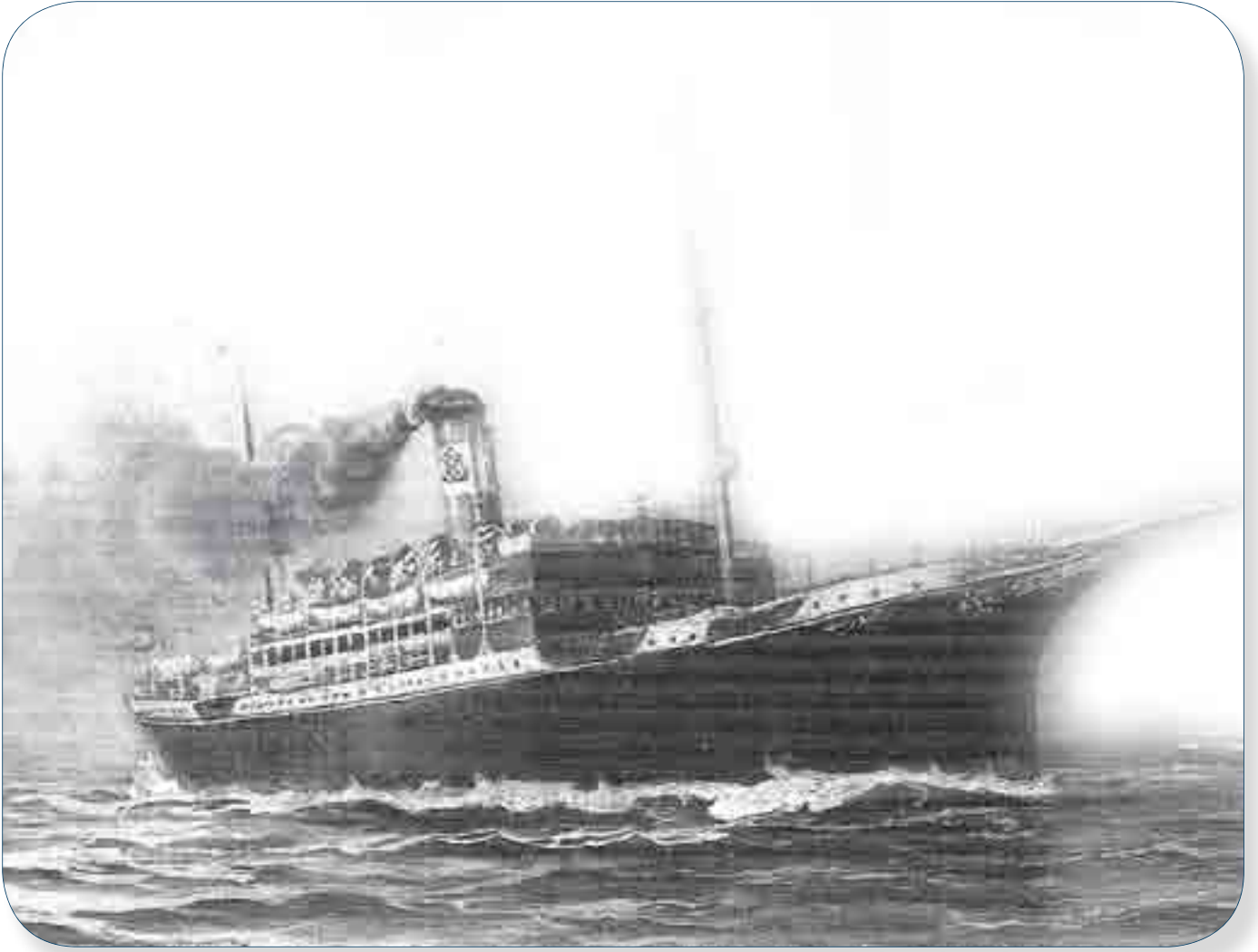
İstanbul deyince aklıma Gülcemal gelir,
Anadolu'da toprak damlı bir evde,
Gülcemal üstüne türküler söylenir...
Süt akar cümle musluklarından;
Direklerinde güller tomurcuklanır
Anadolu'da toprak damlı bir evde çocukluğum;
Gülcemal'le gider İstanbul'a,
Gülcemal'le gelir...³²⁵

322 Kaplanoğlu, a.g.e, s. 76, dn. 85.

323 İleri, 14 Ekim 1924.

324 İskender Özsoy, "Mübadele'nin Hüznü Gemileri", *Bizim Gazete*, 29 Ocak 2007.

325 Konu ile ilgili ayrıntı için bkz. Oktay Sönmez, *Anılarda Gülcemal: Ufkun Ötesinde Kayboldular*, Türkiye İş Bankası yay., İstanbul, 2001; yine kısmen bkz. İskender Özsoy, a.g.m.;



Cumhuriyet Gemisi

Cumhuriyet

Mübadele göçmenlerini taşıyan en önemli gemilerden bir tanesi de Cumhuriyet'tir. Yeni Türkiye'nin rejimiyle özdeşleşmiş olan ve rejimin adı verilen bu gemi, 1893 yılında Rusya adına İngiltere'de yapılmıştı. Cumhuriyet 4.179 kros tonluk büyük bir gemiydi. Zaten bu büyüklükte Türkiye'nin elinde bulunan birkaç gemiden bir tanesiydi. Daha büyük tonajlı yük gemisi ve yolcu örneğin Gülcemal gibi istisnalar dışında hemen hemen yok gibiydi. Döneminin en büyük gemilerinden birisi sayılı-

yordu. 113 metre uzunluğunda, 13,7 metre genişliğindeydi. 3.580 beygir gücündeydi. Saatte 14 deniz mili hız yapabiliyordu. Geminin burnu bastonluydu. 1914 yılında gemiye Almanlar tarafın-

dan Karadeniz'de el konulmuştu. Bu dönemde bir süre Urla ve Olga adıyla çalışmıştı. Cumhuriyet rejiminin kurulmasından sonra gemiye Cumhuriyet adı verildi. Türkiye Seyri Sefain

İdaresinde uzun süre yolcu gemisi olarak görev yaptı. Cumhuriyet 15 Ocak 1952 tarihine kadar hizmette kalmıştı.



Cumhuriyet Gemisi



Dumlupınar Gemisi

Dumlupınar

Göçmen taşıyan gemilerden birisi olan Dumlupınar 1888 tarihinde Almanya’da yapılmıştı. Önceleri Alpba sonra Croatia adıyla çalışmıştı. 1.991 kros tonluktu. Uzunluğu 96 metre, genişliği 12 metreydi. 1.100 beygir gücünde olan gemi, 10 mil hız yapabilmekteydi. Vapurculuk Sosyetesı T.A.Ş’nin elindeydi. İkinci Dünya Savaşı sırasında Yunanistan Almanlar tarafından işgale uğradığında, Türkiye komşu ülkede zor durumda olan insanlara yardım elini uzattı. Başta Kurtuluş gemisi olmak üzere, o dönemde Tunç, Konya, Güneysu ve Aksu gemileri Türkiye’den Pire’ye yardım taşımaya başladılar. Bunlardan bir tanesi de Dumlupınar’dı. Bu tarihlerde Yunanistan’da büyük bir açlık görülmüştü; çünkü işgalci Almanlar, Yunanistan’da temel tüketim maddelerine el koymuşlardı. Açlığı kış mevsiminde görülen şiddetli soğuk günler izledi; yeterince beslenemeyen, doğal gereksinimlerini karşılayamayan Yunan halkı arasında dizanteri ve tifo gibi salgın hastalıklar görüldü. Türkiye sırf insani amaçlarla Yunanistan’a yardım elini uzattı. Gemiler dolusu yiyecek ve temel gıda, sağlık, giyim kuşam maddelerini Yunanistan’a taşımaya başladı. Dumlupınar gibi Yunanistan’a insani yardım taşıyan..... Bu yardımlarla Yunanlılar, oldukça rahat nefes alabildiler³²⁶. Dumlupınar, mübadele sürecinde de pek çok sefer yaparak, mübadele kapsamına giren Müslümanları Türkiye limanlarına taşıdı. Böylesine önemli görevler üstlenmiş ve tarihte yerini almış olan Dumlupınar, 11 Ekim 1956’ya kadar Türk taşıma filosu arasında görev yapmıştı³²⁷.

Sadıkzade

Sadıkzade Biraderlere ait olan Sadıkzade isimli gemi de, dönemin en önemli gemilerinden birisiydi. Gemi 1902 yılında Almanya’da yapılmıştı. 1.657 kros tonluktu. 83 metre uzunluğunda, 12 Metre genişliğindeydi. 950 beygir gücünde olan gemi, Vapurculuk Ssosyetesı’nın hizmetinde uzun süre çalışmıştı³²⁸. 31 Mart 1939 yılında gemi fırtınaya tutuldu. Antalya iskelesinden İstanbul’a hareket etmişti. Aşırı fırtına nedeniyle karaya oturdu ve bu olaydan sonra gemi hizmetten çekildi.

Giresun

Giresun, 106 metre boyunda bir gemiydi. 1910 yılında, Osmanlı Seyri Sefain idaresi tarafından satın alınmıştı. Birinci Dünya Savaşı yıllarında mayın taşıma gemisi haline getirildi. Pek çok yerde mayın arama etkinliğine katıldı. Savaşın bitiminden sonra İstanbul, İngilizler tarafından işgal edilince, İngilizler gemiye İstanbul limanında el koydular. 22–26 Ocak 1918’de ünlü Yavuz gemisi bir manevra sırasında karaya oturunca, Yavuz gemisinin kurtarılmasında görev yaptı. Anadolu’da ulusal savaş başladığında, kaptanı tarafından Giresun kaçırıldı; oradan da Trabzon’a götürüldü. Karadeniz’deki kıyı taşımacılığında kurtuluş savaşı yıllarında önemli bir rol oynadı. Zonguldak’tan uzun süre diğer Karadeniz limanlarına kömür taşıdı. 1921 yılı Haziran ayında, ünlü Fransız diplomat Franklin Bauillan Türkiye ve Fransa arasında bir anlaşma yapmak için Ankara’ya geldi. İki ülke arasında resmi görüşmeler başlamadan önce, Türk tarafına bir iyi niyet gösterisi olarak Fransız işgal güçleri Zonguldak’tan ayrıldılar. Osmanlı bandıralı Giresun gemisi 21 Haziran 1921 günü, 2 yıl, 3 ay ve 1 gün süren Fransız işgalcilerini Zonguldak’tan alıp, İstanbul’a götürdü. Bu hizmetleriyle Milli Mücadele’de son derece önemli görevler görmüş oldu³²⁹. Giresun, mübadele süresince Yunanistan ile Türkiye limanları arasında çok sayıda sefer yaparak, bu önemli sürece büyük katkılarda bulundu.

326 Ulvi Keser, II. Dünya Savaşı Ve Türkiye’nin Yunanistan’a Yardım Faaliyetleri”, *Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri*, I, Ankara 2005, s.545; yine bkz. Aynı yazar, Ulvi Keser, *Yardım Et Komşu*, Kıbrıs Türk Kültür Derneği Genel Merkezi yay., 2005.

327 Kaplanoğlu, a.g.e., s.77, dn.88.

328 Kaplanoğlu, a.g.e., s.77.

329 Nedim Atilla, “Biz Bize Benzeriz, Giritliler İzmirliyle”, *Akşam*, 12 Haziran 2007.

Teşvikiye/Kurtuluş

Teşvikiye, 1883 yılında İngiltere'nin Caird Purdic tersanelerinde buharlı yük gemisi olarak yapıldı. Geminin uzunluğu 76.5 metre, genişliği 10.67 metre boyu ise 6.43 metreydi. 2.735 groston kapasitesi bulunuyordu. Gemi ilk üretildiğinde adı "Euripides" idi. İngiltere'de yapılışından sonra Brezilya, İtalya, Rusya, Yunanistan ve Sırbistan bandırası altında bu ülkeler adına görev yaptı. Birinci Dünya Savaşı boyunca, nakliye gemisi olarak Rus donanmasında yer aldı. 1924'de Kalkavanzade Biraderler tarafından Sırbistan'dan satın alındı. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk nakliye gemilerinden biri olarak "Teşvikiye" ve "Bülent" isimleriyle Türk karasularında hizmet verdi. 1934 yılında Tavilzade Biraderler Şirketi'ne satıldı. Bu tarihte adı "Kurtuluş" oldu. Kurtuluş Gemisi, bu şirket tarafından 1941 yılında Yunanistan'a yapılacak gıda yardımını taşımak üzere Kızılay Cemiyeti tarafından kiralandı. O tarihlerde Alman işgali altındaki Yunanistan, Alman zulmü altında çok zor durumda kalmıştı. Gemi, 20 Şubat 1942 tarihinde Yunanistan'a yardım malzemesi götürmek üzere yola çıktığında şiddetli bir fırtınaya yakalandı. Bu onun, Yunanistan'a insani malzeme taşıma amaçlı beşinci seferiydi. Ambarları, gıda, sağlık ve giyim maddesi doluydu. Şiddetli dalgalara karşı uzun süre direndi. Marmara Adası Saraylar Köyü yakınlarında, günümüzde kendi adını verdiği Kurtuluş Burnu olarak bilinen bölgede kayalıklara çarparak sulara gömüldü. Battığı sırada Yunanistan'a beşinci seferini yapmak üzere



Kurtuluş Gemisi

re yola çıkmıştı. O zamana dek yaptığı dört sefer boyunca Yunanistan'a 7.100 ton yiyecek maddesi ulaştırmıştı. Yunanistan'da açlıktan perişan olmuş Yunanlılar için Kurtuluş'un özel bir önemi vardı³³⁰. Talihsiz bir kaza sonrasında batan ve Yunanistan'a yaptığı bu yardımla ünlenen Kurtuluş (Teşvikiye) Yunanistan'dan göçmen getirme sürecinde en aktif gemilerden birisi olmuştu.

Atina'da Bir Toplantı...

Mübadele işlerinin yürütülmesini, 30 Ocak 1923 tarihli protokol gereği, üç bağımsız üyenin dönüşümlü olarak başkanlık yapacağı Muhtelit Mübadele Komisyonu gerçekleştirecekti. Muhtelit Mübadele Komisyonu'na, bu üç üyeden ayrı olarak, bir Türk bir de Yunan üye seçilmişti. Komisyonunda Türkiye'yi, İzmir Mebusu Tefik Rüştü Bey (Aras) başkanlığındaki bir kurul temsil ediyordu³³¹.

Muhtelit Mübadele Komisyonu, Ekim 1923'te, Atina'da görevine başladı³³². İlk iş olarak, ahali mübadelesinin yoğun biçimde gerçekleşeceği Selanik, Kavala, Drama, Hanya ve Kandiye'de, birer ara komisyon oluşturdu³³³. Tarih, 13.10.1923'tü.

Komisyonun önünde ivedi sorunlar vardı. O tarihlerde Yunanistan'ın liman kentlerinde öbek öbek Türkler toplanmış; karşılaştıkları baskı ve zorlamalardan kurtulmak için bir gemi bularak, canlarını Türkiye'ye atma telaşına düşmüşlerdi. Özellikle Selanik limanı kaynaşıyordu. Derme çatma çadır-

330 Gemi, 20 Şubat 1942'de şiddetli bir fırtınaya yakalanarak, Marmara Adası Saraylar köyü yakınlarında, bugün "Kurtuluş Burnu" olarak bilinen bölgede kayalıklara çarptı ve saat 09.15'de sulara gömüldü. Kazada gemi mürettebatı, kayalıklara atlayarak kurtuldu. Seferlerinde gıda harici herhangi bir değerli yük taşımayan Kurtuluş vapurunun asıl önemi, 1941-1942 yıllarında gerçekleştirdiği dört seferle, 7 bin 100 ton gıda yardımını Atina halkına ulaştırmasıydı. Bkz. Ulvi Keser, *Yardım Et Komşu, İstanbul, 2005*.

331 Heyeti öneren Başvekil Ali Fethi Bey'in (Okyar) tezkeresi için bkz. *TBMM Zabıtı...*, D.II, 1.1, C.I, Ankara, 1961, s.311.; ayrıca bkz. Tefik Rüştü Aras, *a.g.e.*, s.186.

332 *Hâkimiyet-i Milliye*, 11 Teşrinievvel 1923.; komisyonun Atina'da çalışması, komisyonunda görev yapan Türk murahhas heyetinin, Türk kamuoyunda ve Yunanistan'da mübadele edilmeyi bekleyen Türkler arasında sert bir tepki ve eleştirisine neden olmuştur. Örneğin, Türk murahhasların, Yunan baskısı altında ezilen Türklerin iniltilerinden uzağa çekilerek, Atina'da oturmalarından "dilhûn" olduklarını açıklayan Makedonyalı bir grup Türk'ün İsmet Paşa'ya mektubu: *Ahenk*, 7 Teşrinievvel 1923; Tefik Rüştü Bey, merkez olarak Atina'nın seçilişinin, Yunan Hükümeti ile hızlı bir ilişki ağı kurulması nedeniyle olduğunu açıklamıştır: *Hâkimiyet-i Milliye*, 10 Kânunusani 1924; Ö.D.Tesal, Türk murahhas heyetini: "Yunan hükümeti yararına tatbikata meydan vermiş, boyun eğmiştir" diyerek eleştirir: Bkz. Ö.D.Tesal, *a.g.y.*, s.308 (52); işlerin "lâyikiyle" yapılmadığına ilişkin bir eleştiriye (*Müstakil Gazete*, 25 Mayıs 1924). Tefik Rüştü Bey'in yanıtı: *Hâkimiyet-i Milliye*, 25,28 Mayıs 1924; "Yunanistan'a gittiğimiz vakit, mukavelenameyi doğrudan ölü bulduk. Karşımızda bir ihtilal idaresi vardı", *Hâkimiyet-i Milliye*, 28 Mayıs 1924; yine bkz. T.R. Aras, *a.g.e.*, s.185-186; ayrıca, bkz. dn: 16-19.

333 Tefik Rüştü Bey'in açıklaması: *Hâkimiyet-i Milliye*, 23 Teşrinisani 1923.

larda, yağmur ve soğuk altında titreyen göçmenler, her türlü beslenme, barınma ve sağlık olanaklarından uzak bir durumda bulunuyorlardı. Yunanistan'ın içinde bulunduğu durum, yukarıda anlatıldığı gibi, tahmin edilemeyecek kadar güçlü. Üstelik bu güçlükler daha da artmaktaydı. Salgın hastalık riski vardı. Yunan fanatizmi akıl almaz düzeylere varmış; Türklere dönük katliam olayları sık sık görülür olmuştı. Böyle bir anda, bu toplantının yapılması önemliydi. Türkiye'yi bu toplantıda, Karma Komisyon'da Türkiye üyesi olarak bulunan Tefik Rüşti Bey temsil ediyordu.



Tefik Rüşti Bey

Komisyon'un en çok üzerinde durduğu konu, Selanik etrafından gelen göçmenlerin, iskeleler yakınındaki derme çatma çadırlar içindeki perişan durumuydu. Bu soruna ivedi çözüm bulmak, dertlerine derman olmak gerekiyordu. Kıyı kentlerine yığılanlar Türkiye'ye gelmek için can atıyorlardı. Açlık dayanılmaz düzeydeydi. Sağlık sorunları ürkütücüydü. Tefik Rüşti Bey, Karma Heyet'e, Türkiye'den Hilal-i Ahmer'den heyetler getirilmesini istedi³³⁴. Bu konuda kurulun vereceği karar çok önemliydi. Yunan hükümetinin, o dönemde Türkiye'ye çıkardığı güçlükler biliniyordu. Tefik Rüşti Bey de, Karma komisyonun devreye girmesi durumunda sorunun aşılabileceğini ve Türkiye'den sağlık kurullarının gelebileceğini hesaplamaktaydı. O, kurul üyelerine yollara düşmüş bu insanların kötü durumlarına dikkatleri çekti. Herhangi bir güvenlik ya da sağlık önlemi yoktu. Türkiye'den, Hilal-i Ahmer'e bağlı heyetler getirildiğinde, bu sefil duruma düşmüş insanlara sağlık, gıda ve barınma yardımı yapılabilirdi. Tefik Rüşti Bey bu konuda kurulun devreye girmesini istiyordu. Durumun kötülüğü ve ivediliği ortadaydı. Kurul yapılan açıklamalardan ve üyelerin tanık olduklarından ikna olarak, bu öneriyi kabul etti. Yalnız, buna karşı bir başka öneride bulundu. Samsun'daki Rumlar için de bir sağlık kurulu gönderilmesini istedi. Bunu pekâlâ Türkiye Hilal-i Ahmer Cemiyeti'ne bağlı bir kurul yapabilirdi. O insanların da durumu

perişandı. Onların da sağlık sorunları vardı; bu konu üzerinde durulabilirdi. Burada farklı bir yaklaşımda bulunan komisyon; Yunanistan Türkleri için Türkiye'den yardım göndermeyi öneren Türk heyete, Türklerin kendi ülkelerindeki Rumların sağlık durumlarıyla da ilgilenmesini koşul olarak sunuyordu. Türkiye, kendi soydaşlarının içine düşürüldüğü kötü duruma bakarak, onlara el atmak ve yardımda bulunmak istiyordu. Bu insanlar, Türkiye topraklarına ayak bastıkları anda, Türkiye yurttaşı olacak insanlardı. Türkiye nasıl kendi soydaşlarıyla ilgilenmek zorunluluğunu duyuyorsa,

Yunanistan da o an için Türkiye'de olan ama yakın gelecekte kendi yurttaşı olacak Türkiyeli Ortodoksların benzer sorunlarıyla ilgilenebilirdi. Türkiye'nin gelecekteki kendi yurttaşları ve soydaşları çok daha kötü durumda ve baskılar altındayken, olanaklarını Türkiye'deki Ortodoksların durumunu düzeltme yolunda kullanamazdı. Kaldı ki, onların bu kötü duruma düşmesine neden olan şey, Yunanistan'ın ilgisiz, gevşek, hatta tecavüzkâr politikasıydı. Bu durum karşısında Türkiye'nin, öneriyi olumlu görmesi olanaksızdı. Tefik Rüşti Bey, bu çifte standartlı yaklaşımı hemen görmüştü. Türk talebine karşılık olarak konulan karşı öneriyi hemen ret etti. Temel yaklaşım, Yunanistan'daki Müslümanların kötü durumuyla ilgilenmek olmalıydı. Bunlarla Türkiye'den gelecek kurullar ilgilenmek durumunda olduğuna göre, Türkiye'de, örneğin Samsun'da bulunan Ortodokslara Türkiye dışından gelen yardım kuruluşları hizmet verebilirlerdi. Onun asıl kast ettiği, Yunanistan ve Türkiye'deki Ortodoks Rumlar arasında ta Kurtuluş Savaşı günlerinden bu yana etkin yardım çabalarında bulunan Amerikan Yardım Heyeti'ydi³³⁵. Tefik Rüşti Bey'in yaklaşımı onun savunması karşısında olumlu görüldü ve önerisi kabul edildi. Başta Amerikan Yardım Kurulu olmak üzere, bir takım uluslararası yardım kuruluşlarının devreye girmesine olumlu bakılarak sorun bu genel çerçevede biçimlendirildi³³⁶.

334 Bu yardımın genel yönleriyle ilgili bkz. İbrahim Erdal, "Türk Yunan Nüfus Değişiminde Türk Mübadillere Yapılan Yardım Faaliyetleri", Ankara Üniversitesi, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXV/40 (2006), s.203-214; ayrıca bkz. Mesut Çapa, "Lozan'da Öngörülen Türk Ahali Mübadelesinin Uygulanmasında Türkiye Kızılay (Hilal-i Ahmer) Cemiyetinin Katkıları", *Atatürk Yolu*, I/2 (Kasım 1988), s.243-244.

335 Metin Ayışığı, *Kurtuluş Savaşı Sırasında Türkiye'ye Gelen Amerikan Heyetleri*, TTK yay., Ankara, 2004, s.261-274.

336 Tefik Rüşti Bey'in Heyet-i Vekile Riyasetine yazısı: *BCA*, 030-10, 123-874-10; Kızılay Tarafından kurulan sağlık kurullarını gösteren bir harita için bkz. *Türkiye Hilal-i Ahmer Mecmuası*, (15 Haziran 1923), s.322.

Toplantı bu ilkeler üzerine sona erdi.

Tevfik Rüştü Bey oturdu; yapılan görüşmelerden ve alınan kararlardan Türk Hükümeti'ni ve Hilal-i Ahmer Genel Merkezi'ni haberdar eden birer rapor yazdı. Hükümetten bir istekte bulundu: Yunanistan'da görev yapmak ve bu gemilere binmeyi bekleyen bu insanlara yardımda bulunmak üzere beş altı tane kurul ivedi olarak Yunanistan'a gelmeliydi. Örneğin, Türkiye'de herhangi bir salgın hastalığın yayılmasında taşıyıcı olmalarının önüne geçmek ya da bir takım virüslere karşı vücut dirençlerini artırmak üzere bu insanlar gelecek kurul içinde yer alacak sağlık uzmanları tarafından aşılanmalıydı. Yakında gemilerin Yunanistan'a gelmesi ve Türk göçmenlerini Türkiye'ye taşıması bekleniyordu. Komisyon toplantısında göçmenlerin yardıma muhtaç olanlarının taşıma ücretlerinin hükümetlere ait olduğu, diğerlerinin kendi ücretlerini ödeyebilecekleri kararlaştırılmıştı. Türk Hükümeti'nin de isteği bu doğrultuydu. Kurulun düşündüğü ile Türk Hükümeti'nin düşünceleri arasında bu konuda bir çelişki görünmüyordu. Ancak yine de gerçekler, düşünülen şeyleri karşılamaya uygun değildi. Göçmenlerin genelinin yardıma gereksinimi vardı ve kendi taşıma ücretlerini kendileri ödeyemeyecek kadar yoksul bulunuyorlardı³³⁷.

Tevfik Rüştü Bey, bu raporla yetinmedi. Ayrı bir mektup yazarak, hükümetten yoksul ve perişan duruma düşmüş olan bu zavallı göçmenleri bir an önce Türkiye'ye taşımak için 12 geminin bu işe ayrılmasını istedi³³⁸. Hükümet gelen raporu ve mektubu değerlendirdi. Konuyu kendisine bağlı vapur kumpanyalarının eşgüdümünden sorumlu olan İstanbul Liman İdaresi'ne bildirildi. Bu kurumun ön ayak olmasıyla, sözleşmeyi imzalayan gemi şirketleri, mübadele için bir kerede toplam 15.000 göçmen taşıyabilecek kapasitede 12 gemiyi hazırladılar³³⁹. Gemiler verilecek bir emirle her an yola çıkmak üzere talimat bekliyorlardı.

Bu toplantıyı başka bir toplantı izledi:

Yakınmalar gün geçtikçe artıyordu. Yunanistan'da tanık olunan görüntüler, bu yakınmaların haklılığını gösteriyor; sonuçta şiddet

eylemlerine kadar varan kötü davranışlar, karma komisyonun gözleri önünde gerçekleşiyordu. Yakınmaların gittikçe arttığını gören Muhtelit Mübadele Komisyonu yeni bir toplantı yaptı. Bu toplantıda, Türkiye'den gemilerin gelmesiyle, göçmenlerin gemilere hangi sırayla bindirileceğine ilişkin strateji belirlendi. Tevfik Rüştü Bey'in isteği ve önerisi üzerine, ilk önce sahillerde yığılan göçmenler gemilere bindirileceklerdi. Beklenen bu insanların gemilerle taşınmasından sonra, uzak yerlerden aşama aşama göçmenler kıyı kentlerine getirilecek; böylece halka gittikçe daraltılacaktı. İlk öneri bu olmasına karşın buna uyulmasının zorluğu derhal anlaşıldı. Kitleler kendiliklerinden ayaklanmış ve yollara dökülmüşlerdi. Bu durumda yapılacak şey, kendiliğinden gelen insanlardan başlanmak üzere, yakın bölgelerden uzak bölgelere doğru açılacak bir strateji oluşturmaktı. Ancak, soğuk altında titreşerek bekleyen limanlara yığılmış insanlar ivedi olarak Türkiye'ye taşınmalıydılar.



Ankara Gemisi

Bahar ve yaz aylarına doğru da evinde-ocağında bekleyen mübadele Türklerinin Türkiye'ye taşınmaları uygundu. Bu toplantıda, 1923 yılı sonuna kadar yalnızca Selanik'ten 50.000 göçmenin taşınabileceğini hesaplanmıştı. Yine komisyon bir ara kurul oluşturdu. Bu kurul taşıma işinde yakın yerlerde bulunan göçmenleri

kıyılara aktarmanın kolaylığını algılamıştı; ancak iç bölgelerden kıyılara aktarılacak göçmenler için sorunlar vardı. Kış ortasında uzak yerlerden getirilecek bu insanların hangi araçlarla taşınacağı önemli bir sorundu. Bunun yanı sıra, göçmenlerden artakalan taşınmaz malların da hangi ilkeler içinde hesaplanacağı bu kurul tarafından saptanacaktı. Taşıma ücreti genel çerçevede göçmenlere aitti. Bu temel ilke gibi görünüyordu. Ancak, yoksul olan göçmenler için de "bir hal çaresi" düşünülmesi kararlaştırıldı. Bu toplantının sonunda, mübadele "resmen" 10 Kasım 1923 tarihinde başlanacağı belirtildi³⁴⁰.

Yunanistan, bu sürecin hızlanması için bir çaba göstermiyor, işi ağırdan alıyor; hatta kimi zorluklar da çıkarıyordu. Atina'da toplanmış olan Türk heyetinin saptamasına göre Yunanlılar mübadele uygulamasını geciktirmek üzere zaman kazanmaya çalışıyorlardı³⁴¹. Bunun temel nedeni de Yunanistan'da yaşanan karmaşa ve neredeyse dayanılmaz boyutlara ulaşan toplumsal bunalım ve siyasal istikrarsızlıktı.

337 *BCA*, 030-10, 123-874-10.

338 *İkdam*, 18 Teşrinievvel 1924; ayrıca, Nedim İpek, *Mübadele ve Samsun*, TTK yay., Ankara, 2000, s.46.

339 *İkdam*, 18 Teşrinievvel 1924; ayrıca, Nedim İpek, *a.g.e.*, s.46.

340 *Hâkimiyet-i Milliye*, 16 Teşrinievvel 1923.

341 *Hâkimiyet-i Milliye*, 18 Teşrinisani 1923.



Çanakkale Gemisi

Türk Gemileri Selanik Yolunda...

Toplantıları toplantılar izliyor; yaşanan kötü olaylar ve sergilenen hoyratça durumlar karşısında, en azından bir insan kırımının önüne geçmek için çareler aranıyordu. Durum karmaşık, sorunlar dayanılmaz ölçüde ağırdı. Mevsim kıştı. Soğuklar gittikçe artıyor, kıyılarda bekleyen insanların durumu dayanılmaz bir biçim alıyordu. 1923–1924 kışı oldukça şiddetli geçiyordu. Büyük ölçüde açıkta kalmış ve başta Selanik olmak üzere, büyük kentlere yığılmış olan göçmen Türklerin soğuktan ve yaşadıkları diğer zorluklardan etkilenmemeleri olası değildi. Düzgün beslenememe, sağlıklı ortamlarda barınamama;



Göçmenlerden bir grup

bunun sonucunda gem vurulamaz salgın hastalıkların belirivermesi gibi nedenler, bir anda önüne geçilemez insan kıyımlarına neden olabiliyordu³⁴². Bir yönden, işin üzerinde duyarlılıkla duranların yürekleri ağızlarındaydı.

Türk Hükümeti iki yönlü bir zorluk ortasında kalmıştı:

Ya bu göçmenleri yazgılarına terk edip göç hareketinin altından kolaylıkla kalkabilmek için kış aylarının geçmesi beklenecekti ya da bütün eksiklikleri ve bunun doğurabileceği büyük zorluklar göze alınarak, hiçbir engel düşünülmeden ve riskler göze alınarak mübadeleye kışın ortasında başlanacaktı. Göçmenler yalnızca Hilal-i Ahmer'in sınırlı yardım şemsiyesi altında bulunuyorlardı. Yunanistan'da hoyratça kabaran fanatizm her türlü şiddetini bu

342 *Sadâ-yı Hak*, 30 Kânunusani 1924; Giritli bir göçmenin, mübadele ilkbahar'da yapılırsa, o güne kadar Yunanistan'da göçmenlerin bitip-tükeneceklerine ilişkin mektubu: *Ahenk*, 21 Eylül 1923.

kalabalık yığınlarla yöneltebiliyordu³⁴³. Yunanistan'daki ara komisyonlarda görev yapanlar bu kötü davranışa tanık oldukça, durumu Türkiye'ye bildiriyorlardı. Örneğin Türklerin buralardaki "acınası" durumlarına tanık olan Hüseyin ve Saffet Beylerden sürekli olarak vekâlete raporlar geliyordu. Gelen raporlarda zaten pek kötü olan göçmenlerin durumunun gittikçe daha da kötüleştiğine vurgu yapılıyor; bir facianın önüne geçilmek isteniyorsa göçmenlerin bir an önce Türkiye'ye taşınmaları isteniyordu³⁴⁴. Bu kuruldan gelen raporlar, zaman zaman Tefvîk Rüştü Bey'den gelen raporlarla neredeyse birebir örtüşüyordu.

Türkiye'de bu işlerden sorumlu olan Mübadele İmar ve İskân Vekâleti, ülkede gerekli hazırlıkları yapmaktaydı. Misafirhanelerin hazırlanması, indirme iskelelerinde gerekli donanımların bulundurulması, gerekli malzemelerin sağlanması, iskân alanlarının belirlenmesi ve buralarda onarım ve inşaat etkinliklerinin gerçekleştirilmesi aralıksız sürüyordu. Hummalı bir çalışma vardı. Arka arkaya gelen bu raporlar da gözden uzak tutulamazdı. Mustafa Necati Bey, bakan olarak bu işlerle bire bir ilgileniyor, bir yandan da Yunanistan'da yığın üstüne yığınlar oluşturan kalabalıkların acınacak durumunu gün gün eline ulaşan raporlardan izlemeye çalışıyordu. Sonunda bakanlık kararını verdi. İstanbul Liman İdaresi'nin yönetim ve eşgüdümünde, Türk Vapurlar Birliği'ne bağlı olan ve bakanlığın emrine verilen gemilerden bazılarını Yunanistan limanlarına doğru yol almaları için emir verildi. Bu emirle birlikte, her an gelecek emirle hareket etmeye hazırlanmış olan gemiler halatlarını çözdüler ve Yunanistan'a doğru hareket ettiler. Hedef, öncelikli olarak Selanik'ti...

Ekim ayının ortalarıydı. Önceden Kasım ayı be-

lirlenmiş olmasına karşın, arka arkaya gelen raporlarda Selanik'te yığılmış olan insanların yürekleri sızlatan kötü görüntülerine tanıklıklar dile getirildiği için, Türk gemileri Ekim ayı ortasında Selanik'e doğru hareket ettiler.

Evdeki hesap çarşıya uymamıştı; çünkü durum ivediydi.

Vapurlar sıraları geldikçe, halatlarını çözüyorlar, rotalarını belirleyip, Selanik Limanı'na doğru harekete geçiyorlardı. Sulh, Sakarya, Yeni Türkiye, Sadıkzade, Sürat ve arka arkaya kalkan diğer gemiler yollara dökülmüşlerdi. Ege'nin mavi ama mevsim gereği soğuk sularını yararak ilerliyorlardı.

Yola çıkan bütün gemilerde gerekli önlemler alınmıştı. Gerekli kadar sağlık, gıda ve barınma malzemeleri yüklenmiş; geriye dönüşte hasta-

lar, yaşlılar ve çocuklar için zorunlu durumlarda kullanılmak üzere daha korunaklı bölmeler oluşturulmuş; hayvanların taşınması için ambarlarda gerekli ortamlar yaratılmıştı. Göçmenlere sağlık yardımı



Karacaoba Kariyesi

yapmak üzere Hilal-i Ahmer Cemiyeti'ne ait bir doktor, gerektiği kadar hastabakıcı gemilerde bulunduruluyordu. Bunların yanı sıra göçmenlerin gereksinim duyduğu malzemeleri karşılamak üzere Hilal-i Ahmer Cemiyeti'ne bağlı başka görevliler de vardı. Bunların bir kısmı örneğin, gereksinim oldukça yoksul durumdaki göçmenlere gıda ve giyimkuşam yardımı yapacak kişilerdi. Öyle ki, hasta, çocuk ve yaşlılar için sıcak bir kap yemek vermek üzere mutfaklar ve bu mutfakları işletecek aşçılar ve diğer hizmetliler bile gemilerde –olanaklar ölçüsünde– bulunuyordu. Amaç, hiç olmazsa yoksul göçmenlere bir kap olsun, sıcak yemek verebilmektir. Hükümet, taşınma anında yaşlıları kendilerine ait olmakla birlikte, göçmenlerin Yunanistan'da soyulmalarını, yoksul duruma düşürülmelerini hesap

343 Yunanistan'ın izlediği bu politika, Türkiye'de büyük bir tepki yaratıyordu. Kendi aralarında toplanan 83 mebus, bir an önce siyasi girişimlerde bulunulması için harekete geçtiler. Bu konuda bir dilekçe hazırladılar ve kararlarını Gazi Mustafa Kemal Paşa'ya iletiler. Mustafa Kemal Paşa, bu girişimi desteklediğini açıkladı: *Hâkimiyet-i Milliye*, 29 Ağustos 1923.

344 *TBMM Zabıt...*, s.50.

ederek, her türlü olasılığa karşı gemilerin gerekli donanıma sahip olmasını istemişti. Türk bandıralı gemiler, bir bir Türkiye limanlarından hareket ediyor, Yunanistan'da kendilerini bekleyen göçmen gruplarını almak için Ege'nin mavi suları yarararak ilerliyorlardı³⁴⁵.

İlerleyen Türk gemilerini, kıyı Yunanistan'daki iskelelerde hınca hınç yığılmış göçmen kalabalık yığınlar halinde meraklı gözlerle ve heyecanla atan kalpler ile bekliyorlardı. Yunanistan'daki limanlarda ve özellikle de Selanik'te, bir yıldır süregelen göçmen yığılması artarak sürüyordu. Kış aylarının

soğuk ve yağmuru altında limanlar, ağzına kadar göçmenlerle dolmuşlardı. Zaten adım atılamaz ölçüde kalabalıklaşmış olan Selanik, Kavala, Hanya, Resmo ve Kandiye limanları çevresindeki Türk yerleşimlerinden bu kalabalıklar sürekli besleniyor; durum her geçen an daha da zorlaşıyordu. Göçmenler hayvanları, yaylı ve kağrı arabaları, taşıyabildikleri eşyalarıyla yollara dökülmüşlerdi. Daha 15 Ekim 1923 tarihli bir yazısında Başbakanlığa yazdığı bir yazısında Tevfik Rüştü Bey, Selanik'te üç bin kişiyi alıp Türkiye'ye taşıyacak gemi bulundurulmasını istemişti. İç bölgelerden yeni göçmen kitlelerinin kıyılara doğru hareketlendiği ha-

berleri geliyordu. Zaten yığılmış olan bu kitleler bir an önce Türkiye'ye taşınmazsa, bunların da katılımıyla daha da büyük yığılmalar olabilecek, iş daha da zorlaşacaktı. Böylece gelecekte daha büyük yığılmalara meydan verilmemesi için istenilen geminin bir an önce gönderilmesinin son derece önemli olduğu vurgusu yapılıyordu.³⁴⁶ Vekâlet bu bilgiler

geldikçe telaşlanmış; planladığından önce gemileri hareket ettirerek, olabildiği ölçüde bu istekleri karşılamaya çalışmıştı.

Ve gemiler, Selanik'e ulaştılar. Bindirme kurullarının yönlendirilmesiyle gemilere yükleme yapılmaya başlandı. Belli bir düzen çerçevesinde gemiler yüklenip Türkiye'ye doğru yola çıktık-



tan sonra, iç bölgelerden gelenlerle birlikte, yeni yığılmalara tanık olunuyor; bu insanların da katılımıyla, bindirme iskelelerindeki kalabalık hiçbir zaman ortadan kalkmıyordu. Bu nedenle Tevfik Rüştü Bey'in, tanık olduğu yığılmaları ve bunun neden olduğu sorunları anlatan rapor-

larının Ankara'ya gönderilişi hiç durmadı. Aylar boyunca O, hep bu tür uyarılar yapan mektuplar ve raporlar gönderdi. Atina'da bulunmasına ve buradan işleri izlemesine karşın, değişik yerlerden gelen yükleme kurulu raporlarında sürekli bu yığılmalardan söz edildiğini görüyordu. İlk baştaki raporlarında bu olağanüstü yığılmalardan

söz ederken, aylar sonra gönderdiği raporlarında da bu yığılmalara dikkat çekiyordu. Örneğin, ilk göçmen taşınmasından iki ay sonra gönderdiği bir yazısında da, Selanik İrkap Heyeti kâtiplerinden birisinin Atina'ya gelip, vapurların gecikmesinden dolayı Selanik'te müthiş bir göçmen yığılması

olduğunu belirttiğini anlatı-

yordu. Uzak mesafelerden düzenli olarak taşınan göçmenlerin Selanik'te barınma olanaklarından yoksun, kulübesiz bir halde bulunduklarını haber almıştı. Mübadele vekâletine yazdığı yazısında Tevfik Rüştü Bey, Çarşamba gününe kadar, 5.000 göçmeni yükleyecek gemi gelmediği takdirde, bu zavallıların yaşamlarını sürdürebilmesinin zorlu-



Demirhisar Gemisi

345 Mübadele vekillerinden Refet Bey'in açıklaması: *TBMM Zabut Ceridesi*, D.2, İ.2, C.IX, Ankara, 1975, s.58.

346 *BCA*, 272/14/76/27/7.

ğuna dikkat çekiyor; Selanik Yükleme Kurulu'na büyük gemiler ayrılıp gönderilmesini istiyor; hatta bu konuda istekte bulunulması için, Selanik Yükleme Kurulu'na büyük gemiler hazırlanması için emir verdiğini vurguluyordu³⁴⁷.

Bu yazıların akışı hiç durmadı. Sürekli bakanlığa bu yolda telgraflar geldi. Tevfik Rüştü Bey yığılmalar oldukça, bu konuyla ilgili bakanlıktan Yunanistan'a göndermek için gemiler istedi. Kimi zaman bakanlığa çelişkili bilgiler de geliyordu. Bu bilgiler bakanlıktaki Sevkıyat Müdüriyeti'nde değerlendiriliyordu. Bu değerlendirmelerden sonra, istekler ve bu istekler karşısında yapılabilecekler eldeki olanaklar ölçüsünde bir plana bağlanıyor; bu plan bakanlık tarafından izleniyordu. İsteklerin ve ivedilikle yapılması gerekenlerin sonu yoktu; bütün bunlar olabildiği ölçüde karşılanmaya çalışılıyordu.

Bakanlık yine böyle bir istekle karşılaştı.

Yazı Tevfik Rüştü Bey'den geliyordu. O, Selanik'te yığılma olduğundan söz ediyor ve ivedi hareket edilmesini rica ediyordu. Bakanlık bu yazı uyarınca ilgili kurullarını topladı; durum değerlendirmesi yaptı. Sonuçta, Tevfik Rüştü Bey'e bir telgraf yazılarak o anki gemi trafiği bildirildi. Bir durum saptaması yapılıyordu. Bu saptamadan sonra, O'nun istemi nedeniyle yazılan karşı yazıda kimi eksik kalan yönlerle de anımsatmalar yapılarak şunlar söyleniyordu:

“Selanik'te 4.4. sabahı taşınması gereken göçmen sayısı 6.182 idi. Sulh 4.1. de vasil oldu. Sakarya 4.4.sabahı, Sütrat, 5.4 sabahı vasil olacaktır. 6.000 kişi de karantinadadır. İzmir'e göçmen indirmiş olan Türkiye Selanik'e hareket emri almıştır. Göçmen indirmeyi izleyen sürede Sadıkzade de onları takip edecektir. Pire'den hareket edemeyen Dafenman'ın ne hareket tarihini ne de hareket edememesinin nedenlerini bildirmediğiniz. Bu geminin de şu günlerde Selanik'e ulaşması çok arzu edilir. Ankara'da iken, toplam sekiz yüz göçmenin taşınması gerektiğine karar verilmiş iken, son günlerde bu sayıyı bin iki yüze kadar çıkardınız. Bunları taşımak söz konusu olsa da, durumumuz bunları iskân etmemize uygun değil-

*dir. Onun için bugünkü gibi pazarlar hariç olmak üzere taşınması gerekenlerle ilgili kişilerle ilgili taleplerinizi 800'ü aşmamak üzere bildirmenizi rica ederim”*³⁴⁸.

Yazı Mustafa Necati imzasını taşıyordu. Gemi-ler aralıksız göçmen taşıyor, Selanik ve diğer Yunan iskelelerindeki yığılmalar bitmiyordu. Gelen grupların yerini hemen iç bölgelerden gelen yenileri alıyordu. Yunanistan'ın dağlık yörelerinden kıyı kentlerine göçmen akışı sürüyordu. Kar, soğuk ve kışın her türlü olumsuz etkisi bu yollara dökülüşü engelleyemiyordu. Öbek öbek çadırlara yerleştirilmeye çalışılan ya da açıkta, bir köşeye sinip, derme çatma sargılar altında titreşen göçmenlerin dramına, yanlarında getirdikleri karasığır bağırtıları, at kişnemeleri, koyun, kuzu, keçi melemeleri karışıyordu. Oraya buraya kağnılar, at arabaları ve diğer yaylı taşıma araçları savrulmuş; öbek öbek yakılan ateşler etrafında insan yüzleri alevler üzerine düşmüş, gölgeler halinde oynayıyordu. Bal-kanlar çözülürken, dünyanın gözü önünde iç içe geçmiş; ulus, din, etkin kimlik ayırımı yapılmaksızın insanlığın tanık olduğu en büyük dramlardan birisi bir Tragedya gibi sahneye konuyordu.

1923 yılının son aylarında taşıma işi hız kazanmıştı. Türk gemileri gidip geliyor; insanlar ve hayvanları yanında, çökmüş psikolojileri ve gurup burukluklarını da güverteleri üzerinde taşıyorlardı. 1923 yılını 1924 yılına bağlayan günlerde, onca taşıma etkinliğine karşın hala yirmi beş bin kişilik nüfusun toplandığı görülüyordu. Yükleme kurullarınca bu insanların gidecekleri yerleri ve miktarları şöyle saptandı³⁴⁹.

Nüfus	Yerleşim Yeri	Meslekleri
5.000	Bursa Vilayeti	Çiftçi ve ipekçi
7.000	Tekirdağı velayeti	Çiftçi, bağcı, tütünçü
1.500	İzmit	Vodina'nın ipekçi ahalisi
5.500	Gelibolu	Bağcı, çiftçi; merkezde tütünçü
2.000	Çanakkale	Çiftçi
1.500	Kütahya	Vodinalı bağcı ve sanatkar
2.500	İstanbul	Kartal; Çiftçi ve Bağcılar Mahmut Şevket Paşa; oduncu kömürçü ve bahçıvan

347 BCA, 272714776/30/14.

348 BCA, 272/14-76-30-14.

349 BCA, 030.18.01.01/010.31.20; Tevfik Rüştü Bey'in Tali Komisyon'un dördüncü toplantısında Selanik etrafında toplanan göçmenler için Kızılay heyeti gönderilmesi önerisine, Samsun'a da Salib-i Ahmer gönderilmesi önerisi ve bunun reddedildiğine ilişkin yazısı: BCA, 030.10/123-874-10.

Ve Yolculuk...

Artık Türk kıyılarını Yunanistan iskelelerine bağlayan deniz, göçmen taşıyan gemilerin aralıksız gidiş gelişlerine tanık oluyordu. Kıyı limanlarındaki aşırı yığılmadan dolayı, kıyı kentlerinden başlayarak, iç kesimlere doğru bir taşıma stratejisi belirlendi³⁵⁰. Yolculuk aslında yanına pılını pirtısını alan, üç beş parçasını atına, katırına ya da kağnisına, yaylı arabasına yükleyebilen göçmenin evinden çıktığı an başlıyordu. İlk başlarda Yunan Hükümeti göçmenlerin yanlarında bir şeyler götürmelerine engeller çıkarmıştı. Yollara dökülen perişan kitleler küçümsenemez yolu binbir zorlukla aşmak durumundaydılar. Kayalar, Kozana, Karacaova gibi yerlerden gelen göçmenler için 5 Marttan sonra gemilerin göçmen taşıması düşünülmüyordu. Muhtelit Mübadele Komisyonu'nun kararı bu yöndeydi. Bu yöre halkının Karaferye İstasyonu'na kadar yürümek zorunda kaldıkları yol 45-60 km kadardı. Bu insanlar bu karayolunu yayan olarak gelmek zorundaydılar. Bu nedenle Kozana'da 1.500, Karaferye İstasyonu'nda 1.000, Ahdova'da da 1.000 kişi alabilecek çadırlı misafirhaneler yapılmıştı. Çadırlar Türk Kızılayı tarafından sağlanmıştı. Kurulan çadırlarda barındırılmaya çalışılan yoksul halka yorgan, çorba ve ekmek dağıtımı yapılıyordu. Hasta olanların tedavileri Kızılay tarafından bölgeye gönderilen ve adına İmdad-ı Sıhhi Heyeti denilen kurullarda görev yapan doktorlar ve diğer sağlık elemanları tarafından yapılıyordu. Kıyılardaki taşımanın 7 Mart'ta başlaması kararlaştırılmıştı. Bir ay içinde on bin nüfusun gemilere bindirilerek taşınması düşünülmüyordu. Vodina ve Karacaovada da çadırlardan küçük misafirhaneler kurulmuştu. Bu misafirhanelerin yönetimi Selanik İmdad-ı Sıhhiye heyetine bırakılmıştı. Bekleşen ve doğru dürüst beslenme, barınma, ısınma, giyinme ve temizlik gereksinimlerini sağlayamayan bu insanlar en büyük tehlike görülebi- lecek salgın hastalıktı. Bu arada bir söylenti yayıldı. Batı Makedonya'da kimi göçmenler arasında salgın hastalıklar görüldüğü söyleniyordu. Bu söylentiler üzerine harekete geçildi; bölgede tarama yapıldı. Türkiye'den gelip, bölgeye giden Rum göçmenler arasında üç lekeli humma olayı görülmüştü³⁵¹. Bu virüse bu aşamada Türkler arasında rastlanmamıştı; ancak yine de taşıyıcı olan kişilerden heran yollara dökülen Türklere de bu hastalık virüsü bulaşabilirdi. Mübadele edilmek için yola çıkan bir göçmen, her

türlü taşınabilir malını yanına alabiliyordu.

Göçmenlerin iskânında, görülebilecek aksaklıkların en az düzeyde tutulabilmesi için, daha gemilere binmeden önce göçmenlerin, Yunanistan'ın hangi yöresinde, ne tür bir işle uğraştıklarının teker teker belirlenmesi gerekiyordu. Bu bilgileri kapsayacak düzenli çizelgeleri oluşturulmalı, kapsamlı raporlar hazırlanmalıydı. Göçmen taşıma işinin hızla sona erdirilmesi gerekiyordu. Bu ivedi durum, bu tür bilgilerin derlenmesinde büyük aksaklıklar yarattı. Üst üste yığılan kalabalıklar arasında bu istatistikleri tutmak kolay bir şey değildi. Yine de olanaklar elverdiği ölçüde saptamalar yapılmaya çalışılıyordu. Bu çalışmalar sırasında göçmenlerin geldikleri ve gidecekleri yer; meslek türleri belirlenmeye çalışılıyordu. Yöre yöre göçmenlerin uğraşı türlerini belirlemek, onlara uygun yerleşim alanları saptayabilmek için önemliydi³⁵². Bu türde bilgi derleme işi, kentli göçmenlere karşı, köylü göçmenler için daha ciddi tutuldu. Çünkü göçmenlerin yaklaşık yüzde seksene yakını kırsal alanlardan geliyordu. Hiç olmazsa bunlar için, daha bindirme iskelelerinde sözlü olarak, tarımsal uğraşı türlerinin ne olduğu konusunda bilgiler derlendi, bağlı oldukları iş kolları araştırıldı. Bu yönde veriler derlenmesine uğraşıldı³⁵³.

Bindirme kurulları bu işleri yaparlarken önüne geçemedikleri söylentiler yayılıyor, bu söylentiler göçmenleri etkileyip tedirgin duruma getirebiliyordu. Yurdunu terk eden göçmen, doğal olarak, iyi bir yerleşim yöresine gitmek istiyordu. Kaygılı gözler, Türkiye'deki yerleşim yöreleriyle ilgili bilgileri sorguluyor; gideceği yöre hakkında pek bilgisi olmayan göçmenler, olumsuz söylenen bir iki söze kapılarak kaygıya kapılabiliyorlardı. Eksik bilgiye dayanan ve çoğu zaman dedikodudan öte geçmeyen yanlış bilgiler ve gerçek dışı söylemler, göçmenlerin psikolojisini; giderek de duruş, tavır ve yönelişini etkileyebiliyordu. Gideceği yöre ile ilgili olumsuz söylemlere tanık olmuş göçmenlerde, olumsuz tavırlar gözlemlenebiliyor, gemilere binme konusunda tedirginlikler görülebiliyordu. Kimi zaman bu tür söylentiler, kimi zaman da özel bazı nedenlerle bazı göçmenler bindirme iskelelerinde gemilere binmeyerek, başka bir geminin gelmesini ve o gemiye binmek için beklemeyi sürdürebiliyorlardı. Bu durumda bindirme kurullarının ikna etme yöntemleri de geçerli olmayabiliyordu.

350 Hâkimiyet-i Milliye, 6 Eylül 1923.

351 THAM, III/ 31 (15 Mart 1340), s.226.

352 Mesela Drama tütüncüdür. Anadolu'nun en iyi tütün yetiştiren yeri neresidir? Samsun ve İzmir havalisi... İşte buna göre düşünülmüş ve

böylece tefrik edilmişlerdir"; Refet Bey'in (Cantez) konuşmasından: TBMM Zabıt..., C.X, s.42-43.

353 A.g.e., s.43.

Söylentiler Ve Gecikmeler...

Bu sorunlar yetmiyormuş gibi, pek çok yerde gemi bekleyen göçmenler arasında yayılan bir söylenti, yeni sorunların ortaya çıkmasına neden oldu. Yunan kamuoyunda, Türk Hükümeti'nin Türkiye'ye gidecek göçmenleri hiçbir ekonomik değeri olmayan, tarımsal yönden verimliliği bulunmayan topraklara yerleştireceği söylentisi yayıldı. Yunan basını bu söylentiye körüklüyordu. Türkiye'ye giden bu insanların böylece gittikleri yeni yerlerde eriyip tükenecekleri yönünde propagandalar yapılmaktaydı. Bilinçsiz ve doğal olarak büyük bir sarsıntı yaşayan geniş bir kitlenin bu söylentilerden ve propagandalardan etkilenmemesi olanaksızdı. Bu söylentilere kapılan göçmenler, İstanbul, İzmir ya da Bursa gibi yere götürüleceklerini öğrenirlerse genellikle sorun çıkmıyordu; çünkü göçmenler arasında en çok bilinen Türkiye kentleri buralarıydı. Buralara gönderileceklerini öğrenenler seviniyorlardı; ancak adını çok az duydukları ya da hiç duymadıkları Karadeniz ya da Akdeniz kentlerinin adı geçtiğinde, gemilere binmek istemiyorlardı. Bu kez iskeleye yanaşan gemi, gereğinden fazla beklemek durumunda kalıyordu. Yine bazı kişiler, daha göçmenler Türkiye'ye gelmeden, Türkiye'deki iskân yöreleriyle ilgili söylentiler çıkarıyorlar ve iskân yerlerini değiştirecekleri vaadiyle göçmenlerin paralarını alıyorlardı. Aynı hastalık, gemi yolculuğu sırasında ve Türkiye'ye ayak bastıktan sonra da devam ediyordu.³⁵⁴



Kurullar bu tür kaygılara kapılmış göçmenleri gemilere bindirmeye çalıştıkça, göçmenler kurul üyelerini kimi yalan bildirimlerle ya da arandıklarında saklanmayı tercih ederek kandırarak atlatma yoluna gidebiliyorlardı. Bunun önüne geçilebildiği kadar geçiliyor; geçilemediği durumlarda da daha önce hareket eden bir gemiye binmesi gereken bir göçmen aile, sonradan gelen bir gemiye binmeyi başarabiliyordu. Böylece düzenli bir planlama ve yön-

lendirme yapılamıyordu. Bu kuşkusuz, Türkiye'de özellikle göçmenlerin yerleştirilmeleri sürecinde büyük sorunlar yaratacak bir karışıklıktı. Tam bir keşmekeş havası vardı. Başka bir gemiye bindiğinde, onun için öngörülen ve çoğu zaman da yanlış bilgilerle kötü bellediği yöreye götürülemeyen göçmen; arkadan hareket eden diğer geminin indirdiği iskan yöresinde karışıklıklara neden oluyordu³⁵⁵. Bu tür söylentilerin etkisine kapılmış göçmenler üzerinde yapılan onca uyarı pek etkili olmamıştı. Hem kendileri gittikleri yörede, kendi iş kollarına uygun ortam bulamadıkları için zor da kalıyorlardı; hem de bu işi planlamak ve yürütmekle görevli olan kişi ve kurumlar karmaşayı çözmekte zorlanıyorlardı.

Yeni Asır gazetesi o tarihlerde Selanik'te yayınlanmaktaydı. Gazete bir yazısında bu tür düşüncelere kendini kaptırarak, yeni arayışlara yönelmiş olan göçmenler için şunları yazmaktaydı:

“Bunu nazar-ı dikkate alarak, muhacir kardeşlerimize hükümetimiz tarafından kemal-i itina ile düşünülmüş, kararlaştırılmış olan iskân mıntikalarında rahat edebileceklerini ve saadet görebileceklerini hatıra getirmelerini ve başka mahallere gitmek gibi esasen iskân haricinde olan beyhude teşebbüslere atılmamalarını (hatırlatırız). Kendi menfaatleri de bunu emreder”³⁵⁶.

Yine de bu uyarıların pek etkisi olmadı. Büyük bir özveriyle bir gemi kalkıp da bir Yunanistan Limanı'na yanaştığında, yüklemede yaşanan gecikmeler, bakanlığın da dikkatini çekmişti. Bundan en çok yakınanlar da haklı olarak vapur sahipleriydi. Sonuçta, gecikme parasal anlamda kayıpların ortaya çıkması demektir. Bunda bindirme iskelelerinde görev yapan kurulların, varsayımlardan hareket etmesi ya da bir şeyi önceden kestirememeleri de etkili oluyordu.

354 İkdâm, 26 Mayıs 1924.

355 Vekalet aldığı bir kararla, daha sonraları bu iç göç hareketleri için “iskân hakkında men” yaptırımını uyguladı: bkz. Kemal Arı, a.g.e., s.111-114.

356 Yeni Asır'dan akt., Ahenk, 21 Mayıs 1924.

Girit limanlarında önemli göçmen yığılması olduğu haberi üzerine dönemin en önemli gemilerinden Teşvikiye Yunanistan'a doğru hareket etti. Atina Türk Murahhas Başkanlığı'nın Resmo, Hanya ve Kandiye'ye çok sayıda göçmen yığıldığı telgrafı üzerine, Teşvikiye göçmen bindirmek üzere Girit'e doğru dümen kırmıştı. Gemi 10 Mart günü Hanya'ya geldi. Bir gün sonra, yani 11 Mart'ta yükleme yapması gerekiyordu. Gemi, yükleyeceği göçmenleri beklemeye başladı. Ancak bir türlü gemiye yeterli oranda göçmen bindirilememişti. Günler geçiyor, gemi iskelede bekliyor; ancak bir türlü yeterli sayıda göçmen gemiye binmiyordu. Durum Ankara'ya bildirildi. Mübadele Vekâleti Sevkıyat Müdürlüğü, Atina'daki Türk Heyeti Başkanlığı'na bir mektup yazarak, Atina'dan gelen telgraf üzerine hareket etmiş Teşvikiye'ye, 11 Mart gününden beri yükleme yapılamayışının nedenlerini sordu. Doğrudan bakan imzasıyla gelen yazıda şu söyleniyordu: *"Aralıksız telgraflarınız üzerine Resmo ve Kandiye'ye gönderilen Teşvikiye vapuruna oraya ulaşma tarihi olan 11 Mart 340 dan beri yükleme olmadığı anlaşılıyor. Bu iskelelerde muhacir yok ise vapurun buraya çağrılmasının ve bekletilmesinin anlamı yoktur. Yükleme işinin yapılamamasının başka nedeni varsa bunun nedenlerinin bir an önce ortadan kaldırılması gerekir. Durumun, Girit ara komisyonuna bildirilmesi vekalet de bilgi verilmesi..."*³⁵⁷

Sonunda gecikmenin nedeni anlaşıldı: Göçmenlerden bazıları geminin gideceği Çanakkale ve yöresine gitmek istememişler ve bu nedenle de gemiye binmemişlerdi. Bu durumda vapur uzun süre yükünü yükleyememiş ve limanda beklemişti. Bilgi verecek kişi, tabii ki Tevfik Rüştü Bey'di...

En azından, Tevfik Rüştü Bey'den gelen kimi yazıların gerçeklerle pek örtüşmediğini gördükçe, Mübadele İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati Bey'in Tevfik Rüştü Bey'e zaman zaman kızdığı telgraflarına yansıyan üslubundan hissedilmekteydi. Aynı içerikte telgrafın gelmesi üzerine, Tevfik Rüştü Bey'in devreye girmesiyle, Girit'te Teşvikiye'nin yeterli

göçmen yükleyememesinin ve gemiye yol verilememesinin nedenleri araştırıldı. Aynı zamanda, yükleme işini hızlandırmak için çabalar da başlatıldı. Sonunda yükleme işi tamamlandı. 19 Mart 1924 günü göçmenleri, yanında hayvanları ve eşyaları yüklenmiş olarak Teşvikiye, Kandiye'den hareket etti. Hedef Çanakkale'ydi³⁵⁸.

Bu tek örnek değildi. Buna benzer pek çok örnek yaşanmaktaydı. O güne kadar, Girit'teki yüklemeler için gemiler 7-11 gün arasında bekliyorlardı. Oysa bu ortalama iki günde halledilecek bir işti. Gözlemlere göre, sürekli olarak, kapasitelerinden az yük yüklüyor ve bu şekilde hareket ediyorlardı. Bu gecikme bakanlığın da dikkatini çekmişti. Tevfik Rüştü Bey'den gelen göçmen birikmesiyle ilgili haberlerin doğru çıkmadığı görüldükçe, yola çıkan gemilerin boştan yere Yunanistan'a hareket ettikleri anlaşılmıştı.

Benzer olaylar pek çoktu. Örneğin, göçmenleri daha ilk olarak taşıma işine başlanıldığında, Tevfik Rüştü Bey Kavala'da göçmenlerin yığıldığı, durumlarının zor olduğuna ilişkin yazısı üzerine, Sakarya gemisi Kavala'ya gönderilmiştir. Telgrafın isteğine göre



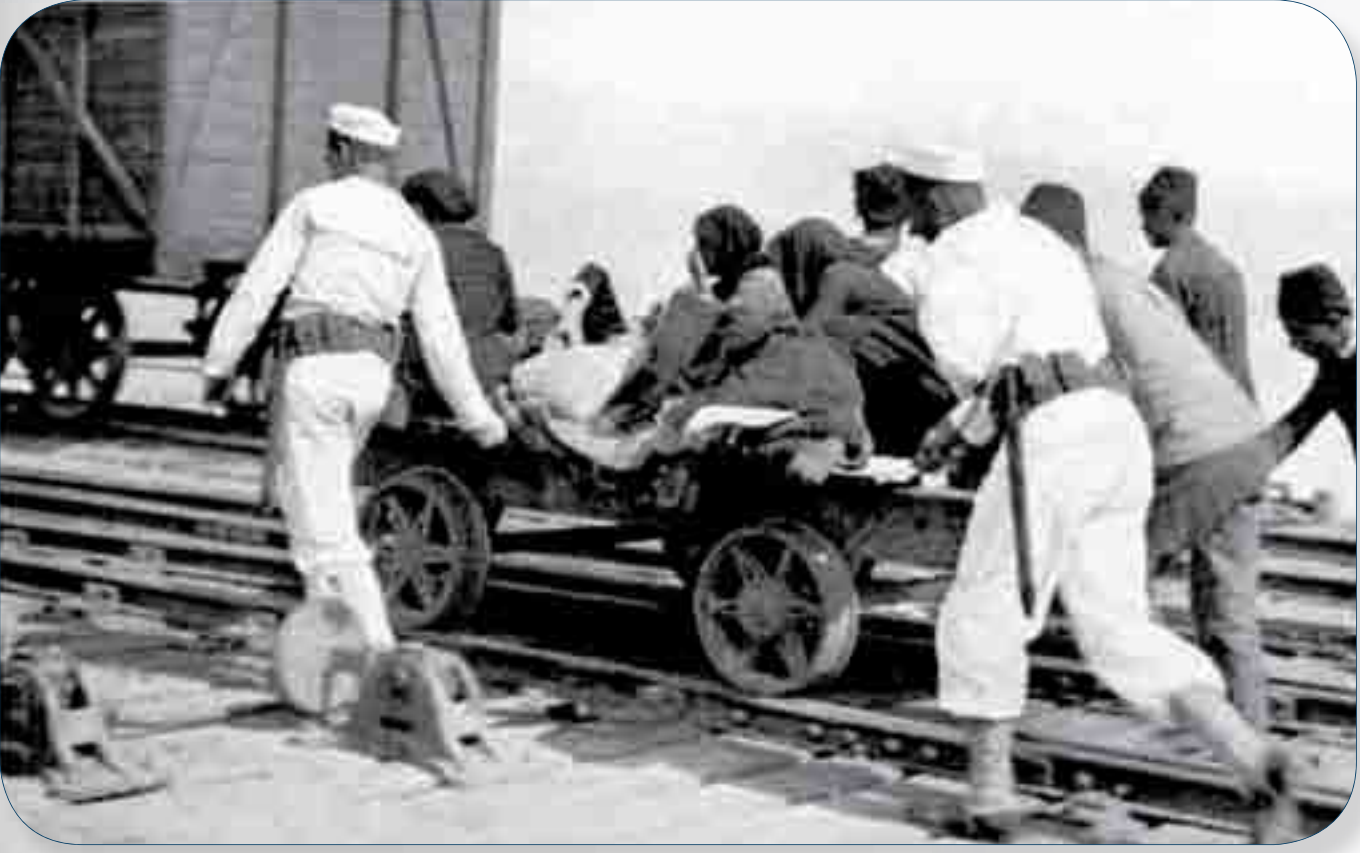
ivedi hareket etmek esastı. Alelacele Sakarya Kavala Limanı'na gönderilmiştir. Vapur Kavala Limanı'na ulaşmış ancak limanda 3000 kişi kadar taşıyabilecek Sakarya gemisini dolduracak göçmen bulunmuyordu. Gemiye ancak 500 kadar göçmen bindirilebilmiş; bu göçmenlerle Kavala Limanı'ndan Sakarya hareket etmişti. Bu geminin zarar etmesi demekti. Zararı da sözleşme gereğince ödemesi gereken, Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'ydi. Gemi kaptanı durumu İstanbul Liman Müdürlüğü'ne bildirmiş, zararın gemi sahiplerine ödenmesi gibi bir durum, daha göçmen taşımaya başlar başlamaz ortaya çıkmıştı. Limanda yüklenecek göçmen olmadığı için ancak 500 göçmen alarak limandan hareket etmişti. Göçmenleri hazırlayarak, gemi isteğinde bulunması gerekenler, görevlerini tam yapmıyor diye düşünülüyordu. Mübadele İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati'nin deyişiyle, bu kişiler sorumsuzca hareket ederek, gemi isteğinde bulunmuşlardı³⁵⁹.

357 BCA, 272/11-17-79-15.

358 BCA, 272/11-17-79-15.

359 BCA, 030/10-123-876-16.





Yunanistan'da Rezalet Hala Devam Ediyor...

*Hanya'da Bir Müslümanın Cenazesini Taşa Tuttular. Tebamızın Eülerini Ayda Yirmi Beş Kuruşla Kiraya Veriyorlar. Tebamızdan Kimse Emlakına Sahip Olamıyor. Feslileri Sokaklarda Tahkir Ediyorlar. —Biz De Yunan Emlakini Müzayede İle Kiraya Vermeğe Devam Edelim(!)**

Mevsukan istihbaratımıza nazaran geçenlerde Hanya'da hasta olarak kalan Mehmed Ali Mustafa Efendi namındaki bir kardeşimiz hastanede vefat eylemiştir. Merhumun cenazesi muhtelif esbap ile henüz Hanya'dan müfarakat edemeyen dindaşlarımız tarafından kaldırılmıştır. Dindaşlarımız cenazeyi mezarlığa nakledelerken, askerle ahaliden mürekkep bir cem-i gafirin hücumuna taş yağmuna maruz kalmışlardır. Askerler ve ahali ve jandarmalar cenazeyi göstererek: "Bu köpeği nereye götürüyorsunuz" diye haykırmışlardır. Taş yağmuna maruz kalan cemaat hayatlarını sıyanet için cenazeyi sokakta bırakıp kaçmışlar ve öteye beriye iltica eylemişlerdir. Bir müddet sonra memurin-i hükümet gelip cemi gafiri dağıtmış ve cenazenin define imkân bulunabilmiştir.

Elyevm Hanya'da yüz kadar Müslüman kalmıştır. Bunlar da mallarını tasfiyeden sonra Hanya'yı

terk ederek anavatana kavuşacaklardır. Yunan hükümeti tebaamızın Yunanistan'daki evlerini ayda yirmi beş guruş mukabilinde Yunanlılara icar etmektedir. Şimdiye kadar oturanlar ve şimdiden sonra bu evlerde oturacak olanlar hep yirmi beş guruş bedel-i icar ıta eylemişlerdir ve eyleyeceklerdir. Tabamızdan olanlar elyevm Yunanistan'daki mallarına sahip değillerdir. Mallarına sahip olmak isteyenlerin vesaikini Yunan Hükümeti tanımamaktadır. Bununla beraber Yunan Hükümeti tebaamızın hakk-ı tasarruflarına sahip olmaması için her türlü tedabir-i hususiye ve resmiyeyi ittihaz etmektedir. Katiyen tebaamızdan hiç kimse hakkında Türkiye'de Yunan tebaasına yapılan hüsnü muamele yapılmamıştır ve yapılmıyor. Tebamızın bir kısım evleri elyevm Rum muhacirlerin tahtı işgalinde bulunmaktadır. Bunların haricindekiler de bahs edildiği veçhile mahiye yirmi beş guruş bedel ile kiraya verilmiştir.

* Ahenk, 17 Eylül 1924.

Bindirme Ve Yükleme Kurulları

Sorumsuzluk, ister istemez maddi zararlara neden oluyordu. Bu tür olaylar arttıkça, başta Tefvîk Rüşti Bey olmak üzere, yükleme kurullarına ve ilgili diğer birimlerine yazılar yazılıyordu.

Göçmenleri almak üzere Yunanistan'a hareket eden Türk bayraklı gemiler, kendilerine gösterilen limanlara gelmeden önce, limanlarda da bazı önlemler alınmıştı. Önce gemilere bindirme işlemi, göçmenlerde oluşan bu tedirginlikler yüzünden geliş güzel bir düzenlemeyle yapıldı. Bunun önemli bir karışıklık yaratacağı sonradan anlaşılınca bu işleri düzene koymak amacıyla başka yöntemlere başvuruldu. Öncelikli olarak gemilere göçmen bindirme işlerini düzene koymak için Bindirme ve Yükleme Kurulu (İrkab Heyeti) adıyla iskelelerde kurullar oluşturuldu. Bunlar vekâlete bağlı olarak limanlarda görev yapacaklardı. En başta gelen işleri, bir düzen içinde göçmenlerin gemilere binmelerini sağlamalarıydı. İş yükü en büyük olan Selanik Bindirme Kuruluydu. Bu kurul 30 Ocak 1924'te Selanik'e gelerek göreve başladı. Kurul bir başkan ve dört üyeden oluşuyordu³⁶⁰. Ayrıca Kandiye, Kavala, Hanya ve Resmo'ya da da birer yükleme ve bindirme kurulu gönderildi.

Kurulların işi kolay değildi. Çalışmaları sırasında umulmadık sorunlar çıkıyordu. Sonuçta, kişilerle ilgili de olsa, aksatılan bir görev, bindirme iskelelerinde bekleyen göçmenleri etkileyen süreçler yaratabiliyordu. Örneğin; Vekâlete gelen bir yazıda bunun bir örneğini görmek olanaklıydı. "Mübadele İskân Vekilesi Girit Heyet-i Sevkîye Reisi Mustafa" imzasıyla gelen yazıda, 21 Ocak 1924 tarihinde Türkiye vapuruyla sevk ve irtibat memuru sıfatıyla Darıca'ya giden kurul üyelerinden Fahri Efendi'den hiçbir bilgi alınamadığı belirtiliyordu. Onca zaman geçtiği halde bu kişiyle ilgili bir işlem yapılmadığı, onun eksikliğine karşın, kurulun göçmen bindirme ve Türkiye'ye gönderme işlerindeki çalışmasında bir eksiklik bulunmadığı belirtiliyordu. Ancak artık Fahri

Efendi'nin görevine gelmesinden ümit kesilmişti. Onun yerine aylık yüz lira ücretle yerlilerden ve Türkiye uyruklu Bekir Şükrü Bey onun yerine çalışmak üzere işe alınmıştı. Bekir Şükrü Bey işe başlamış ve Fahri Efendi'nin yerine yeni işinde çalışmaya başlamıştı³⁶¹.

Türkiye'den gitmiş olmalarına karşın, yükleme ve bindirme kurulları emirlerini Türkiye'den alıyorlardı. Ancak yine de uluslar arası antlaşmanın yükümlülüğünden kaynaklanan nedenlerle Muhtelit Mübadele Komisyonu'na bağlı ara komisyonların gözetim ve denetimine uymaları gerekiyordu. Yükleme kurullarının görevi öncelikli olarak göçmenlerin gemilere bindirilme süreçleriyle ilgili işleri yapmaktı. Genel olarak bunlar beşer kişiden oluşuyorlar; iskeledeki göçmen yoğunluğuna göre sayıları değişebiliyordu³⁶². Yunanistan'ın değişik yörelerinden gelen göçmenlerin, önceden belirlenmiş listelere göre hangi gemilere bineceği kurullar tarafından belirleniyordu. Göçmenlerden ön bilgileri toplayan, onları sorgulayan; gerekli kayıtları yapan, göçmenleri yörelerine ya da iş kollarına göre gruplara ayıran bu kurullardı. Kurullar bu ayırım ve yönlendirme işini yaptıkça, bunu düzenli raporlar halinde Ankara'da Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'ne de gönderiyorlardı. Göçmenler bu kurulların kararlarına uymak ve onların öngördüğü biçimde hareket etmek zorundaydılar. Göçmenlerin ellerinde bulunması gereken belgeler tamamsa ve eksiksizse gemilere alınıyorlardı. Bu yapılırken de Ankara'dan gelen yönergeler esas alınıyordu. Yönergelere uygun ayırım ve gruplandırmalardan sonra durumu uygun olan göçmenlerin kayıtları sevk defterine yapılıyordu. Bu kayıtlar yapıldıktan sonra göçmenler kendilerine gösterilen gemiye binebiliyorlardı.. Bindirme sırasında, göçmenlere Hilal-i Ahmer Cemiyeti tarafından çiçek, veba ve dizanteri aşısı yapılıyordu³⁶³. Dizanteri salgını olan yerde, bu uygulamaya özellikle dikkat edilmekteydi³⁶⁴.

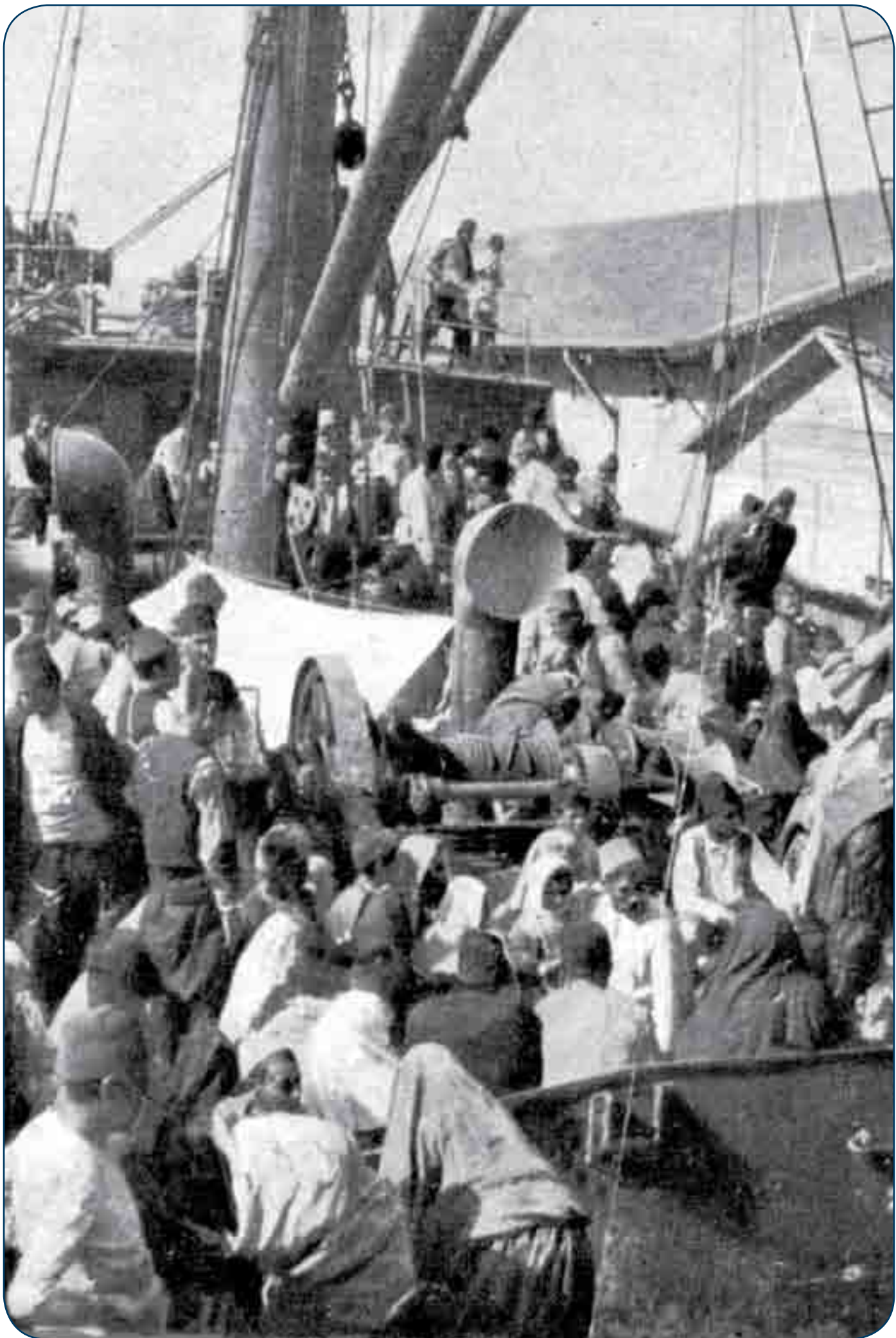
360 *İkdam*, 29 Teşrinisani, 1924; Nedim İpek, a.g.e., s.47; ayrıca, Mustafa Necati'nin açıklaması: *Hâkimiyet-i Milliye*, 2 Ocak 1924.

361 *BCA*, 272/11-18-85-10

362 *Hâkimiyet-i Milliye*, 7 Kânunusani 1924; Arı, a.g.m, s.34; yine bkz.: "Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'nin Kânunuevvel İcraatı", *Ayn Tarihî*, 11/4 (Kânunuevvel 1923), s.20.

363 Kemal Arı, a.g.e., s.78, Nedim İpek, a.g.e., s.47.

364 Mübadele vekillerinden Refet Bey'in açıklaması: *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.2, İ.2, C.IX, Ankara, 1975, s.58.



Bir eş güdüm her zaman söz konusu olmakla birlikte, bu kurullara bağımsız komisyona bağlı olarak çalışan ara komisyonların bu kurullara emir verme yetkileri yoktu. Selanik'te bu genel kurala uygun olmayan durumlar yaşanmış, Selanik Ara Komisyonu Türkiye'ye bağlı olan Selanik Yükleme ve Bindirme Kurulu'nu yönlendirme yoluna gitmişti. Bu durum Ankara'ya aktarılmış; Ankara'dan Atina'da Türk Heyet-i Murahhası Riyasetine; Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'nden bakan imzasıyla 2.6.1924 tarihli bir yazı gelmişti. Gelen yazıda, yükleme işini denetleme işinin bindirme kurullarına ait olduğu belirtiliyor; Selanik ara komisyonunun bu süreçte müdahale yetkisinin olmadığı anımsatılarak; bu girişiminin men edilmesi isteniyordu³⁶⁵. Göçmenler gemiye binmeden önce, yükleme kurullarının göçmenlerin hastalık durumlarıyla ve yapılan aşılarla ilgili raporları gemi doktoruna veriliyordu. Gemide herhangi bir sağlık sorununun ortaya çıkması durumunda, bu bilgilere dayanarak sorunun çözümü yoluna gidilmekteydi. Gemideki sağlık müdahaleleri de bu raporlara ekleniyordu. Raporlar, gemi göçmenleri indirme ve boşaltma iskelesinde bırakıldığı sırada, oradaki bakanlık memurlarına teslim edilmekteydi.³⁶⁶

Bir göçmen ailesinin elindeki belgeler genellikle şunlardı:

1. Aile Kimlik Belgesi: Bu belgede, ailenin Yunanistan'dan ayrılacağı limanın adı, aile reisi olan erkeğin ve diğer yetişkin erkeklerin adları, kadın ve çocukların sayısı, ailenin toplam nüfusu, kimliğin düzenlendiği tarih, düzenleyen karma komisyonun resmi mühürle onayı, yolculuğun ücretli olup olmadığına ilişkin karma komisyonun notu yer almaktaydı³⁶⁷.

2. Aşı Belgesi: Göçmen ailesindeki hangi bireye, hangi aşıların uygulandığına ilişkin, sağlık kuruluşlarının kaydı yer almaktaydı.³⁶⁸

3. Tasfiye Talepnamesi: Göçmen ailesinin Yunanistan'daki mal varlığının miktarını ve paraca değerini ayrıntılarıyla gösteren ve Muhtelit Mübadele Komisyonu'na sunulması gereken belgenin bir kopyası³⁶⁹. Bu belgeler göçmenin kendisi tarafından doldurulmuş, yerel ihtiyar heyetince imzalanmış ve karma komisyon tarafından da onaylanmıştı. Göçmen

ailesinin talepnamele gösterdiği mal varlığının sonradan yapılacak incelemesinde doğruluğu saptandığında Türkiye'deki terk edilmiş mallardan hakkını alması öngörülüyordu.

4. Göçmen Yunanistan'dayken, Yunan makamlarınca müsadere edilen mallarına karşılık verilmiş makbuzlar ve resmi tutanak.

Ayrıca, göçmen ailesi vapurdan inince ilgili iskân muntaka müdürlüğünce aşı durumunu ve iase edildiklerini gösteren, bir başka kimlik daha veriliyordu.³⁷⁰ Bu belgelerin en önemlileri kimlik, tasfiye ve aşı belgeleriydi. Aşılar, daha önce bu kentlere gelmiş olan İmdadı Sıhhi kurulları tarafından yapılıyordu. Ancak bu yeterli değildi. Bir kere, Ankara'dan, Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'nden gelen emirler uyarınca gemilere yükleme yapmaları zorunluluğu vardı. Limanlara yığılan insanlar, gelişigüzel gemilere bindirilmeye çalışılıyor değildi. Bir düzenin olması, Türkiye'de yerleştirme planlarına uygun bindirme yapılması gerekiyordu. Bunun için de hem Ankara'dan gelen talimatlar dikkate alınıyor hem de göçmenlere ilişkin bilgiler düzenli olarak kimi defterlere kaydedilerek, tasnif ve istatistikler yapılıyordu.

Girit Sevk Kurulu Başkanı Mustafa imzasıyla, Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'ne 8 Nisan 1924 tarihinde gelen bir yazısında, Girit'in üç iskelesinde son bir katile olarak yeni göçmen birikmeleri olduğu bildirildi. O tarihe kadar Türkiye'den gelen gemiler Girit'ten göçmen taşımışlardı. Resmo, Hanya ve Kandiye'de, yani Girit'in üç iskelesinde son katile olarak kalan göçmenlerin toplamı 5.832 kişiydi. Bunların 1.150'si Kandiye'de, 1.402'si Hanya'da, 2.641'i Resmo'da bulunuyordu. Bu insanların Türkiye'ye taşınması gerekiyordu; ancak bazı konuların göz önüne alınması gerekiyordu. Mustafa Bey önemli gördüğü konularla ilgili bazı önerilerde bulunuyordu. Resmo'nun göçmenleri, sefil haldeydi. Bu yoksul insanların olabildiğince hızlı bir biçimde bir an önce Türkiye'ye getirilmeleri gerekiyordu. Bunların gönderilmesinden on gün kadar sonra Kandiye'nin 1.150 kişilik son kafilesi götürülmeliydi. Bundan on gün sonra da 1.061 kişiden ibaret olan Hanya'nın son kafilesi gidebilirdi. Yine on gün kadar sonra Resmo'ya tekrar gemi gönderilerek, 1.161 kişiden ibaret olan son katile alınabilirdi. Bu son katilede yer alacak Kandiye, Resmo, Hanyalı göç-

365 BCA, 272/11-18-85-10.

366 TBMM Zabıt..., Devre: II, içtima: II, c. IX, Ankara, 1975, s.58.

367 Rıfat ve Tayyib adlı iki mübadil kardeşi ve ailelerine ait olmak üzere, karma komisyonca, verilmiş kimlik belgesi: *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enst. Arşivi (AİTEA)*, Dosya No: 22, Belge No: 33.

368 Aynı ailenin aşı durumunu gösteren aşı belgesi: *AİTEA*, Dosya No: 22, Belge No: 32-b.

369 Aynı ailenin "Tasfiye Talepnamesi": *AİTEA*, Dosya No: 22, Belge No: 22 ve (Belge:2).

370 Aynı aileye ait belgeler: *AİTEA*, Dosya No: 22, Belge No: 22.

menlerin çoğunluğu tüccar, emlak sahibi ve eşraftan ibaretti. Çoğunluğunun küsuratlı parçalardan oluşan eşyalarını alabilecek ve fazlaca kamaralara sahip her iskele için ayrı ayrı gemiler gönderilmeliydi³⁷¹.

Mustafa Bey'in telgrafı bununla sınırlı kalmadı. Ankara'dan yanıt gelmesi gecikince, 19 Nisan 1924 tarihinde Kandiye'den bir telgraf daha gönderdi. Telgrafta "Açlık yüzünden 1500 Resmo muhtacini ümitsiz ve perişandır. Süratle vapur ihrazı meşruttur (şarttır): Mustafa" deniliyordu³⁷².

Açıkça anlaşılacağı gibi 1500 Resmolı açlık yüzünden perişandı. Muhtaç durumda ve ümitsizdiler. İvedi olarak vapur hazırlamalı ve gönderilmeliydi. Bu yazı Ankara'ya ulaşınca, bakanlık durumu değerlendirdi. Bu göçmenler için gidebilecek gemi araştırıldı. Gemilerin nerede bulundukları gözden geçirildi; seyir halinde olanların nokta olarak durumları saptandı. Türkiye gemisinin durumu, bu göçmenleri almaya gitmek için en uygun olardı. Bu anlaşılınca Kandiye'ye bir telgraf yazılarak, Türkiye gemisinin yola çıkarılacağı bilgisi verildi. Türkiye gemisi Kandiye üzerinden Resmo'ya gönderilecekti³⁷³.

Durum tam olarak şuydu: Türkiye gemisi, 18 Nisan 1924 günü Samsun'a göçmen indirmişti. Samsun'da göçmen boşaltma işini tamamladıktan sonra Zonguldak'a uğramış, gereksinimi olan kömürünü almaya başlamıştı. Kömürünü yükledikten sonra Kandiye üzerinden Resmoya gidebilirdi. Ancak gemi süvarisine ve ilgili bindirme kuruluna Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'nden gelen bir yazıda, Türkiye'nin kömürünü aldıktan sonra Resmo'ya gitmesi; ancak, gemiye göçmen yüklerken özel bir duruma uyulması istendi: Geminin ancak yarısı Resmolularla doldurulacak, kalan kısmına yüklenen göçmenlerin başka yörelerden olmasına dikkat edile-

cekti. Bunun yanı sıra, gemilerin yoksul ve zengin göçmenlerden karışık olarak yüklenmesine dikkat edilmiyordu. Bu kurallara uyularak yükleme yapıldıktan sonra gemi göçmenleri Ayvalık'a getirip indirecekti.

Yazıda ifade çok açıktı: "(Gemi)... fakir, zengin karışık olarak alacağı muhacirleri Ayvalık'a götürmektedir. Yalnız, fakirlerin binmesine katiyen müsaade etmeyiniz"³⁷⁴.

İmza bakan adına imzalanmıştı.

Nedeni ise açıktı:

Bu istek, doğrudan Ayvalık'ın sosyal durumundan ileri geliyordu. Ayvalık, Türkiye'nin o zamanki sosyal dokusu içinde, oldukça gelişmiş bir yer olarak görülüyordu. Ayvalık'tan ayrılarak giden Rumlar, Türkiye'de belki de ekonomik ve sosyal durumu en gelişkin kesimi oluşturuyordu. Bu nedenle, onlardan geriye kalan terk edilmiş mallardan evler, atölyeler, fabrikalar, hatta bağlar ve bahçeler daha iyi durumdaydı. Yerleştirme, terk edilen bölgenin topografyasına ve gelen göçmenlerin statüsüne göre yapıldığında bir anlam ifade ederdi. Yoksa kırsal alandan gelen, kent kültüründen ve yaşamından uzak bir kitleyi, Ayvalık gibi gelişkin bir yöreye yerleştirmenin bir anlamı olmazdı. Bu hem gelen göçmenlerin yerleştirilecekleri yöreye uyumları açısından önemliydi hem de gelişkin yörelerin gelişkin durumunu korumak için özellikle olması gereken şeydi. Bu kentte, yalnız yoksul insanlardan oluşacak bir yerleştirme, kentin sosyal dokusunu değiştirir, perişan edebilirdi. Bu nedenle, kent merkezine yerleştirilecek göçmenlerin, belli ölçüde, kentin oluşan ileri toplumsal ve ekonomik yapısını sürdürebilecek nitelikte olması gerekiyordu. Yoksul olanlar da, kırsal alanlara yerleştirilerek, oralarda geçimlerini sağlayabilecek süreçlere yönelebillerdi.

6.2.1924 ŞİMENDÜFER VAZİYETİ

SELANİK KAVALA GİRİT İRKAB İSKELELERİNİN MUHACİR VAZİYETİ (6.2.1924)

Kafile No	İskelenin ismi	Tarih	İrkaba Hazır olanlar			Tahsis Edilen Vapurlar		İhraç İskeleleri			İzahat
			nsan	B.Hayvan	K.Hayvan	1	2	1	2	3	
1	Selanik	23.1.40	2570			Arslan	Rize	Fethiye	Fethiye		...
2	Selanik	24/	2904			Sulh	Kartal	İzmit	İzmit		İpekçiler
3	Selanik	25/	900			Antalya		Antalya			Çiftçiler
4	Selanik	27/	41	20	900	Turan			İzmit		Çobanlar
4	Kavala	26.1.40	1467	421	1000	Akdeniz		İzmit			
5	Kavala	28.1.40	744	398	3.732	Akdeniz		Bandırma			
6	Kavala	2.2.40	909	286	2962	Ümid		İzmit			
7	Kavala	5.2.40	938	460	1315	Ankara		Kuvala(?)			
8	Kavala	8.2.40	400		20.000	Akdeniz		Mudanva			
9	Kavala	10.2.40	3817	1957	1569	Akdeniz		Samsun			
1	Kandiye	21.1.40	3.600			Sakarya		Mersin			
2	Resmo/Hanya	18.1.40.	2.400								
3	Resmo/Hanya	25.1.40	4.200								

(BCA, 272-14-76-28-16)

371 BCA, 272/14-76-31-2.

372 BCA, 272/14-76-31-2.

373 BCA, 272/14-76-31-2.

374 BCA, 272/14-76-31-2.



Katı duruşlar olmamasına ve koşulların zorlamasına göre hareket etme zorunluluğuna karşın, yine de bir denge oluşturulmaya çalışılıyordu. Karmaşa kol geziyordu. Bir uyulacak kural ortaya konuluyor; ancak öylesine ivedi bir durum ortaya çıkıyordu ki, bu kuralın dışına çıkılması gerekebiliyordu. Böyle anlarda kurala uyan süreçler askıya alınabiliyor, sürecin akışı bütünüyle değişebiliyordu. Düşünülen ayrı sonuç apayrı olabiliyordu.

Bu değişiklikler aniden ortaya çıkan etkenlerden kaynaklanıyordu. İlk başta, pratik oluşu yüzünden tercih edilen bir uygulama, sonradan önemli sorunları besleyen bir etken olabiliyordu. Örneğin gemide yer var düşüncesiyle, iskelede kim varsa gemiye doldurulduğunda; Türkiye’de yeni trajediler ortaya çıkabiliyordu. En azından parçalanmış aileler, köyler ve komşuluklar kendini gösteriyordu. Pratik olarak bakıldığında, akla uygun bir yerleştirme gibi görülse de, toplumsal psikolojiler ve kişisel algılamalar devreye girdiğinde, uygulamanın ilk aşamasından sonra yapılan işin bir işlevi kalmayabiliyordu. Örneğin aynı yılın Ocak ayı içinde İzmir’e Altay gemisi ile gelen mübadiller arasında inşaat

ustası ve amelesi bulunuyordu. On beş kişilik bu grubun Söke’ye gönderilmesi düşünülmüştü. Bunlar Selanik ahalisinden insanlardı. Kendilerine ayrılan yerleşim yerine gitmek istememişlerdi. Onarıma muhtaç binaları tamir etmek koşuluyla İzmir’de yerleştirilmelerine karar verilmişti. Bunlar daha sonra İskân Müdürlüğü’ne bağlı İmar Şubesi’ne başvurarak iş istemişlerdi. İlginç biçimde yakın yörelerdeki kazalara da gitmek istemiyorlardı. Kentte oldukça büyük bir yıkım olduğundan, yapı işçiliği yaygın bir uğraşı dalıydı; bu nedenle konut onarım ve yapımında kendilerine iş verilmesini istiyorlardı. İskân Müdürlüğü bu tür nitelikli kişilere yörede oldukça gereksinim olduğunu düşünerek bu isteği olumlu karşılamış ve bu insanlar İzmir’e yerleştirilmişlerdi³⁷⁵.

Görülüyor ki bindirme iskelelerinde verilen kararlar bir noktaya kadar geçerliydi. Gemilere her ne kadar göçmenin iş koluna ve yörelerin fiziki durumuna göre yükleme yapılsa da, Türkiye’ye geldikten sonra, umulmadık durumlar ve istekler ortaya çıkabiliyordu. Bu kez önceden konulan kurallar, sürekli değiştirilebiliyordu.

375 İzmir İmar ve İskan Müdürü imzasıyla vekaletle gönderilen 21/7/40 (1924)tarihli yazı: BCA, 272/11-18-98-29.

Değişik nedenlerden dolayı, gemi limana yaklaştığında Göçmenlerin gemilere taşınması bir keşmekeşe dönüşebiliyordu. Göçmenlerin gemileri bekleyişleri ve bu işlemler sürecinde karışıklıklar ve çoğu zaman da yolsuzluklar oluyordu. Yabancı gemi kumpanyalarının bile göçmenleri Türkiye'ye taşımak amacıyla kimi girişimlerde bulunduğu gözlemlenmişti. Özellikle bu belli bir limana yığılmanın çok olduğu zamanlarda, Türk gemilerinin yeterli olmaması durumunda kendini göstermişti. Bakanlık zaman zaman yaptığı açıklamalarda, gemi gönderme konusunda bir sıkıntı olmadığını söylüyorlardı. Ancak bu açıklamalara karşın, her istenildiğinde her yerde gemi bulundurulması olanaksızdı. Bir noktada bir anda bir yığılma oluyor, yığılmanın olduğu yere gemi gönderilmesinde gecikmeler gözlemlenebiliyordu. Yığılma özellikle Selanik Limanı'nda çok fazlaydı. Bu durumda Kerim Bey'in devreye girmesiyle, yabancı gemilerle göçmen getirme girişimleri bile olmuş, bu durum bakanlığı oldukça rahatsız etmişti. Bunun haber alınması üzerine, bakanlığın o ana kadar gemi göndermekte hiç geri kalmadığına vurgu yapılarak, yolda olan Selanikli yolcular için İstanbul'dan yeni bir vapur hareket ettirileceği de söylenmişti³⁷⁶. Bu o anlık özel bir durumdu: Kimi zaman, bakanlığın böyle bir çözüme yönelmesini zorlaştıracak durumlar oluştu. Bu durumda ister istemez az da olsa yabancı gemilerle göçmen gönderildiği oldu. Kurullar göçmenlerin gemilere bindirilmesini planla-

makla ve gözetmekle de sorumluydular. Buna karşın, zaman zaman limana gelecek gemilerin hareket saati zamanında öğrenilemiyordu. Göçmenler gemi gelinceye kadar kıyıya yakın bir noktada bekletiliyordu. Gemi gelince de önceden hesaplanamayan arka arkaya düzensizlikler kendini gösteriyordu. Çoğu zaman işin ivediliğinden dolayı gereğinden çok göçmenin gemilere bindirildiği oluyordu.

Bir önemli sorun da, gemiye binış sırasında göçmenlerden taşıma ederinin istenmesiydi. Kural, yukarda da belirtildiği gibi varlıklı olanın ücretini ödemesi, yoksul olanın taşıma giderinin bakanlık tarafından karşılanmasıydı. Bu duruma olabildiği kadar uyulmaya çalışılmasına karşın, göçmenlerin ezici çoğunluğu yoksul durumdaydı. Parasını verebilecek durumda olanlardan taşıma bedeli olan para Türk Lirası olarak isteniyordu. Oysa göçmenlerde genellikle drahmi vardı. Drahminin de değeri o tarihe kadar görülmedik ölçüde düşmüştü. Gemi sahipleri paralarını Türk parası olarak almakta diretiyorlardı. Bu durum önemli sorunlar yarattı; bakanlıkla yükleme kurulları arasında yazışmalara bile neden oldu. Bakanlık güçlüğü algılıyor, bu zorluğun ortadan kaldırılması için gerekli önlemin alınmasını ilgili kurullara bildiriyordu. Sonuçta bu, yabancı kimi simsarlar için kar getirecek bir uğraşıya bile dönüştü: Büyük iskelelerin bulunduğu yerlerde bir Amerikan şirketi, para değiştirmek için şubeler açtı. Drahmiyi liraya çevirmek için önünde göçmenlerin uzun kuyruklar oluşturduğu gişeler kuruldu³⁷⁷.

Keşmekeş

Ümit karaya oturmuş, tekrar yüzemez hale gelmişti. Görünen o ki, kimi göçmenlerde gidecekleri yerlere göre gemilere binme konusunda hala çekimserlikler vardı. Gemiye binmede çekimser davranışa sürükleyen en temel etken, göçmenin kafasında oluşan karamsarlık ve kuşkuydu. Göçmenler arasında yayılan bir söylentiye göre, Türkiye'de yerleşmelerini sağlamak üzere çok kötü yerler ayrılmıştı. Buralarda yaşamalarının çok zor olacağını yönünde söylentiler kulaktan kulağa dolaşıyor;

bu söylentiler, iskelelerde görev yapan Türk görevliler tarafından Ankara'ya kadar ulaştırılıyor; ancak bu söylentilerin önüne geçilemiyordu. Bir takım kişiler ya da merkezler, bu olumsuz propagandayı göçmenler arasında sürekli yayıyorlardı. Bu tür söylentiler Türkiye'ye hareket etmek üzere olan göçmenler üzerinde olumsuz ve yanlış izlenimlerle dolu bir etki yapıyor, güven duygusu sarsılıyordu. Özellikle Yunan kamuoyunda adı hiç duyulmayan ya da çok az duyulan yerlerin adları

376 BCA, 272/14-76-33-110.

377 Hâkimiyet-i Milliye, 23 Teşrinisani 1923, 6 Kânunusani 1924.

dillendirilerek; buralarda yaşanamayacağı biçiminde söylentiler yayılıyordu. Göçmenlerin pek çoğu İzmir, Aydın, İstanbul, Bursa gibi yerlerin adlarını duymuşlardı. Kışkırtıcı ajanlardan kuşkulanıyordu. Buraya gideceği söylenenler göreceli bir memnuluk duygusu yaşıyorlardı. Ancak bu çok bilinen yerlerin dışında başka bir Türk kentine gönderileceğini duyan göçmenler büyük bir düş kırıklığına kapılıyor ve kaygılar içine sürükleniyorlardı. Kimi zaman bu tür söylentiler, kimi zaman da kişisel ve ailevi nedenlerle, bindirme iskelelerinde bekleyen göçmenlerden bazıları, kendilerinden birtakım bilgiler edinmek zorunda olan bindirme yükleme kurullarına yanıltıcı bilgiler veriyorlardı. Kendilerini gerçek durumlarından farklı bir kategoride gösteriyorlardı. Örneğin balıkçılıkla geçimini sağlayan ve bu iş kolu dışında başka bir uğraşısı olmayan her hangi biri, üzümcü olduğunu söyleyebiliyor; böylelikle Karadeniz Bölgesi'ne gitmektense, Bursa ya da İzmir gibi kentlere gelmek isteyebiliyordu. Bu açıkgozluluk hem işi yavaşlatıyor hem de bu yanıltıcı durum, Türkiye'de yerleştirme süreçlerinde toplumsal ve ekonomik sorunlar yaratacak etkenlere kaynaklık ediyordu. Bindirme kurullarını kandırarak, kimi zaman da atlatarak, kurul üyelerinin göstereceği gemiye değil de gerçekte gitmek istediği bir yöreye giden başka bir gemiye binmek istiyorlardı. Bu durumda gemilere doğal olarak sağlıklı ve yeterli yükleme yapılamıyordu. Kurul üyelerini kandırarak, kimi zaman da sahte belgeler göstererek başka bir gemiye binen göçmenler Türkiye'nin nüfus topografyasını allak bullak edecek bir süreçte olumsuz birer etken olarak yer almış oluyorlardı. Kendi beceri türü ya da ekonomik uğraşı alanı için gerekli olanakları taşımayan bir coğrafik ya da toplumsal çevreye yerleştirilmek durumunda kaldıklarında ise, bir süre sonra yaptıkları ve yöneldikleri sürecin doğru bir yol olmadığını anlıyor; bu kez Türkiye'de kendisi için yeni bir yerleşim alanı arıyor; böylece iç göçlere neden oluyorlardı. Böylece göçmenlerin hem kendileri ve hem de aileleri zor durumda kalıyorlardı. Böylece göçmen yerleştirme işlerinde genel bir karmaşaya ve keşmekeşe neden oluyorlardı. Düzensizlik

oldukça da zaten sınırlı olan kaynaklar plansız ve gelişigüzel harcanmış oluyordu.

Bunu destekleyecek şöyle bir örnek yaşandı: Drama'dan yola çıkan 450 kişilik bir göçmen grup İstanbul üzerinden Samsun'a gönderilecekti. Ancak göçmenler buna karşı çıkarak, Çatalca'ya yerleşmek istemişlerdi. Kesinlikle Samsun'a gitmeyeceklerini belirten göçmenler, ilgililerin göçmenlerin isteklerinin karşılanmasının olanaksız olduğunu duyurmaları üzerine, önce pasif direnişe geçtiler. Bu tepki üzerine, bir jandarma müfrezesi çağrıldı. Göçmenlerden direnişlerinden vazgeçmeleri ve kendilerini Samsun'a götürmek üzere beklemekte olan gemiye binmeleri uyarısında bulunuldu. Onlar da kadınlarını ön sıraya sürerek, direnişlerini sürdürmek istediler. Sonunda uyarıların daha da keskin bir dille yapılması üzerine göçmenler direnişten vazgeçerek, kendilerini beklemekte olan Canik gemisine bindiler³⁷⁸. Bunun yanı sıra çoğu kereler, İstanbul üzerinden Samsun'a ya da başka bir Karadeniz kentine gitmek istemeyen göçmenler, haber vermeksizin bulunduğu gruptan ayrılıp İstanbul'daki resmi makamlara başvurarak yerleşim yörelerinin değiştirilmesini istemişlerdi³⁷⁹.

Sorunlar yalnızca bu kadarla da sınırlı değildi. Limanlarda göçmenlerin bazılarının kimi yolsuzluk uygulamalarına uğratıldığına tanık olunuyordu. Limanlarda bekleyen göçmenlerin bazılarına sahte biletler satıldığı anlaşılmıştı. Kimi zaman da bilet ücretlerinin karaborsa fiyatına satıldığına tanık olunmuş; göçmenlere sahte beyannameler doldurup pazarlamak isteyen kişilerin varlığı gözlemlenmişti. Özellikle bu sahte beyanname işi Türkiye'nin başını ağrıtabilecek bir konu olabilirdi; çünkü o beyannamelerle göçmen Türkiye'ye geldiğinde, Türkiye'den mal talebinde bulunabilecekti. Görülen o ki; kimi Yunan polisinin devreye sokulmasıyla kimi ceza yaptırımları uygulanılabilese de bir yolsuzluk şebekesi devredeydi³⁸⁰.

Önce liman kentlerine yığılıp; yaşanan karmaşa, süregelen ve sınırları bozan bir keşmekeş ve ardından insanların doğup büyüdüğü topraklardan koparılıp, bir başka coğrafyaya yığılıp...

378 İleri, 27 Nisan 1924.

379 Örneğin bkz. *Cumhuriyet*, 22 Temmuz 1924.

380 İkdâm, 15 Kânunusani 1924, Nedim İpek, a.g.e., s.47.

Türkiye’de Durum. . .

Türkiye’de ise İstanbul’dan Menteşe’ye kadar uzayan sahil kıyılarında indirme iskeleleri belirlenmişti. Bunlar İstanbul, İzmir, Samsun, Bandırma, Erdek, Mudanya, Tekirdağ, Edremit, Ayvalık, Antalya, Çatalca, Sinop, Çanakkale’ydi. Zaman zaman başka iskelelerden de yararlanılıyordu. Bu iskelelerde, göçmenlerin istirahatlarını sağlamak amacıyla misafirhaneler de yaptırılmıştı. İstanbul’da 3.000, İzmir’de 2.000, Samsun’da 2.000, Bandırma’da 15.000, Erdek ve Mersin’de 1.000 ve Mudanya, Tekirdağ, Edremit, Ayvalık ve Antalya’da 500’er kişilik; Çatalca, Sinop, Çanakkale ve Güllük’te 300’er kişilik misafirhaneler oluşturulmuştu.³⁸¹

Mübadele, İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati, her zaman istisnalar olmakla birlikte, göçmenleri taşıma konusunda Seyri Sefain İdaresi’nin ve diğer Türk kumpanyalarının göçmenlere gösterdikleri tutumdan memnundu. Çünkü taşıma ücretleri yüksek değildi. Zaten ücretini ödeyemeyenin parasını bakanlık veriyordu. Gereken önlemler gemilerin içinde de alınıyordu. Bazı durumu iyi Selanikli göçmenlerin, kendilerini yoksul göstermeye çalıştıkları ve böylece gemi ücreti ödemek istemedikleri anlaşılmıştı. Bu duruma özen gösterilmeli; bakanlığın da zarara uğramaması için, bu ayırım duyarlılıkla yapılmalıydı.³⁸²

Bir basın açıklamasında genç başkan şunları söylemişti: “Aralık 1923 ayı içinde 26.691 muhacir gelmiştir: İzmir’in işgalinden buyana gelenlerle birlikte bu sayı 60.318’e ulaşmaktadır. Taşıma doğrudan doğruya kendi gemilerimizle yapılmıştır. Milli gemilerimiz ve Seyri Sefain İdaresi asgari bir fiyatla kardeşlerimizi nakletmekle beraber, çocuklardan ücret almadığı gibi, yüzde on beş oranında yoksul

olanları ücretsiz taşımış ve Hilal-i Ahmer memurlarıyla, bakanlık memurlarından da ücret istemiştir. Şu anda vekâlet emrinden 17 Türk gemisi mevcuttur... Aralık ayı içinde göçmenler Timsah, Hacı Paşa, Kartal, Giresun, Akdeniz, Bahrıcedit, Kırzade, Niliüfer, Rize, Trabzon, Sakarya gemileri ile Girit, Selanik ve Kavala limanlarından taşınmıştır. Şu anda 20.800 kişi yolda olup, 1924 Ocak ayı içinde memleketimize gelmiş olacaklardır”³⁸³.



381 Mustafa Necati’nin açıklaması: *Hâkimiyet-i Milliye*, 2 Ocak 1924.

382 *Türkiye Kızılay Derneği Arşivi*, Dosya No: 530.

383 *İleri*, 9 Ocak 1924; *Tevhid-i Efkar* aynı sayı. Yine bkz. Cahide Zengin, *a.g.e.*, s.130.





Liman / Bonfils, 1875 - Cam negatiften albümin baskı

Yolculukta Uygulamalar Ve Gemilerde Yoksulların İaşesi

Kuralların görünüşte doğru ve akılcı olmasına karşın, uygulama süreci arzu edildiği gibi olmuyordu. Her yolcunun kamaralarda taşınmasına olanak yoktu. Yolcular çoğu zaman hayvanlarıyla vapurlara biniyorlardı. Bu hayvanlar, gemi ambarlarına yerleştiriliyordu. Kimi göçmenler, yanlarında getirdikleri at arabalarını bile vapura yüklemek için ısrar edebiliyorlardı. Göçmenlerden, hastaların, küçük çocukların ve yaşlıların vapurlarda kamaralara yerleştirilmesine çalışılıyordu. Buna karşın, pek çok göçmenin güvertelerde, koridorlarda hatta havalandırılmış ambarlarda, denk yığınları arasında taşındığı oluyordu. Göçmenlerin büyük kısmı kendi denk yığınları arasında, güvertelere yerleştiriliyorlardı. Kimi zaman hayvanlarının yanında bile yolculuk yapmak zorunda kalan insanlar vardı. Yanlarındaki eşyalar günlerce Yunanistan'da iskelelerde oradan oraya sürünmüş, tozun-toprağın altında kalmış, yağmur altında ıslanmıştı. Bu yüklerden oluşan denk yığınları ortasında



da yolculuk yapılması sağlık sorunları yaratabilirdi. Gemilere çoğu zaman, normalin üzerinde insan, hayvan ve eşya yükleniyordu. Bu yoğunluk, çevre temizliği açısından zorluklar çıkarıyordu. Ortak kullanılan tuvaletlerde, lavabolarda, su sarnıçlarında ve diğer alanlarda sağlığa uygun uygulamaların gerçekleştirilmesi büyük sorundu. Gemi güvertelelerine yolcuların günlük gereksinimlerini karşılamak üzere temiz su depolan kurulmuştu. Yolculara düzenli yemek verilemiyordu. Hilal-i Ahmer Cemiyeti de hasta ve çocuk yaştaki göçmenler için çorba vermeye çalışıyordu. Her vapurda bir doktor ve iki adet sağlık memuru bulunuyordu. Doktor ve sağ-

lık memurları her göçmene çiçek ve kızamık aşısı yapıyor, onları sağlık denetiminden geçiriyor; bir salgın taşıyıcısı olup olmadığını araştırıyorlardı. Her gemide bunun sorunsuzca yapıldığını söylemek mümkün değildir. Normal olarak karşılabilecek sağlık sorunlarıyla da ilgileniyorlardı. Gemilerde de eksik aşılar yapılıyor, sağlık memurları tarafından serumlar uygulanıyordu³⁸⁴. Özellikle kamaralar, hamile kadınlar için ayrılmıştı³⁸⁵. Yolda yaşlıların, hastaların ya da çocukların ölümü olabiliyordu. Bu durumda, cesetler yakınlarının hıçkırıkları arasında denize atılıyordu. Ayrıca Hilal-i Ahmer Cemiyeti'ne bağlı diğer ekipler, gereksinimi olanlara beslenme yardımı yapıyorlardı. Mübadele,

İmar ve İskân Vekâleti ile Hilal-i Ahmer Cemiyeti arasında bir sözleşme yapılmıştı. Bu sözleşme ile görev dağılımı yapılmış, eşgüdüm sağlanmıştı. Bu sözleşme uyarınca, sağlık ve beslenme sorunlarıyla Hilal-i Ahmer Cemiyeti'ne bağlı kurullar uğraşacak, vekâlet de rahat çalışma ortamı yaratma yönünde her türlü olanağı sağlayacaktı³⁸⁶. Yolculuk sırasın-

da gemiler, göçmenler için çay servisi yapıyorlardı. Buna karşın, göçmenler diğer yiyecek ve içecek gereksinimlerini kendileri karşılıyorlardı. Yardıma muhtaç göçmenlerin iaşesini ise Hilal-i Ahmer Cemiyeti karşılıyordu³⁸⁷.

Gemilerde sınırlı olanaklarıyla yoksul göçmenlerin karınlarını doyurmayı bir insani görev olarak gören Hilal-i Ahmer, karaya çıkışlarından sonra da iaşe işini sürdürdü. Hazırlanan İaşe Talimatnamesine göre; göçmenlere Türkiye Hilal-i Ahmer'in verdiği besin oranları şöyleydi: Karantina yerlerinde, sabahları ekmek ve çay, akşamları sıcak yemek verilmekteydi. Karantina yerlerinden indirme

384 Mübadele vekillerinden Refet Bey'in açıklaması: *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.2, İ.2, C.IX, Ankara, 1975, s.58.

385 Mübadele vekillerinden Refet Bey'in açıklaması: *TBMM Zabıt Ceridesi*, D.2, İ.2, C.IX, Ankara, 1975, s.58.

386 Bkz: *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre. II, İçtima. II, c. X, Ankara, 1975, s.48.

387 *İkdam*, 25 Teşrinisani 1924; Nedim İpek, s.47.

iskelelerine kadar yolda ekmek ve katık; indirme iskelelerindeki misafirhanelerde ise sabahları ekmek ve çay, akşamları etli yemek dağıtılıyordu. Yollarda ekmek ve katık; indirme iskelelerinde ve iskân tarihinden sonra da iki ay süreyle yalnız ekmek veya un, gerektiğinde bunların bedellerini verme yoluna gidiliyordu. Bu aşamada dağıtılan gıda cinsi ve oranları da şöyleydi: Ekmek; yemeksiz ve katıksız olarak verildiği zaman büyükler için 900 gram, on yaşından küçükler için 450 gram, sıcak yemek ile çay ve katık verildiği zaman büyükler için 500 gram, küçükler için 250 gramdı. Katık olarak zeytin veriliyordu. Verilen zeytinin oranı ise kişi başına 160 gramdı. Sıcak yemekte ise, kişi başına 100 gram et hesabı yapılıyordu. Fasulye ve benzeri bakliyat 100, sadeyağ 5, tuz 8, çay 1, şeker 10 gramdı. Yine yemek yapmak üzere kullanılan odun miktarı kişi başına 700 gram olarak hesap edilmekteydi. Aydınlanma ve yakacak ise yalnız misafirhanelerde kişi başına 30 gram gaz ve 1.000 gram odun olarak belirlenmişti. Emzikli kadınlar ve üç yaşına kadar olan çocuklara günde bir kutu arındırılmış şekerli süt veriliyordu. Göçmenlerden hasta olanların tedavisi için doktor gönderilmesi kararlaştırılmıştı³⁸⁸

Türkiye'ye göçmen getiren gemiler için indirme iskeleleri belirlenmişti. Bunların belli başlıları İzmir, İstanbul-Tuzla, Ayvalık, Mudanya, Samsun, Trabzon, Antalya ve Mersin iskeleleriydi. En yoğun olan indirme iskelesi İzmir, İstanbul, Mersin ve Samsun'du. Her indirme iskelesinin yanında bir karantina/tahaffuzhane oluşturulmuştu. Bunların en büyüğü İstanbul'da Tuzla ve İzmir'de Urla yakınlarındaki Klazumen Tahaffuzhanesi'ydi. Göç-

menler, yerleşim yerlerine gönderilmeden önce, bir süre indirme iskelelerine yakın Misafirhanelerde kalıyorlardı. Misafirhanelerin yanına göçmenlerin sağlık işleriyle ilgilenmek için Hilal-i Ahmer Cemiyeti tarafından bir sağlık ocağı kurulmuştu. Bu yöndeki çalışmalar ve uğraşlar sürerken, ilgili kurumlarla Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'nin yaptığı yazışmalar sonucunda, taşıma süresince, ordunun menzil teşkilatından yararlanma olanağı da elde edildi³⁸⁹. Sağlık kuruluşlarının bulunduğu

kıyı kentlerinde, olası salgın hastalıkların önüne geçmek amacıyla ciddi hazırlıklar yapıldı. Buralarda serum ve aşı depolandı³⁹⁰.

Türk gemileri göçmen taşıırken, bunlar geliş güzel yapılmıyor, bakanlığa bağlı uzmanlar, gemilerin göçmenlere sunduğu hizmetleri ve gemilerin sunduğu olanakları, imzalanan sözleşme kurallarına göre gerekli önlemlerin alınıp alınmadığını denetliyorlardı. Örneğin, Vekâlet Müsteşarı Ömer Lütfi Bey, İstanbul'a giderek, gemicilerle yapılan sözleşmeyle ilgilenmiş, koşulları gözden geçirmişti³⁹¹.

Yunanistan limanlarından gemiler hareket ettikten sonra, bakanlık gemilerin hareket

tarihini, göçmen sayısını, bunların hangi

yerlere yerleştirileceğini telgrafla ihraç limanındaki mıntika müdürlüklerine bildiriyordu. Bu transit taşımacılığın yanı sıra, İstanbul'a kadar getirilen mübadiller buradan posta vapurlarıyla ve parça parça Karadeniz liman ve iskelelerine sevk ediliyorlardı. Samsun mıntikasında ihraç liman ve iskeleleri Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun ve Trabzon'du. Sinop, Ordu, Giresun ve Trabzon'a sevk edilenler bu kentlerin limanlarına çıkarılırken, Tokat, Sivas ve Yozgat'a sevk edilecek olanların birinci derecede ihraç iskelesi Samsun'du³⁹².



Altın Kum iskelesi

388 İleri, 2 Kânunuevvel 1923; Vakıf, aynı tarih; ayrıca akt. İçin bkz. Cahide Zengin, *Türkiye ve Yunanistan Devletleri arasında Mübadele Meselesi ve Kamuoyu (1918-1930)*, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul, 1998, s.81.

389 *Hâkimiyet-i Milliye*, 6 Eylül 1923.

390 *TBMM Zabıt Ceridesi*..., s.58.

391 *Hâkimiyet-i Milliye*, 20,21 Kânunusani 1924.

392 Nedim İpek, *a.g.e.*, s.52.



124C
CAB

$\frac{1}{2} \cdot \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$

قد | ٤١٤٦

سوفیان
۱۰۶۲

حفظ ادا و سیرت / ۱۷

1000

272			14	26	29	3
-----	--	--	----	----	----	---

Demiryolu İle Gelenler

Göçmenlerin zaman zaman demiryollarıyla getirildiği de olmuştu. Karadan gelen göçmenler, deniz yoluyla gelenlere göre çok azdı. Daha çok Bulgar sınır bölgesinde yaşayan veya Drama bölgesinden, Türk sınırına yakın bölgedeki köylerden gelmişlerdi. Özellikle Drama ve çevresinde hayvancılıkla geçinen göçmenler, hayvanlarını bir grup çoban ile birlikte, karadan sürüp Türkiye'ye getirmişlerdi. Tren yoluyla Türkiye'ye gelirken, geçtikleri yerlerde trenin taşlandığı ve şiddete maruz kaldıkları görülmüyordu³⁹³. Oysa deniz yoluyla gelenler daha güvenli bir yolculuk yapıyorlardı.

İskeleden bir gemiye bindiklerinde artık Türk topraklarına ayak basmış gibi hissediyorlardı. Tek sorun, uzun bir yolculuktan sonra iskeleye kadar gelebilmektir³⁹⁴. Önce köylerinden kalkıp kasabaya, oradan da bir iskeleye ulaşmaya çalışıyorlardı. Drama, Sarışaban ve çevresindeki köyler Kavala Limanı'ndan, Selanik, Langaza, Vodina ve Kılıkış çevresi Selanik Limanı'ndan gemilere biniyorlardı. Gritliler; Kandiya, Yanya'dan gelenler de Prevezelilerle birlikte, Preveze Limanı'ndan gemiye biniyorlardı. Çoğu kez yayan, at ya da eşek ile yapılan bu yolculuk, kasabadan sonra çoğunlukla trenle ya da kiralanan arabalarla liman kentine ulaşıldı³⁹⁵.

Göçmenleri Türkiye'ye taşıma görevini üstlenmiş

olan Türk Vapurcular Birliği bu uygulamaya karşı, pratik öneriler de getirme gereksinimi duydu. İstanbul Nakliyat ve Sevkıyat Müdüriyeti'nden Ankara Mübadele, İmar ve İskan Vekaleti'ne 20 Mart 1924 tarihinde bir yazı geldi. Söz konusu yazıda, gemilerin mevcut durumuyla ilgili bilgiler verildikten sonra, bir soruna gönderme yapılıyordu. Selanik Yükleme Kurulu Başkanı olup İstanbul'a gelmiş olan İbrahim Ethem Bey'den ilginç bir bilgi alınmıştı. Bu bilgiye göre, yerel mübadele kurulu tarafından Selanik'te şimendiferle taşınmak üzere dokuz yüzer kişilik göçmen kabileleri oluşturulmuştu. Bu ön çalışmayla, Selanik'e yığılan göçmenlerin taşınmasında şimendiferlerden yararlanılmasının da düşünüldüğü anlaşıyordu. Ancak bu durum, pek uygulama özelliği göstermiyordu. Selanik'teki yığılmaya bakıldığında, bir ay içinde bu kentten 27.000 kişinin Türkiye'ye taşınması gerekiyordu. Seyri Sefain İdaresi, Kırzadeler ve Sadıkdeler ile Türkiye ve Sürat vapurları idareleriyle yapılan sözleşme uyarınca, 20.150 kişinin taşınması üzerinde durulmuştu. Sayı 27.000'e de çıkarsa, söz konusu firmaların yola çıkaracağı gemilerle birer kerelik sefer uygulamasıyla, bu göçmenlerin topluca taşınması mümkündü. Gemiler yolda bozulmazsa ya da her hangi bir anlaşmazlık olmazsa, bir ayda iki sefer yapmaları durumunda 40.300



393 Raif Kaplanoğlu, *a.g.e.*, s.74.

394 *A.g.e.*, s.74.

395 *A.g.e.*, s.75.

insan getirme kapasiteleri vardı. Bununla birlikte unutulmaması gereken bir şey vardı: Gemilere yalnız insan yüklenemezdi; büyük ve küçükbaş hayvanlarla birlikte, eşyalar da yüklenmeliydi. Hayvan ve eşya yüklenmesi durumunda, hiçbir vapurun, düşünülen insan kapasitesini yükleyerek, getirebileceği düşünülemezdi. Hesaplar yalnız insanlara göre değil, onların yanlarında getirdikleri eşyaların miktarına ve hayvanların tür ve sayısına göre de yapılmalıydı. Mukaveleye dâhil olmayıp, sahiplerinin arzusuyla bu sürece katılabilecek gemilerin bir seferde insan taşıma kapasitesi 6.950 nüfustu. Bu gemilerden yararlanma zorunluluğu doğduğunda, bunlardan yararlanmak ancak sahiplerinin arzusuna bağlı olan bir şeydi. Söz konusu gemiler ancak Selanik'e gelen göçmenleri taşımaya yeterli gelse bile, Girit ve Kavala gibi yükleme iskelelerinden gelecek göçmenler için de gemiye gereksinim vardı. Bütün bu yükleme iskelelerinden göçmen alıp getirmeye bu vapurların yeteceğini düşünmek kuşkuyla bir şeydi. Bu yörelerde yükleme işinin çok düzgün yapılabileceğini düşünmek de mümkün değildi. Bu durumda, vekâletin gerekli önlemleri alması öneriliyordu. Üstelik koşulların

hep yaz mevsiminin sunacağı olanaklara uygun yürüyeceğini düşünmemek de gerekiyordu.

Kısacası, demiryolları da düşünülmüş olsa; süreç kolay bir süreç olarak algılanmıyordu³⁹⁶.

Göçmenlerin zaten çok az bir kısmı demiryollarıyla taşınmıştı. 1924 yılının Ocak ayı içinde şimendiferlerle gelen insan sayısı 3.013, büyükbaş hayvan sayısı 184, küçükbaş hayvan sayısı da 1.800'dü. Drama ve yöresinden kalkan küçük bir grup, Drama'dan 4 Şubat 1924 günü hareket etmiş; Uzunköprü İstasyonu'na bir gün sonra, yani 5 Şubat 1924 günü gelmişti. Bu grubun iskân yöreni Samsun'du. İkinci bir grup göçmenin de aynı ay içinde 9 kişiyle Drama'nın Lice köyünden 4 Şubat 1924 günü 933 küçükbaş hayvanla hareket etmiş ve onlar da 5 Şubat 1924 günü Uzunköprü'ye ulaşabilmişlerdi. Örneğin, 1924 yılının Şubat ayında, Drama'dan Dedeoğlu ve Burgaz yoluyla 3.236 kişi Trakya'nın değişik yörelerine trenlerle getirilmişti.³⁹⁷

Coğrafyanın zorluklarından ve başka riskli durumlardan dolayı, göçmen taşıma işinde en pratik yol, deniz yolculuğu ve taşımacılığıydı.

Hayvan Taşınmasında Ücret Sorunu

Türk gemi taşımacılığını en çok zor duruma düşüren konu, göçmenlerin yanlarında getirdikleri hayvanların taşınması oldu. Göçmenler yanlarında büyük ve küçükbaş hayvanlarıyla birlikte yollara dökülüyorlardı. Yunanistan Hükümeti, zorla bu insanların yanlarında hayvan götürmesine engel olmaya çalışsa da, uluslararası yükümlülükler açtı. İlk başlarda Yunan Hükümeti göçmenlerin yanlarında hayvanlarını ve eşyalarını götürmelerine engel olmuştu. Ancak sonradan bundan vazgeçti. Göçmenler, inekleri, öküzleri, boğa, düve, buzağı, at, eşek, katır, keçi ve koyun hatta tavukları, kazları, ördekleriyle yollara dökülüyorlardı. Mübadele süreci başlamadan önce, göçmenlerin yanlarında ne kadar hayvan getirebileceklerine ilişkin ön hesaplar yapılmış, olasılıklar üzerinde durulmuştu. Öngörüye göre,



bir gemiye göçmen bindirme etkinliği söz konusu olduğunda, ortalama olarak, yüz göçmene karşın, on beş büyükbaş ve küçükbaş hayvanın bineceği hesabı yapılmıştı. Böylece geminin taşıma kapasitesinin ancak yüzde on beşi hayvan taşıma işi için ayrılmış bulunuyor; en azından böyle olması öngörülüyordu.

Düşünülen tam olarak şuydu:

Gelen tarımcı göçmenler için hayvanlarının Türkiye'ye aktarılması, onların yeniden üretici duruma geçmeleri için çok önemliydi. Özellikle Türkiye'de çift

hayvanı bulma zorluğu vardı. Yerleştirilecekleri topraklarda bir an önce kendi kendilerinin geçimlerini sağlayacak ortamlar yaratmada, yanlarında getirecekleri hayvanlar önemliydi. Üstelik Türkiye bunu, bir ulusal servetin ülkeye aktarımı olarak

396 BCA, 272/14-76-29-6.

397 Hâkimiyet-i Milliye, 21 Mart 1924.

görüyordu. Türkiye'ye gelen göçmenler arasında geçimini bütünüyle hayvancılıkla sağlayanlar da vardı. Bu nedenle de hayvanlar için öngörülen taşıma ücreti, belirlenen oran, geminin zarar görmesini sağlayacak bir etkene dönüşemeyeceği olasılığından hareket edilerek, düşük tutulmuştu. Ancak insanların yanlarında getirecekleri hayvanlarla ilgili öngörüler, hiç de düşünüldüğü gibi olmadı. Özellikle 1924 yılı başından itibaren göçmen getiren gemilerde, gemilere binen yolcuların yanlarındaki hayvan miktarının öngörülenden çok fazla olduğu, hatta kimi zaman, sürücülükle uğraşan göçmenlerin binlerce hayvanıyla birlikte gemilere binmeye çalıştıkları görüldü.

Bu iki yönden sıkıntı yaratan etkene dönüşüyordu:

Birincisi, hayvanları çok olan göçmenler gemilere dolduğunda, hayvan taşıma ücretleri düşük olduğu için, gemi taşıma ücretini kurtaramıyordu. Masrafların kurtarılamayacağı anlaşıldığında, sırf gemi zarar etmesin diye, taşıma ücreti daha fazla olan insanlar tıktık gemilere dolduruluyorlardı. Yine de büyük sürücüleriyle gemiye binen çoban göçmenler, gemi işletmesinin zarar etmesine neden oluyorlardı. Bu da gemi sahiplerinin Mübadele Vekâleti karşısında yakınmalarına neden oluyordu.

Bu durum, hem bindirme kurullarının dikkatini çekmiş, hem de gemi sahiplerini fazlasıyla sıkıntıya sokmuştu. Bakanlığa sıkıntıları anlatan mektup üzerine mektup, telgraf üzerine telgraf geliyordu. Özellikle Kavala ve Selanik'ten gelen göçmenlerin yanlarında yüklü miktarda hayvan getirdikleri görülmüştü. Bu göçmenlerin yanlarında getirdikleri hayvanların büyük kısmı büyükbaş hayvanlardan oluşuyordu. Bir kişi için öngörülen ücret 1 lira iken, bir büyükbaş hayvan için öngörülen ücret dört yüz kuruştur. Bu durum, gemi sahipleriyle yapılan sözleşmeye özellikle kaydedilmişti. Dolayısıyla gemi sahiplerinin, göçmenlerin yanlarında getirdikleri hayvanlar için daha yüksek bir taşıma ücreti talep etmelerine olanak yoktu. Ancak göçmenler, öngörülenin çok üzerinde hayvan yüklemeye çalışıyorlardı. Bu, göçmen almak için Kavala'ya ve Selanik'e giden göçmenlerin taşıma kapasitesinden yeterli oranda yararlanamamak anlamına geliyordu. Bu durum, hem insan taşımaya öncelik verilmesi biçimindeki bir zorunluluğu tehlikeye sokuyor,

hem de gemileri zarara uğratiyordu. Bunun yanı sıra Yunanlı makamların, göçmenlerin ellerindeki büyükbaş hayvanları zorla ellerinden alıp alıkoydukları da görülmüştü³⁹⁸. Bu durumda sözleşmenin gözden geçirilmesi gibi bir zorunluluk kendiliğinden ortaya çıkıyordu³⁹⁹.

Yaşanan bir örnek, bütün açıklığıyla sorunu ortaya koymuştu:

Bakanlık, Kavala iskelesinde göçmenlerin biriktirdiğini, bunların alınması gerektiğini belirterek, Akdeniz Gemisi'ni Kavala'ya göndermişti. Bu görevi yerine getirmek amacıyla Akdeniz, Ege'nin mavi sularına açıldı. 23 Ocak 1924 günü Kavala Limanı'na vardı. Limanda bekleyen Akdeniz, her zamanki gibi göçmenlerin yükleneceğini umuyordu. Yükleme başladığında, durumun bambaşka bir çehreye büründüğünü gördü: Yükleme kurulları tarafından yönlendirilen yüklemenin büyük kısmını büyük ve küçükbaş hayvanlar oluşturmuyordu. Hayvanlar geminin büyük kısmını işgal etmişlerdi. Bu durumda, gemiye yüklenen hayvanlardan alınacak ücretle sefer masraflarının karşılanamayacağı anlaşılmıştı. Bu durumda aradaki farkın vekâlet tarafından ödenmesi gerekiyordu. Bu nedenle Seyri Sefain yönetimi, bakanlığa başvurarak, durumu hakkında bilgilendirdi ve zararının karşılanmasını istedi. Seyri Sefain Müdüriyet-i Umumiyesi'nden Vekâlet Müsteşarı Ömer Lütfi Bey'e sunulan 20 Ocak 1924 tarihli tezkereyle durum anlatıldı⁴⁰⁰.

Gemi sahipleri, yakınmalarını açıkça dile getirmişlerdi. Sorunlarını anlatan mektuplarını ve telgraflarını Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'ne göndermişlerdi. Sorun, Başbakanlığa 2 Mart 1924 tarihinde Mübadele Bakanlığı tarafından iletilti. Gemi sahipleriyle yapılan sözleşmede, hayvan oranını ve taşıma ücretini belirleyen maddeye vurgu yapılarak; ilk başlarda sorunun boyutunun anlaşılamadığı belirtildi. Çünkü ilk gelen göçmenler, bu kadar yoğun biçimde yanlarında hayvan getirmemişlerdi. O zamanlar, Yunanistan, göçmenlerin yanlarında hayvan götürmesine pek olumlu bakmamış, el koyma işini daha sıkı tutmuş; dolayısıyla, limanlarda bulunan göçmenlerin yanlarında getirdikleri hayvanların oranına bakılarak, yüz göçmene karşın, on beş hayvanın gemiye binebileceği yönünde bir öngörude bulunulmuştu. Büyük ve küçükbaş hayvanlara ilişkin taşıma ücreti, bu görüntüye bakılarak belirlenmişti. Yunanistan'ın göçmenlerin

398 Başvekâlete Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'nin 3.2.1340 (1924) tarihli yazısı: BCA, 272.14.77/35.4.

399 BCA, 272/14-76-28-14.

400 BCA, 272/14-76-28-14.

hayvanlarına el koyması, göçmenler için büyük bir psikolojik yıkım olmuştu. Türk Hükümeti, uluslararası antlaşmalardan doğan haklarını da kullanarak, Yunan Hükümeti önünde girişimlerde bulunmuş; Türklerin üzerindeki baskının artması, bu el koymaların önüne geçilmesi için çaba harcamıştı. Bu girişimler sonunda etkisini göstermişti. Bu girişimlerin sonunda Yunanistan, göçmenlerin yanlarında hayvanlarını götürmelerine eskisi kadar engel olmuyordu. Bu bir anlamda, iyi bir gelişmeydi. Ancak bunun sonucunda Selanik ve özellikle de Kavala'dan gelen göçmenlerin, 1924 yılının başından bu yana yoğun biçimde hayvan getirdiklerine tanık olunmuştu. Daha önce yapılan yüzde on beş oranındaki hayvan miktarı artık geçerli değildi. Bu oran çoktan aşılmıştı; gemi sahipleri sözleşme hükümlerini yerine getirmeye çalışırken, taşıma masraflarını karşılayamaz duruma düşmüşlerdi. Yoğun hayvan akışıyla birlikte bu kez, oranların çok üzerinde hayvanları vapurlara yükleme zorunluluğu ortaya çıkmıştı. Hayvanlar vapurlara doldurulduğunda, bu kez de gemilerin taşıyabileceğinden çok az göçmen vapurlara bindirilebiliyordu. Böylece, gemilerin insan taşıma kapasitesine ulaşamıyor, yeterince gemilerden yararlanılamıyordu. Bu durumda gemi sahipleri, istemeye istemeye bazı önlemlere yönelmişlerdi: Bu da gemiye uygun oranın çok üzerinde hayvanın ve insanın gemilere bindirilmesi idi. Bunun için gemilerin fiziki koşulları alabildiğine zorlanmıştı. Kısa bir dalganın ardından, hayvan aktarımında düşme olabileceği sanılmıştı. Oysa bu durum normale döneceğine sürekli bir akış olduğu gözlemlenmişti⁴⁰¹.

Gemi sahipleri artık bu yoğunluk karşısında tıkanıp kaldıklarını düşünüyorlardı. Bu yoğun hayvan akışı karşısında, yeterince göçmen alınamadığı için, bir geminin bir seferde yapacağı harcamaları karşılamamanın olanağı ortadan kalkmıştı.. Bunun üzerine yapılacak şey, gemi sahiplerinin zararını önlemek için, hayvan başına biçilen taşıma ücretinin artırılmasıydı. Ancak bu bütün göçmenlere genelleştirilecek bir uygulama değildi. Bu da zaten yoksul olan göçmen kitleleri için

bir darbe olurdu. Daha olmadı, hükümetten gereksiz bir paranın talebi demekti. Böyle bir genelleme yerine, bir ara çözüm üzerinde durulabilirdi: Sorunun çözümü, ancak yanlarında büyük hayvan sürüleriyle gelen göçmenler için uygulanacak bir yöntem olarak ortaya çıkıyordu. Bu amaçla gemi sahipleri vekâlete önerilerini yaptılar. Vekâlet de durumu değerlendirek, Başbakanlığa bildirdi. Öneri açıldı: Büyükbaş hayvanlar için en çok iki yüz ve küçükbaş hayvanlar için yirmi beş kuruş kadar zam yapmak... Bunun için başbakanlığın onayını almak...

Çözüm buydu. Bu yapılmazsa gemilerin zararının vekâlet tarafından ödenmesi gerekiyordu. Vekâletse, buna neden olanın, fazla hayvan getiren göçmenler olduğunu ileri sürüyordu. Bu durumda, ortaya çıkan

yükün de göçmenlere ait olması gerekiyordu. Vapurların taşıma kapasitesinden yararlanmadığına göre buna neden olanlar, bu yükü taşımalıydılar⁴⁰². Ortada bir sözleşme vardı. Bu durumda konunun, hukuki boyutunun da incelenmesi gerekiyordu. Vekâletin başvurusuyla sorun ve öneri hukuk müşavirliği tarafından da incelenmiş, hayvan başına gerektiği durumlarda ücretin altı yüz kuruşa çıkarılmasının

bir sakıncası olmadığı hukuki görüş

olarak öne sürülmüştü. Hukuki gerekçede, buna neden olanların fazla hayvan getiren göçmenler olduğu açıkça belirtildi. Bu açığı buna neden olan göçmenler karşılamazsa, fazla hayvan ve eşya yüklenmesinden dolayı geminin oluşacak zararını vekâlet karşılamak zorunda kalacaktı. Bu durumda mevcut sözleşmenin değiştirilmesinde hukuk müşavirliği de hiçbir sakınca görmüyordu⁴⁰³.

Konu ve öneriler, Başvekâlet tarafından değerlendirildi. Başvekil İsmet imzasıyla 31 Ocak 1924 tarihli yazıyla navlun miktarını dolduramayarak, sefer masrafını çıkaramayan gemiler için insan oranına göre, yüzde 15 fazla hayvan olması durumunda, Kavala ve Selanik'ten gelen göçmenlerin büyük baş hayvanlarından her bir hayvan için 400 kuruş yerine 600 kuruş alınmasının uygun olduğuna karar verildi⁴⁰⁴.



401 BCA, 272/ 14-76-28-14.
402 BCA, 272/ 14-76-28-14.

403 BCA, 272/ 14-76-28-14.
404 BCA, 272/ 14-76-28-14.

Sağlık ve Liman Vergisi Sorunu

O zamanki vergi düzenlemesine göre, yurtdışından gelen gemilerden sağlık, fener ve liman vergisi alınmaktaydı. Bu vergi uygulamaları o dönem için, büyük bir özveri ile göçmen taşıyan gemiler için büyük bir ekonomik yükü. Özellikle liman vergisi, büyük bir sorundu. Kimi gemi sahiplerinin ve mürettebatının, bu vergiyi taşıdıkları göçmenlerden almak yoluna gittikleri bile görünmüştü. Bu sorunla ilgili yakınmalar, daha göçün başladığı anlardan itibaren bakanlığa akmaya başladı. 5 Eylül 1923 tarihli gelen bir şifrede de bu açıkça görülmekteydi. Midilli Müslümanlarını alıp, Ayvalık'a çıkacak gemiler 8 Ekim'de Pire'den hareket etmişlerdi. Ertesi gün öğle üzeri Midilli'ye ulaşmaları düşünülüyordu. Göçmenleri taşıyan gemiler, Türkiye'ye kabul, fener ve sağlık vergisinden muafiyet istiyorlar; bu konuda gerekli emirlerin ilgili yerlere verilmesini rica ediyorlardı. Fener vergisinin de bu biçimde affedilmesi rica edilmekteydi⁴⁰⁵.

Bu istek, idari evrelerden geçerek, ilgili kurumlara ulaştı. Konu yalnızca Mübadele Bakanlığı'nı ilgilendirmiyordu. Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı ile Maliye'yi ilgilendiren yönleri de vardı. Sağlık Bakanlığı, hükümetle gerekli girişimleri yaptıktan sonra; İstanbul ve Boğazlar'daki memurlara mübadele için gelen göçmen gemilerinden sağlık vergisi alınmaması yönünde gereken emirlerin verildiğini belirtti. Bu emirler ilgili kişilere ulaştırıldı. Bakanlık, "Muhacir gemilerinden sıhhiye rüsumu alınmayacaktır" diyordu. Ancak, fener vergisi konusunda ilgili vekâlet tarafından yapılacak bir şey olmadığı da belirtiliyordu. Anadolu limanlarına gelen gemilerden alınacak sağlık vergisinin nasıl alınacağı konusunda bir yasa vardı.

Bu durumda konu netti:

Sorun, bakanlığı aşan, bakanlar kurulunu ilgilendiren bir konuydu. Ve belki de bir yasa düzenlemesi yapmak bile gerekebilirdi.

Konu Bakanlar Kurulu'nun 7 Kasım 1923 tarihli toplantısında değerlendirildi. Bu değerlendirmeler sonunda alınan bir kararla, hem göçmen taşıyan gemiler hem de göçmenler sağlık ve liman vergisinden muaf tutuldular. Bu durum hem İstanbul Liman Heyeti hem de Boğazlar Sıhhiye Müdüriyeti tarafından ilgili kurum ve kişilere iletildi. Buna karşın Yunanistan'da

bazı Yunanlı acentelerin ve simsarların göçmenleri dolandırdığı anlaşıldı. Söz konusu kurum ve kişiler, karantina vergisi adı altında, göçmenlerden tuttukları kadar para sızdırmaya çalışıyorlardı. Bu durumda, yükleme iskelelerindeki ilgili kişiler uyarılarak, göçmenlerin bir kötü durumda bırakılmasının önüne geçilmesine çalışıldı⁴⁰⁶. Hazırlanıp imzaya sunulan kararnamede ana yönleriyle şunlar deniliyordu: Mübadeleye tabi göçmenleri taşıyacak gemilerin sağlık vergisinden istisna tutulması hakkında Sıhhiye ve İçtimaiye Vekâleti'nce hazırlanan kanun önergesi, Bakanlar Kurulu'nun 7.11.1923 tarihli toplantısında incelenmişti. Lozan Antlaşması gerek Türkiye Büyük Millet Meclisi ve gerekse Yunan Hükümeti'nce onaylanmış ve Mübadele Sözleşmesi'nin sekizinci maddesinde göçmenlerin bütün vergilerden muaf olduğu açıkça söylenmişti. Bu açık bir hükümdü ve kuşkusuz Türk Hükümeti'ni ve makamlarını da bağlayan bir durumdu. Bu genel kuralın ötesinde bir uygulamaya zaten gidilemezdi. Durum ortadayken, yasa önerisinin incelenmesine bile gerek yoktu. Mübadeleye tâbi göçmenlerin sağlık ve liman vergilerine tâbi tutulması bir yana; göçmenleri taşıyan vapurların dâhi bu vergiden doğal olarak ayrı tutulması gerekliydi. Bu durum ilgili kurum ve kişilere bildirilmişti⁴⁰⁷.

Durum bu kadar açık ve net olmakla birlikte, ilginç uygulamalarla da karşılaşıldı. Bu örneklerden birisi Tekirdağ'da yaşanmıştı. Tekirdağ İskeleye Seyrisefain İdâresi'nin kendisine aitti. İskeleye yanaşan gemilere binecek ve inecek müşterilerden bu idare yüzer kuruş iskele parası alıyordu. Bu uygulama göçmenlere de uygulanıyordu. Nakit olarak ücreti iskân mıntikasınca verilmekte olan göçmenler için Seyri Sefain Acentesi bu parayı özellikle alıyordu. Bu nedenle İkinci İskân Mıntıkası Müdürlüğü, bu uygulamadan vazgeçilmesini Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'nden 6.7.4 1924 tarihli yazıyla özellikle istedi⁴⁰⁸. Bu gelişmeler üzerine bakanlık devreye girmiş ve göçmenlerin her türlü vergiden muaf olduğuna vurgu yaparak, gelen göçmenlerden iskele parası alınamayacağı Tekirdağ Trakya İmar Müdürlüğü'ne bildirilmişti. Bu vergi ayrıcalığı hem bakanlık tarafından getirilen hem de kendi ad ve namlarına gelen göçmenler için geçerliydi. Dolayısıyla vekâlet, alınan vergiye karşı çıktı. O zamana kadar alınmış olan paranın tespit edilmesini de ayrıca istedi⁴⁰⁹.

405 BCA, 272-11-16-70-23.

406 BCA, 272-11-16-70-23.

407 BCA, 030.18.1.1/8.39.11.

408 BCA, 272/ 14-76-30-19.

409 BCA, 272/ 14-76-30-19.





Gemilerde Salgın Olayları

Veba Riski Ve Fare İtlafi

Göçmen taşıma işinde, en çok korkulan şey, bir salgın riskiydi. O dönemde başta sıtma, malarya, trahom, kızamık, kızıl gibi hastalıklar bolca görülüyordu. Bunun için araştırmalar yapılmış, Rum göçmenler arasında üç lekeli humma olayı görülmüştü⁴¹⁰. 1923 yılı sonlarında, yola çıkan göçmenler arasında da sık sık kızıl salgını görülüyordu. Salihli Hükümet Tabibi Mahmut Bey bu olay üzerine Kavala'ya gönderilmiş, hastalığın teşhisini yapmıştı. Bu amaçla Aksaray Hükümet Tabibi Refet Beyle Kandiye'ye gitmişti⁴¹¹.

Ancak en çok korkulan afet, veba ya da kolera gibi önünün alınması çok zor olan ve ölümle sonuçlanabilecek

salgın hastalıklardı. İlk başlarda pek belirti görülmesine de, göçmenlerin yola çıkması ya da karaya inmesiyle görülen rahatsızlıklar, bu konuda ne kadar dikkat edilmesi gerektiğini ortaya koyuyordu. Bu nedenle, Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiye Vekâleti (Sağlık ve Sosyal

Yardım Bakanlığı) ile Mübadele İmar ve İskân Bakanlığı arasında sıkı bir çalışma, denetim ve eşgüdümün sağlanmasına gereksinim vardı. Daha bindirme iskelelerinde göçmenler için başta çiçek aşısı olmak üzere, kimi hastalıklara dönük aşılamaların yapılması gerekiyordu. Aşı yapıldığında göçmenin eline bir aşı belgesi veriliyor; aşı belgesi olmayan göçmene, gemide görev yapan sağlık kurulları tarafından aşı yapılıyordu. Yunanistan'da yaşanan bazı kuşkulu ölüm olayları, bir salgın riskinin Anadolu'ya aktarılabilceği konusunda kuşkuları artırmaktaydı. Bu nedenle Türkiye'de, Urla'da

Klazumen ve Tuzla'da karantinalar oluşturulmuştu. Bunlar büyük karantina merkezleriydi. Bunların yanı sıra, her indirme iskelesinde gelen göçmenlerin sağlık denetimlerini yapacak birimler oluşturulmuştu. Göçmen indirme iskelesine ulaşıncaya, alınması gereken sağlık önleminin alınmasına çalışılıyordu. Örneğin 1 Şubat 1924 tarihinde, Bursa Vilayet makamına yazılan yazıda, Bursa'ya gelen göçmenlerle ilgili önemli bir uyarıda bulunuldu. Göçmenlerde bulaşıcı bir hastalık olup olmadığı dikkatli biçimde araştırılmalıydı. Çünkü Bursa'ya Selanik'ten ve Selanik'e civar yerleşim yerlerinden göçmenler gelmişlerdi. Ancak, Selanik vilayetinde yerli Rumlar arasında kuşkulu ölüm olaylarına ta-

nık olunmuştu. Bu ölüm olaylarının nedeni tam bilinmiyordu.

Pekâlâ, korkulan bir salgın riski olabilir, bu da önü alınmaz felaketlere yol açabilirdi.

Gelen yazıda, kente, yani Bursa'ya gelen göçmenlerin Selanik ve ya-

kınındaki yerleşim yerlerinden geldiği göz önüne alınarak, göçmenlerin indirilmesinden sonra gerekli önlemler alınmalıydı. Bir riske imkân verilmemesi, bir salgın hastalık durumu bildirildiğinde, bu göçmen daha karaya inmeden, gemide görev yapan doktor ve sağlık ekiplerinden gerekli bilgiler alınmalı; bundan sonra, iskelede hazır bulunan doktorlar tarafından gemideki göçmenin, gemiden alınan durumuyla ilgili rapor doğrultusundan muayenesi yapılmalıydı. Şüpheli bir durum bulunduğu anda da bir vakaya rastlandığında yapılacak şey açıktı: Bu hastalığın tedavisi yapılmaya kadar, memleket ahalisiyle, yani Bursalı yerli halkla bir temas ve



410 THAM, III/ 31(15 Mart 1340), s.226.

411 Ahenk, 19 Kanunievvel 1923.

münasebetine engel olunmalıydı. Basit bir temas sonucu hastalık kontrol edilemez biçimde yerli halk arasında da yayılabilirdi. Buna olabildiğince dikkat edilerek kuşkulu ya da hasta göçmen, misafirhaneye alınarak, gözlem altına alınmalıydı. Bu süre içinde de tıbben gerekli olan neyse, onun yapılması gerekiyordu⁴¹².

Vekâleti böyle dikkatli davranmaya sevk eden belirtiler kimi yerlerde görülmüştü. Bu durum ister istemez endişenin ve kuşkunun yanı sıra, korkuyu da getiriyordu. Tanık olunan kimi salgına yol açabilecek gelişmeler, dikkatli davranmayı gerekli kılmıştı. Örneğin Akdeniz gemisiyle Mudanya'ya Kavala'dan bir grup göçmen getirilmişti. Gemiye bindirilen göçmenlerle ilgili, sağlık denetimlerinin Kavala Bindirme iskelesinde yapılmadığı sonradan öğrenilmişti. Vapurda bazı salgın vakaları görülünce, göçmenler Mudanya'ya getirilmeden Tuzla'daki karantinaya götürülmüş ve gerekli sağlık denetimlerinden ve önlem alma eyleminden sonra Mudanya'ya getirilmişlerdi. Buna benzer bir durum Çanakkale'de de yaşanmıştı⁴¹³.

Benzer bir olay da aynı tarihlerde Mersin'e göçmen getiren gemilerde yaşanmıştı. Bu kente önce İstanbul, ardından da Rize gemileri bir gün arayla göçmen getirmişlerdi. İstanbul gemisi 867, Rize gemisi de 608 göçmeni Mersin'e indirmişti. Göçmenler Kavala'dan arka arkaya bindirilmiş ve neredeyse iki gemi aynı anda hareket etmişlerdi. Yalnız ilginç bir durumla karşılaşılıyordu. İstanbul gemisinde, Mersin'e kadar süren yolculukta hiçbir olay olmazken, Rize gemisinde üç ölüm olayı meydana gelmişti. Geminin doktoru vardı.

İstanbul gemisinde bu olmamakla birlikte, aynı yerden ve bir gün arayla aynı kente gelen Rize'de üç ölüm olayının olması kuşku vericiydi. Bu durumda tedbirli olmaktan başka bir seçenek yoktu. Göçmenlerin indirildikleri Mersin iskelesinden, karantinaya kadar, hiç kimse ile temasa geçmemeleri sağlandı ve karantinada gerekli sağlık işlemleri yapıldı⁴¹⁴.

Bu, bu gemiye özgü bir durumdu.

Ancak süreç içinde, Mersin'e göçmen taşıyan diğer gemilerde, başka bir eksiklik gözlemlendi. Mersin'e göçmen getirmekte olan gemilerden bazılarında doktor ve hastabakıcı bulunmadığı saptanmıştı. Bu saptamayla birlikte durum; derhal Mersin Heyet-i Sevkiye Riyaseti tarafından Hilal-i Ahmer Cemiyeti Merkezi'ne bildirildi. Merkez, bu ihbarla birlikte hemen duruma müdahale etti. İlgili kurumlara yazı yazarak, Mersin'e göçmen taşıyan gemilerde doktor olup olmadığının sıkı bir takibe alınması istendi.

Bununla birlikte, mutlaka doktor ve yeteri kadar hastabakıcı bulundurulması da emredildi. Bu durum sadece istenmiyor, sonucun izlenerek, merkezin sonuçtan haberdar edilmesi de belirtiliyordu⁴¹⁵. Merkezin müdahalesi ile konu kurullar tarafından incelenmeye alındı. Gemilerin bazılarında doktor ve hastabakıcı olmadan seferlere çıkıldığı tespit edildi. Bu son derece hassas bir konu olarak algılanıyordu. Sağlık memurları olmadan göçmen taşınmaması ve bu duruma son verilmesinin son derece önemsendiği görülmüyordu. Bu durum İstanbul Sevkıyat ve Nakliyat Müdüriyeti'ne bildirilmiş ve bu kanalla konu vekâlete kadar gitmişti⁴¹⁶.

412 BCA, 272/ 79-72-2-1; bir salgın riski, sürekli olarak vekâlet yetkililerini korkutmuştur. Ancak, yine de iskândan sonra, kuşkulu salgın olayları kendini göstermiştir. Örneğin, İzmir mıntika müdüriyetinden vekâlet acil bir yazıda, Söke ve civarında iskân edilen göçmenler arasında dizanteri hastalığı görüldüğü bildiriliyordu. Vekâlet acilen gereken önlemleri almalı, yeterli doktor ve sağlık desteği göndermeliydi. Seri hareket edildi. Bölgede ivedi önlemler alındı. Sonunda dizanterinin önü alındı. Durum bir telgrafla vekâlete bildirildi. Bkz. BCA, 272/79.72.2.2.

413 BCA, 272/ 79-72-2-1.

414 BCA, 272/ 79-72-3-4.

415 BCA, 272/14-76-29-7.

416 BCA, 272/14-76-29-8.

Vekâletin de devreye girmesiyle emir ve tavrı kesindi:

Hiçbir gemi, doktor ve sağlık memuru almadan sefere çıkamayacaktı. Bunun için azami çaba harcanacak, eksiklik hissedildiğinde, gemi yolundan alıkonulacaktı. Bu aşamadan sonra kurala sıkı sıkıya uyulduğu görüldü: Örneğin, Rize gemisi bir başka seferinde sağlık memuru almadan İzmir'den Yunanistan'a doğru hareket etmiş; durumun inceleme sonucu anlaşılması üzerine Urla açıklarında durdurulmuştu. Bunun üzerine gemi, Urla'dan yanına doktor ve sağlık memurları alarak yoluna devam edebilmişti⁴¹⁷. Bu konuda azami dikkat ediliyor, hatta seyyar doktorlar hazır bulundurularak, doktor olmayan yerlere seri olarak gönderiliyorlardı⁴¹⁸.

Her gemide en az bir doktor görevlendirilerek, olası hastalıkların önlemi alınmak istenmişti. Böylece 11 seyyar doktor, gemilerde Yunanistan ile Türkiye arasında sürekli gidip geliyordu. Bir süre sonra bu doktorların yetmemesi ve bazı gemilerin doktorsuz hareket etmek zorunda kalması üzerine, 5 doktor daha bu sayıya eklendi.⁴¹⁹

Klazumen, İzmir yakınında, Urla'da kurulan en büyük karantinâlardan birisiydi. Büyük gemilerin yanaşmasına olanak yoktu. Bu gibi durumlarda gemiye sağlık heyeti gönderiliyor, orada insanların ve hayvanların kontrolü yapılıyor; koşulların uygun olması durumunda geminin yolculuğuna izin veriliyordu⁴²⁰.

Bunabenzertehlikeler,Türkiye'denYunanistan'a giden Rum göçmenler için de söz konusuydu. Türkiye'den Yunanistan'a Türkiye sahillerinden Rumları alarak giden Yunan Anloni gemisinde iki kolera vakası olduğu haber verilmişti. Bu haber büyük bir kaygının doğmasına neden oldu. Koleralı Rum yolcuları taşıyan geminin İstanbul'a uğrayıp uğramadığı merakla soruşturuldu. Hangi iskelelerden yükleme yaptığı öğrenilmeye çalışıldı. İncelemeler sonunda bu gemide koleralı hasta olmadığı saptandı⁴²¹.

Selanik ve Kavala bindirme iskelelerinden gelenler arasında beş bin kızamık ve altı çiçek vakasına rastlanmıştı. Bunların tespit edilmesi üzerine gereken önlemler alınmış ve gelen göçmen kitleleri arasında ya da yerlilere de yayılacak şekilde genişlemesinin önüne geçilmiş ve yalnız bunlarla sınırlı kalmıştı. Bölgede Şubat ayı zarfında ölenlerin sayısı 188'di. Bunun da ağırlıklı nedeni, bu belirtilen hastalıklarla ilgili olmalarıydı. Diğer bir neden de Makedonya'da kaldıkları uzun sefaletlerin ve yorucu yolculuklara vücut dirençlerinin yeterli gelmemesiydi⁴²².

Girit'ten gelen mübadillerden bazılarında cüzam illeti de görülmüştü. Bunlar daha gemilere



bindirilmeden, Girit'te karantinaya yakın bir yere yerleştirilmişlerdi. Bu hastalığa yakalanan üç kişi sonuçta Müslüman'dı ve Türkiye'ye geleceklerdi. Türk Murahhas Heyeti Başkanı Tefvîk Rüştü Bey, 6.3.1924 tarihinde Mübadele Vekâleti'ne bir yazı yazarak, bu hastalığa yakalanan kişilerin nereye gönderileceğini, gönderildikten sonra da tecrit edilip edilemeyeceklerini sordu. Bu adanın, yani Girit'in göçmen nakliyatı taşıma işi yakında son bulacaktı. Dolayısıyla bu kişilerle ilgili de bir karara varmak gerekiyordu. Bu durum, Mübadele Vekâleti tarafından Sıhhiye Vekâleti'ne yazıldı. Sıhhiye Vekâleti'ne yazılan yazıda, bu kişiler Türkiye'ye geldiğinde, Sıhhiye Müdürlüğü'ne gerekli yazıların yazılarak, bunlarla ilgilenilmesi, sonucun da özenle bildirilmesi isteniyordu⁴²³.

417 BCA, 272, 14-76-31-20.

418 THAM, 111/33 (15 Mayıs 1924), s.291.

419 THAM, 111/33 (15 Mayıs 1924), s.291.

420 BCA, 272, 14-76-31-20.

421 BCA, 272/14-76-32-11.

422 23.2.1924 tarihindeki rapor: BCA, 272/79-72-2-2.

423 BCA, 272/19-72-2-6.

Yapılacak tek şey vardı:

Mübadele yöntemiyle gelecek göçmenler arasında cüzzam illetine yakalanan kişilerin gelmesiyle bunların İstanbul Emraz-ı Sâriye Hastanesi'ne gönderilmeleri rica edildi⁴²⁴.

Bunların yanı sıra göçmenlere olanaklar ölçüsünde düzenli aşılar da yapılmaya çalışılıyordu. Sefer halindeyken aşı yapıldığında, bu göçmenlerde ters etki yapabiliyordu. Tifo aşılarının yükleme iskelelerinden sonra hiçbir aksamaya uğratılmayarak ihraç iskelelerine gönderilmesi emri verildi. Durum ilgili kişilere emredilerek, sonucun bildirilmesi istendi⁴²⁵. Bütün bunların yanı sıra, en önemli korku veba oldu. Tarihsel yönden de veba salgınları büyük kısımlara yol açtığı bilinen bir şeydi. Kulaklara gelen, hatta kimi gazetelerde yer alan bilgiler, Türkiye tarafında önemli bir kaygı yarattı: Yunanistan'da başta veba olmak üzere bulaşıcı hastalıkların yaygın olduğu yönünde duyumlar ve belirtiler vardı. Türkiye'den Yunanistan'a giden, günlerce göçmen yüklemek için Yunanistan limanlarında bekleyen vapurların Yunanistan'dan veba virüsü kapması ve Türkiye'ye taşınması büyük bir risk yaratıyordu. Böyle bir şey olması durumunda, önü alınmaz felaketlere neden olabiliirdi.

Göçmenleri taşıyan vapurların Yunanistan'dan başta veba olmak üzere bulaşıcı hastalık getirme riski vardı. Bu arada yürekleri ağızlara getiren bir gelişme oldu. Sıhhiye ve İçtimaiye Vekâleti'nin 5 Mart 1924 tarihinde Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'ne yazdığı bir yazıda görülmüştü: Yazıda belirtildiğine göre, İstanbul'da veba hastalığına rastlanmıştı⁴²⁶. 23 Eylül 1924 tarihinde de Selanik'te yeniden veba ve lekeli humma görüldüğü bakanlığa bildirildi. Aslında bu daha önceki aylarda ortaya çıkan bir olaydı. Selanik'te gümrük ameleleri arasında iki veba vakası görülmüştü.

Bu haber çok önemliydi.

Veba salgınının, Türkiye'ye aktarıldığında, büyük bir yıkıma neden olabileceği korkusuyla bir ara Selanik'ten göçmen getirilme işine ara verildi. Aralıklar halinde değişik tarihlerde İmdadı Sıhhi

heyetine yardım etmek ve göçmenlere veba aşısı uygulamak için Selanik'e doktorlar gönderiliyordu⁴²⁷. Bilgi telgrafla gelmişti...

Durum önemli ve ürkütücüydü.

Ara Komisyon, Muhtelit Mübadele Komisyonu'na başvurarak, göçmen taşınmasına devam edilip edilmeyeceğini sormuştu. Herhangi bir riskin önüne geçmek için, taşıma işine ara verilmesi bile düşünülmüştü. Bu arada başka veba olaylarıyla ilgili bilgiler de geliyordu. Bu gelişmeler üzerine Selanik'ten göçmen getirilmesi bir süre askıya alınarak, gümrük kapıları bir süre kapatıldı. Bu süre içinde aşı uygulama işine aralıksız devam ediliyordu.⁴²⁸ Durum göçmenlerin yerleştirileceği yörelerdeki ilgili kurullara da bildirilerek gerekli önlemlerin alınması uyarısı yapıldı. Veba salgını, Yunanistan'da görev yapan kurulların hastalığı algılamasıyla tespit edilmişti. Öyle ki, Türkiye'ye indirme iskelelerine indirildikten sonra Mersin'de göçmenler arasında veba görülmüştü.



Bu konuyla ilgili bir haberi, o dönemin en önemli gazetelelerinden biri olan ve İstanbul'da yayınlanan İleri gazetesi, yerel bir gazeteden aktararak şu şekilde vermektedir: "Mersin'e gönderilen muhacirler arasında veba: Geçen Pazar ertesi günü Mersin'e

İstanbul vapuruyla 2993 ve Rize vapuruyla 866; Silişke Taşucu'na da 614 muhacir çıkarılmıştı. Muhacirlerin ezici çoğunluğu Kozanlı'dır. Muhacirler Mersin'e gelmişlerdir. Urla ile Mersin arasındaki vapur yolculuğu pek fena şartlar içinde geçmiştir. Vapurda tabip bulundurmak ve sağlık önlemleri almak gibi şeyler hatırdan geçtiği için hamilelikleri esnasında dört kadın vefat etmiş, değişik hastalıklardan da sekiz kişi ölmüştür. Yeni Adana'nın yazdığına göre vapurda doğan çocuklardan yalnız birisi sağ kalmış, muhacirler Urla'daki memurların kayıtsızlığından çok şikâyetçidirler. Mersin'e çıkan muhacirler yakında Kayseri ve Niğde havalisine sevk olunacaklardır"⁴²⁹.

Bu durumda acil önlem alınması gerekiyordu. Mübadele Bakanlığı durumu Sağlık Bakanlığı'na bildirdi⁴³⁰.

424 Mübadele, İmar ve İskân Vekili'nin 2 Nisan 1924 tarihli yazısı:

BCA, 272/79-72-2-29.

425 BCA, 272/ 79-72-3-4.

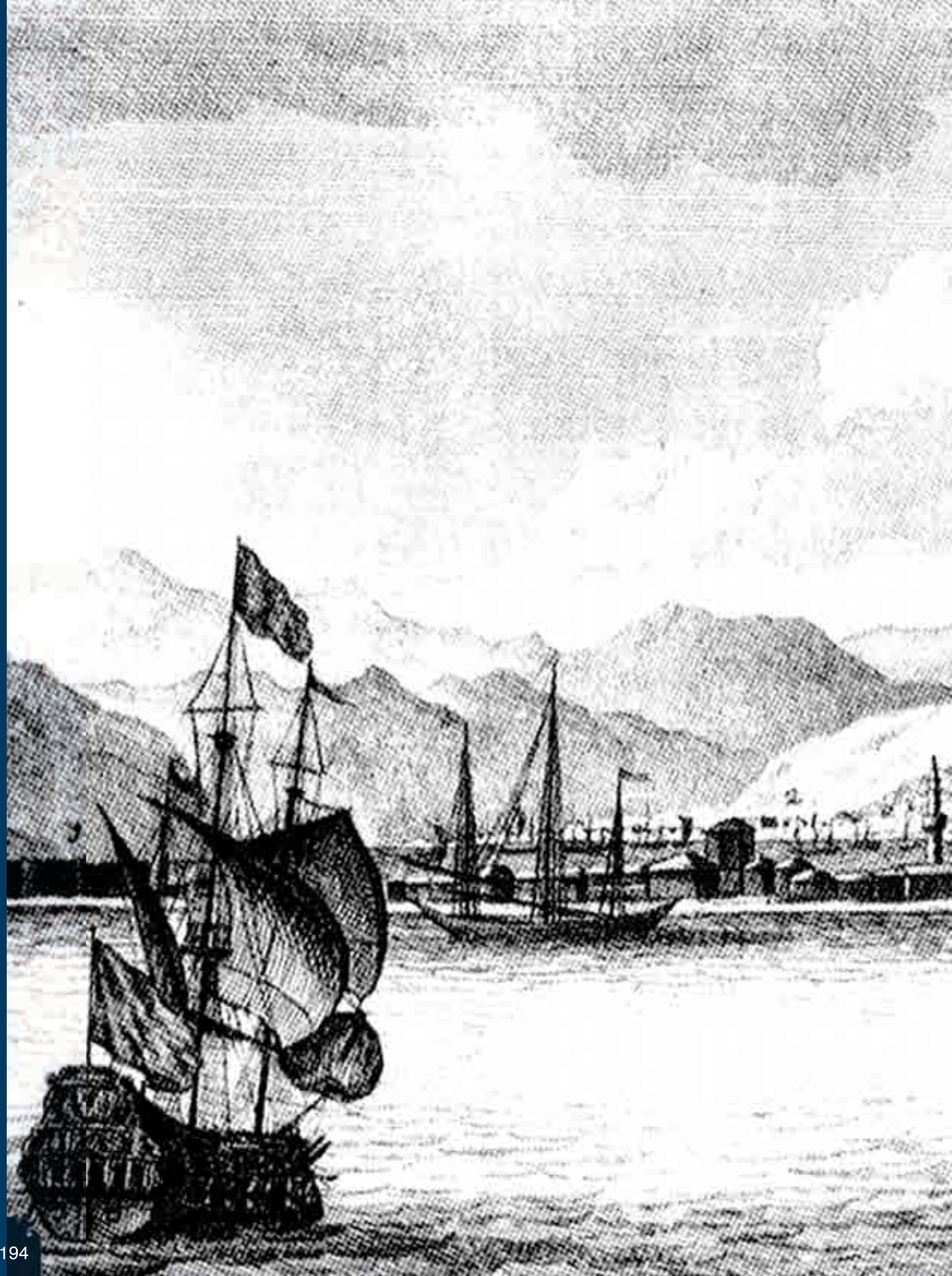
426 BCA, 272/14-76-29-11.

427 THAM, III/ 36 (15 Ağustos 1924), s.407.

428 Ahenk, 18 Temmuz 1924.

429 İleri, 14 Haziran 1924.

430 BCA, 272/79.72.4.2.





Veba, geçmiş yüzyılların en belalı hastalığı olarak biliniyordu. Mücadelesi ve arıtılması son derece güçtü. Taşıyıcılar tarafından yeni kişilere bulaştırıldığına, virüsü alan kişinin ölümüne neden olan kötü sonuçları olabiliyor ve hızla yayılabiliyordu. Bu virüs karşısında ilaçlar ya da aşılar da yeterli gelemiyordu. Mücadele olanakları sınırlı ve geleneksel değerlerin ötesine geçemiyordu. Veba virüsünün bulaşmasında farelerin öteden beri çok önemli bir etken olduğu biliniyordu. Veba virüsünün en önemli taşıyıcıları farelerdi. Gemilerin farelerden arıtılması bu açıdan son derece önemliydi. Bu nedenle, fareleri taşıyıcı etken olarak devreden çıkarmanın yolu, özellikle Yunanistan'a gidip gelen gemilerle Türkiye'ye fare aktarılmasının önüne geçirmelerini ya da gemilere binen göçmenlere farelerin bu virüsü aşılamlarını engellemektir. Bu durumda yapılacak şey, farelere karşı mücadeleydi. Gemiler temizlenip ilaçlandığında, farelerden arındırıldığında, o zamana kadar virüs almamış göçmenler hiç olmazsa yolculuk anında bu virüsü almamış olurlardı. Bunun tam tersi de geçerliydi:

Dar bir mekânda, yığınlar halinde gemilere bindirilmiş göçmenler arasında, tek bir taşıyıcıdan bile kaynaklansa virüs hızla yayılabilir, sonu felaket olan gelişmelerin kaynağı gemiler olabilirdi. Bu nedenle gemilere binmeden önce göçmenlere veba aşılarının uygulanması, gemilerin de temizlenip ilaçlanmasıyla, dar bir alanda tehlikeli bir virüsün hızla yayılmasının önüne geçilebilirdi.

O dönemin gemileri, tahta kısımları çok olan gemilerdi. Tahtaların aralarında, gizli yerlerinde fareler yuvalanıp, hızla çoğalabiliyordu. Fare öldürmede kullanılan ilaçlar çok gelişmiş değildi. Tahta mekânların çok oluşu nedeniyle gemilerin bu özelliği farelerin üremesinde bu önemli bir etken olabiliyordu. Göçmen taşıyacak gemilerin, farelerden ve olası veba virüsünden kurtarılması için, sağlığa uygunluk uygulamasına geçilmesine karar verildi. Sağlık Bakanlığı'nın öngörüsü doğrultusunda, Mübadele Bakanlığı, göçmen taşıyan gemiler için özel bir uygulamayı zorunlu kıldı.

Bu uygulama iki sözcükte özetlendi:
“Fare İtlafı”



Bu nedenle, Seyri Sefain Yönetimi Genel Müdürlüğü'ne 12 Mart 1924 günü bir yazı göndererek, göçmen taşıyan gemilerde her kırk günde bir “itlaf-ı fare ameliyesi”ni zorunlu kıldı.

İtlaf-ı fare ameliyesi; yani fare öldürme çalışması yapılması zorunluydu.

Durum, hem göçmen taşıyan diğer kumpanyalara, hem de İstanbul Liman İdaresi'ne bildirildi. Bu uygulama ivedi olmalıydı.

Derhal uygulamaya geçildi.

Bu eylem, gemilerin depolarının ve fare barınacak diğer bölümlerinin ilaçlanarak, farelerden ve olası veba virüsünden arındırılması için özel bir uygulamadan geçmeyi gerektiriyordu. Her kırk günde bir göçmen taşımaya gidecek gemiler karantinalara uğruyorlardı. Gemi süvarileri, gemilerinin farelerden arındırılması için ilaçlandığını ve gerekli diğer önleyici önlemleri aldıklarını denetletiyorlardı. Bu arınma işlemini yapan ve böylece fare itlafını gerçekleştiren gemi, karantinadan bu arınma işini yaptığını gösteren bir belge alıyordu. Bu belgeyi almaları, yeniden fare itlafı yapmamaları için zorunluydu. Fare temizliği yapmış olsa da, bu belge yoksa belge olmadığı için gemi yeniden fare temizliğine tâbi tutuluyordu. Dolayısıyla arka arkaya iki kez bu uygulamaya yeniden uğratılmak istenmiyorsa gemilerin, bu belgeyi almaları zorunluydu. Bunun için bir genelge bile yayınlandı. Gemiler bu temizlik uygulamasını yaptıktan sonra aldıkları belgeleri Yunanistan'da yükleme birimlerine göstermek zorundaydılar. Gemilerin çoğu İstanbul üzerinden Yunanistan'a gidiyordu. Bu nedenle İstanbul'dan ayrılmadan önce burada fare temizliği yaptırılması zorunlu olduğu gibi sıkı bir denetlemeye de tâbi tutulmuştu⁴³¹.

Denizde yolculuk, en fazla üç gün, bir sorun çıkması durumunda bir hafta kadar sürebiliyordu. Hayvanlar ve denk yığınları arasında daracık mekânlarda, istiflenmiş gibi üst üste yapılan yolculukta, her türlü sağlık sorununun çıkması, kaçınılmaz gibi görünüyordu⁴³².

431 BCA, 272/14-76-29-11.

432 Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'nin kaldırılmasından sonra kurulan Muhacirin Müdüriyet-i Umumiyesi de bir süre sonra kapatıldı. Bu müdüriyete ait evraklar, Sıhhiye ve Muavenet-i İctmaiye Vekâleti'ne devredildi. Bu devir sırasında on beş kilo iki yüz gram kinin de İstanbul mıntukası müdüriyetine aktarıldı: BCA, 272/12-4-46-3.

اغتواست نعلانی

رقم	تاریخ	مکان	نوع	مقدار	ملاحظات
1	20/8/93	...	...	...	...
2	21/8/93	...	...	...	...
3	22/8/93	...	...	...	...
4	23/8/93	...	...	...	...
5	24/8/93	...	...	...	...
6	25/8/93	...	...	...	...
7	26/8/93	...	...	...	...
8	27/8/93	...	...	...	...
9	28/8/93	...	...	...	...
10	29/8/93	...	...	...	...
11	30/8/93	...	...	...	...
12	31/8/93	...	...	...	...
13	1/9/93	...	...	...	...
14	2/9/93	...	...	...	...
15	3/9/93	...	...	...	...
16	4/9/93	...	...	...	...
17	5/9/93	...	...	...	...
18	6/9/93	...	...	...	...
19	7/9/93	...	...	...	...
20	8/9/93	...	...	...	...
21	9/9/93	...	...	...	...
22	10/9/93	...	...	...	...
23	11/9/93	...	...	...	...
24	12/9/93	...	...	...	...
25	13/9/93	...	...	...	...
26	14/9/93	...	...	...	...
27	15/9/93	...	...	...	...
28	16/9/93	...	...	...	...
29	17/9/93	...	...	...	...
30	18/9/93	...	...	...	...
31	19/9/93	...	...	...	...
32	20/9/93	...	...	...	...
33	21/9/93	...	...	...	...
34	22/9/93	...	...	...	...
35	23/9/93	...	...	...	...
36	24/9/93	...	...	...	...
37	25/9/93	...	...	...	...
38	26/9/93	...	...	...	...
39	27/9/93	...	...	...	...
40	28/9/93	...	...	...	...
41	29/9/93	...	...	...	...
42	30/9/93	...	...	...	...
43	1/10/93	...	...	...	...
44	2/10/93	...	...	...	...
45	3/10/93	...	...	...	...
46	4/10/93	...	...	...	...
47	5/10/93	...	...	...	...
48	6/10/93	...	...	...	...
49	7/10/93	...	...	...	...
50	8/10/93	...	...	...	...
51	9/10/93	...	...	...	...
52	10/10/93	...	...	...	...
53	11/10/93	...	...	...	...
54	12/10/93	...	...	...	...
55	13/10/93	...	...	...	...
56	14/10/93	...	...	...	...
57	15/10/93	...	...	...	...
58	16/10/93	...	...	...	...
59	17/10/93	...	...	...	...
60	18/10/93	...	...	...	...
61	19/10/93	...	...	...	...
62	20/10/93	...	...	...	...
63	21/10/93	...	...	...	...
64	22/10/93	...	...	...	...
65	23/10/93	...	...	...	...
66	24/10/93	...	...	...	...
67	25/10/93	...	...	...	...
68	26/10/93	...	...	...	...
69	27/10/93	...	...	...	...
70	28/10/93	...	...	...	...
71	29/10/93	...	...	...	...
72	30/10/93	...	...	...	...
73	31/10/93	...	...	...	...
74	1/11/93	...	...	...	...
75	2/11/93	...	...	...	...
76	3/11/93	...	...	...	...
77	4/11/93	...	...	...	...
78	5/11/93	...	...	...	...
79	6/11/93	...	...	...	...
80	7/11/93	...	...	...	...
81	8/11/93	...	...	...	...
82	9/11/93	...	...	...	...
83	10/11/93	...	...	...	...
84	11/11/93	...	...	...	...
85	12/11/93	...	...	...	...
86	13/11/93	...	...	...	...
87	14/11/93	...	...	...	...
88	15/11/93	...	...	...	...
89	16/11/93	...	...	...	...
90	17/11/93	...	...	...	...
91	18/11/93	...	...	...	...
92	19/11/93	...	...	...	...
93	20/11/93	...	...	...	...
94	21/11/93	...	...	...	...
95	22/11/93	...	...	...	...
96	23/11/93	...	...	...	...
97	24/11/93	...	...	...	...
98	25/11/93	...	...	...	...
99	26/11/93	...	...	...	...
100	27/11/93	...	...	...	...



DEVLET İÇİŞİLERİ BAKANLIĞI
GÜMRÜK BAKANLIĞI

"1924 Yılı Ağustos'unda gemilerle taşınan göçmen miktarını gösteren belge."

Bir Mektup: "Vapurda Perişanuz"

Hastalık hem denizde, hem karada kol geziyordu.. Frengi, Sıtma, Trahom, Kızamık, Kızıl ve daha sayısız salgın hastalık türleri o dönemde insanları kasıp kavuruyordu. Bataklıkların yoğunluğu, özellikle ovalık yerlerde, yaygın sıtma ve malarya görülmesine neden oluyordu. Türkiye, sıtma ile savaşım sürecine henüz girmemişti.

Gelen her gemi bir risk getiriyor; ya da gemilerle gelen göçmenler, bir sağlık riskinin altında kendilerini bulabiliyorlardı.

Ancak, ne olursa olsun, yine de önlem önlem-di. Gelen göçmenlerin, uygun karantinalarda sağlık denetimlerinin yapılması önemli bir konuydu. Bu gemide, görev yapan doktorun verdiği rapora göre çoğu zaman sorunsuz olarak geçirilebiliyordu; ancak, bazı kuşkular varsa ya da umulmadık başka etkenlerle, karantinadan geçemeyen göçmenler için hayat zehir olabiliyordu. Çünkü bu süre içinde yerli halkla temasa geçmemeleri için gemilerden inmelerine izin verilmiyordu.

Bunun temel nedeni salgın korkusuydu. Gerçekten de göçmenlerin yerleştirilmelerinden sonra, ister istemez, salgın özelliği olan hastalıklar hem göçmenleri, hem yerli halkı etkilemiştir. Misafirhanelere yerleştirildikten sonra, çocuklar arasında kızamığın yaygınlığına tanık olundu. Örneğin, Sulh gemisiyle Kocaeli'ne 1924 yılı martında gelen göçmenlerden beş numaralı misafirhanedeki dört numaralı odada kalan bir ailenin çocuğunda kızamık görüldüğünde, çocuk Hilal-i Ahmer hastanesine sevk edildi. Hastalığın, diğer göçmenlere yayılmasından da korkuldu. Çocuk hastaneye sevk edilmiş ve kırk parça eşyası olan aile de eşyalarıyla birlikte muayeneden geçirilip, temizlendikten sonra tecrithanede gözlem altına alınmıştı. Vekâlet, bu tür olayların yayılmaması için dikkatli olunması uyarısını yapıyor, gerekli girişimde bulunuyordu⁴³³. Gemi doktorunun vereceği sağlık raporu uyarınca, indirme iskelelerinde sağlık uygulamalarına devam ediliyordu⁴³⁴.



433 Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'ne 6 Mart 1924 tarihli Kocaeli valisinin yazısı: *BCA*, 272/79-72-2-4; Yine Söke'nin Tomanıçe köyüne yerleştirilen göçmenler arasında Malarya görülmüştü. Vekâlet bunun da üzerinde durarak: "... uzun senelerden beri bir Rum kabilesine makkar olan bu karyede malarya var mı? Bilhassa Drama mıntıkasının orada meskûn karye halkının sıtmadan pek muztarib olduğu ve hayli telefat verdiği sahimi? Seriyân ışı " diyor: Vekil namına Ağustos 1924 tarihli yazı: *BCA*, 272/11-19-91-4. Yerleştirme işlemlerinden sonra, kendi geldikleri yörelerin özelliklerine uygun alanlara yerleştirilmeyen göçmenler arasında da zaman zaman salgın hastalıklar görüldü. Örneğin; Söke'ye sevk edilip yerleştirilen ve malarya kıymından insanlar yerleşik alanlarını terk etmişler ve Balıkesir'e gidip yerleşen Drama'nın Çanoviçe karyesi ahalisiyle buluşmak için yollara dökülmüşlerdi: *BCA*, 272/11-20-99-29. Balıkesir yöresine getirilen göçmenlerden hasta olanların Ayvalık askeri hastanesinde tedavisine çalışılıyordu. Burada belli bir yığılma olduktan sonra, hastane başhekimisi hasta almamaya başlamıştı: *BCA*, 272/79-72-2-2. Bir telaş vardı. Buna neden yaygın salgın hastalıklar ve bunun sonucunda ortaya çıkan ölümlerdi. Örneğin Drama'dan gelip, Muğla'nın Cazgırlar karyesinde iskân olunan ahalinin kısmı azamı malarya hastalığından pek ziyade muzdarip olmuşlar ve bu yüzden onyedî kişi ölmüştü. Dağlık mıntika halkından olan bu insanların buralarda oturması demek ölmeleri demektir. Bunların yaşamlarını kurtarmak için 'Tekfurdağı'na gitmek istiyorlardı. Yerleştirildikleri topraklarda üretici duruma getirilmeleri mümkün olmadığı alaşılmıştı; ziraat yapamayacaklar, Ticaretle uğraşamayacakları anlaşılmıştı. *BCA*, 272/11-20-98-6. Vekâlet buna verdiği yanıtta, adı geçen kişilerin Tekirdağı'na yerleştirilmesinin uygun olduğunu bildirerek, buna göre işlem başlattı: *BCA*, 272/11-20-98-6.

434 Mübadele vekillerinden Refet Bey'in açıklaması: *TBMM Zabut Ceridesi*, D.2, İ.2, C.IX, Ankara, 1975, s.58.

Bu nedenle vekâlet sık sık, mıntıka müdür-lüklerine yazdığı yazılarda gerekli uyarılarda bulunarak, olabildiğince dikkatli olunmasını ve bir salgına meydan verilmemesini istemekteydi. Gelen göçmenlerin nerelerden geldikleri, nere-lere yerleştirildikleri, hangi iskelelerden karaya çıktıkları, nerelere yerleştirildikleri sık sık soru-luyordu. Çocuk, kadın, yaşlı sayısı ile göçmen-lerin yanlarında ne kadar koyun, keçi ve diğer hayvanları getirdikleri sorgulanıyor ve ayrıca bu yolculuklar sırasında ölen olup olmadığı araştı-rılıyordu. Hayvan hastalıkları Türk hayvancılı-ğında önü alınamaz riskler doğurabileceği için çok önemseniyordu. Hayvan hastalıklarının tes-pit edilmesi için azami çaba harcanması emre-diliyordu. Yolculukta ya da yolculuk sonrasında doğanların sayısı, göçmenler arasında hasta olan olup olmadığı soruluyor; yükleme iskelelerinin bu konularla ilgili düzenli bilgi verip vermediği denetleniyordu. Yasa dışı yollarla, kaçak olarak gelenlerin olup olmadığı araştırılıyor; bu tür ya-sal olmayan yollara gidenlerle ilgili düzenli cet-vellerin hazırlanması isteniyordu⁴³⁵.

1924 yılı temmuzunun sıcak günlerinden biriydi.

Kesriye ve Kozana'dan göçmen getiren gemi-lerden biri Urla'ya geldi. Klazumen karantinası-nın açıklarında, kıyıya yanaşamadan durdu. Zaten geminin büyüklüğü, kıyıya yaklaşması için engel-di. Gemi süvarisinin amacı getirdiği göçmenlerin sağlık denetimlerini karantinada yaptırmak, sonra da kendisine gösterilen indirme iskelesine yöne-lip, yükünü ve yolcularını boşaltmaktı. Gemi bü-yüklüğünden dolayı, sığ bir iskeleye yanaşamadı-ğından yolcularını açık denizden karaya çıkarmak zorundaydı. Bunun için kıyından motorlar gelmeli, yolcular bu motorlara aktarılmalı ve bunlar ara-cılığıyla karaya çıkarılmalıydı. Gemide yaklaşık 2.500 kişi vardı. Gemi kıyı ile irtibat kurarak, göç-menleri karaya çıkaracak motor gönderilmesini is-tedi. Motorun gelmesi için hem gemi, hem gemi görevlileri hem de yolcular beklemeye başladılar. Günler geçiyor, kıyından göçmenleri karaya aktara-cak motor gelmiyor; böylece göçmenler karantina işlerini bitirmek için bir türlü kıyıya çıkamıyorlar-dı. Temmuz ayının sıcaklığı bütün ağırlıyla tepeden hissediliyordu. Ambarlarda hayvanlar vardı; yaşlı insanlar, çocuklar; temmuzun sıcaklığı altında gemide

bekleşip duruyorlardı. Ambarlarda hayvanlar ade-ta kavruluyordu; insanlarsa aç, susuz, perişandı. Geminin onlara sunabileceği olanakları sınırlıydı. Sonunda sabırlar tükendi. Kesriye ve Kozana göç-menleri adına Hafız İbrahim ve Bekir Osman, ça-resiz göçmenlerin sorunlarını dile getirmek için ön ayak oldular. Ankara'ya, Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'ne telgrafla ortak bir dilekçe gönderip, sıkıntılarını dile getirdiler. Dilekçe 23 Temmuz 1924'te, saat 10.18'de çekilmişti.

Dilekçe bakanlığa ulaştı.

Dilekçe niteliğindeki mektupta, Urla karanti-nası önüne getirilen geminin kıyından uzakta, Urla kıyısında bekletildiği söyleniyordu. Gemi doktoru gemideki göçmenler arasında bir salgın hastalık belirtisi olmadığını söylemesine karşın, geminin karantina önlerinden ayrılmasına izin verilmiyordu. Ne ayrılabilirler, ne kıyıya çıkabiliyorlardı. Du-rumlarını öğrenmek isteyen göçmenlere, karantina işlemlerini yaptırmak için onları gemiden kıyıya taşıyacak araç olmadığı, bu nedenle gemide bekle-tildikleri söylenmişti. Gemide bekleyen göçmenle-rin ağırlıklı kısmı kadın ve çocuklardan oluşuyor-du. Telgrafı çekenler, durumlarını vekâlete anlatan dilekçelerinde; “*perişanız*” diyorlardı. 2.500'den fazla göçmen adına duruma bakanlığın ilgisi çeki-liyor ve gerekenin yapılması arz ediliyordu.

Bakanlık bu telgrafı alınca derhal hareke-te geçti. İzmir Mıntıka Müdürlüğü'ne bir telgraf çekerek, konunun gerçeğinin ne olduğunu sordu. Mıntıka Müdürlüğü de girişimlerde bulunarak, ka-rantina açıklarında bekleyen gemi ve göçmenlerle ilgili durumu araştırdı. Bu sorgu üzerine, Urla'dan 29 Temmuz tarihinde konu üzerine bakanlığa şu açıklama geldi: Tahaffuzhanede göçmenleri vapur-dan iskeleye indirmek için tek bir motorları vardı. Bu motor da başka bir iş için faaliyettedir. Ayrıca denizde fırtına vardı. Bu nedenle bir süre göçmen-lerin indirilmesi işlemlerine ara verilmişti. Ancak denizin dinginleşmesi, fırtınanın yavaşlaması üze-rine mübadiller karaya çıkarılmıştı. Ayrıca sorunun ortaya çıkışında bir ihmal olmadığı, kasti bir duru-mun bulunmadığı, yalnızca olanaksızlıklar ve hava koşullarından dolayı bu durumun ortaya çıktığı özellikle vurgulanıyordu⁴³⁶.

Açıklama bir anlamda, “inanana” cevaptı...

435 A.g.e., s.58.

436 BCA, 272/11-18-89-12.

Ayrılmak Zor, Kavuşmak Dert...

Buna benzer olaylara neredeyse her yerde sık sık rastlanıyordu.

Başka bir sorun daha vardı ki o da apayrı önemi olan bir konuydu:

Göçmenler, Türkiye'ye geldiklerinde önce karantinaya alınıyorlardı. Karantinaların bulunduğu Urla ve Tuzla gibi yerlere, büyük vapurların yanaşması mümkün olmuyordu. Bu durumda göçmenler denizde aktararak daha küçük taşıma araçlarıyla büyük gemilerden karantinaya getiriliyorlardı. Burada aşılari yapıyor, sağlık denetimleri gerçekleştiriliyor; sonra yeniden küçük taşıma araçlarına bindirilerek, iskân alanlarına gönderiliyorlardı. Kimi göçmenlerde, bulaşıcı hastalığı olan varsa, karantinada gözetim altına alınıyor, gerekirse tecrit ediliyor ve geldiği gurup iskân alanına giderken, göçmen karantinada daha uzun süreli kalabiliyordu. Karantinadaki işleri bittikten, tedavisi yapıldıktan ve artık taşıyıcı olmaktan kurtulduktan sonra, göçmen karantinadan çıkarılıyor iskân alanına götürülmüş guruba katılması isteniyordu. Bu da ayrı bir sorundu. Hep vurgulandığı gibi, göçmenlerin ezici çoğunluğu parasız ve pulsuzdu. Gurubundan ayrılarak, karantinaya alınıp, tecrit edilmiş; bu arada akrabaları ve birlikte geldiği komşuları ya da köylüleri ayrılıp, iskân alanına ulaşmış olan göçmen, günler sonra bu gruba yeniden nasıl katılabilirdi?

İki seçenek ortaya çıkıyordu:

Ya bakanlığın sunacağı olanaklarla ya da kendi parasal olanaklarıyla yollara dökülüp, ailesine, akrabalarına ve komşularına katılmak... Bunun için vekâletin ya araç sağlaması, ya da para verip göçmeni tedavisinden sonra göndermesi gerekiyordu. Bu olmazsa, göçmen kendi olanaklarıyla ailesinin yanına gitmeliydi.

Bunun yanı sıra bir başka önemli konu daha vardı. Mübadele İmar ve iskân Bakanlığı ile vapurcular birliği arasında yapılan sözleşmede, göçmenin bindirme iskelesinden alınıp, indirme iskelesine götürülmesi ilkesi üzerinde anlaşma yapılmış, taşıma sorunu buna göre ücretlendirilmişti. Şimdi yeni ve beklenmedik bir sorun gündeme geliyordu: Karantina önlerine gemi geldiğinde ve kıyıya yanaşamadığında, uygulanacak yöntem şuydu: Küçük motorlar ya da kayıklar gemiye yanaşıyor, göçmenlerin bu küçük taşıma araçlarına aktarımı

yapılıyor; bunlar aracılığıyla kıyıya çıkıyorlardı. Karantina işlemleri yapıldıktan sonra yeniden bu küçük taşıma araçlarına binip, gemiye dönüyorlardı. Teknik olarak, başka bir seçenek de gündemde olamazdı.

Bu durumda sorun çok açıktı:

Göçmenleri büyük gemilerden karantinaya, karantinadan da tekrar büyük gemilere taşıyan teknelerin ya da motorların taşıma ücreti kime aitti? Bu parayı kim ödeyecekti? Motor ya da tekne sahipleri, en başta vurgulandığı gibi, kabotaj hakkının kazanılması yönündeki geçiş dönemi yaşandığı için, yerli işletmecilerden oluşuyordu. Yoksul göçmenlerin bu parayı ödemesi çoğu zaman olanaklı olmuyor, bu da şilep ya da motor sahipleri ile karantina yöneticilerini ya da mübadele bakanlığı yetkililerini karşı karşıya getiriyor; kimi zaman da göçmenler itilip kakılıyor, ücret vermeye zorlanıyor, hatta hakarete uğruyorlardı. Bu sorun tam olarak açıktaydı. Bu yetmiyormuş gibi şimdi bir de, gurubundan ayrılarak, karantinada gözetim altına alınan göçmenin, bağlı olduğu gurubun ayrılmasından sonra, yeniden onlara kavuşabilmesi için bireysel uğraşısı ve koşturmaca sırasında, bireysel olarak yapacağı yolculuk ücreti ile ilgili uygulamadan oluşan boşluktu. Karantinada gözetim süresi bittikten ve taşıyıcı olmaktan arındırıldıktan sonra göçmen, karantinanın kapısına bırakılıveriyordu. Doğal olarak bu durumla karşılaşan kişinin, yeniden ailesine, akrabalarına ve komşularına ya da daha genel deyimle, aynı gemiyle geldiği grubuna katılması gerekiyordu. Bu durum, bağlı olduğu grubu taşıyan geminin ayrılmasından günler sonra ortaya çıktığı için, bireysel olarak yola çıkan göçmenin yeniden grubuna katılabilmesi içindeniz, kara ya da demiryollarından yararlanması gerekiyordu. Bilmediği bir coğrafyada, ilk göreceği bir kente ya da kırsal alana ulaşip, ailesine yeniden katılmak, kuşkusuz bu durumdaki göçmen için psikolojik etkiler yaratan bir süreç olmalıdır. Karantinada kalması gereken göçmenin yaşı, cinsiyeti, bedensel ve ruhsal özellikleri de kuşkusuz, bu süreçte önemli etkenlerdendir. Salgın hastalık riski taşıyan kişi çocuksa, çocuk yaşta birinin, bu bireysel yolculuğun altından, bilmediği bir coğrafyada nasıl karşılayacağı ayrı sorundu. Yaşlı ise, yine benzer sorunlar gözlemlenebiliyordu. Her bir kişinin ayrı psikolojisi ayrı ayrı etkenler

halini alabiliyor; bu da ister istemez, yeni süreçte herkes için ayrı algılamalar oluşturabiliyordu. Bütün bunlar, bu süreçte karşılaşılan çok sık sorunlardı. Karantinada iken, bir ölüm olayının olması durumunda, bu ise aile açısından yaşanan apayrı bir sarsıntıydı. Örneğin Ulukışla'ya gitmek üzere 31 Mart 1924 tarihinde Konya istasyonuna gelen 1096 göçmenden bir ihtiyar kadın ve bir erkek ile beş çocuk istasyona geldiğinde ölmüşlerdi. Bu ister istemez büyük telaş yaratıyordu. Bu durumda, yoksul insanların tedavilerini devletin üstlenmesinden başka çare yoktu⁴³⁷.

Karantina yönetimleri Sıhhiye ve İçtimaiye Vekâleti'ne bağlıydılar. Sıhhiye ve Muavenet-i İçtimaiye Vekâleti bu durumda, kendisine teslim edilen göçmenlerin bulundukları yere taşınması için tutulacak araçlara ait ücretin, Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'ne ait olduğunu düşünüyordu. Bu durum, iki kurum arasında önemli bir sorun haline dönüştü. 1923 yılı içinde karantinada alıkonulan bir taşıyıcı göçmenin, tahaffuzhaneden virüs arıtımı yapıldıktan sonra yerleşim alanlarına giderek, gurubuna katılma ücreti Mübadele İmar ve İskân Vekâleti tarafından ödenmişti. Bu yalnızca 1923 yılı için vekâletin yöneldiği bir uygulamaydı. 1924 yılı için bakanlık bu uygulamadan vazgeçti. Kendi içinde yaptığı değerlendirmede, sonradan guruba katılmak için, karantinadan ayrılan göçmenin, Türkiye içinde yapacağı bireysel yolculuğu sırasında,

gereksinim duyulan taşıma ücretinin göçmenin kendisine ait olduğuna karar verdi. Muavenet-i İçtimaiye Vekâleti ile Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti ile yazışmalardan sonra, 1924 yılından itibaren artık bu ücretin vekâlet tarafından ödenmesine olanak olmadığı saptaması yapılmıştı. Çünkü bütçeye böyle bir sorunun ortaya çıkabileceği akıllara gelip, bunun için de para konulmamıştı. Ancak, ilk başta bu gerekçeler ortaya konulup, imkân yoktur düşüncesiyle ücretleri bu şekilde vermek, sorunu çözmiyordu. Göçmenlerin çoğu yoksul olduğuna ve o zamanki deyimle “muhtac-ı muavenet” bulunduklarına göre, bu ücreti ödemek göçmenin kendisine aittir demek, kolaycılıktan başka bir şey değildi. Sonuçta gözlemlenen şey, karantina işlemi biten pek çok göçmenin parasızlık yüzünden bulunduğu guruba katılamamasıydı.

Sorunun yalnızca bu boyutu bile, toplumsal yönden önemli bir sarsıntı ve ruhsal boşluk olarak görülme niteliği taşımaktadır. Mübadele, İmar ve İskân Vekili Mustafa Necati kurum bürokrasisi bu kararı vermekle birlikte, sorunu kavramakta gecikmedi. Hükümet nezdinde girişimlerde bulunduktan sonra, bir genelge yayınlayarak, gerçekten gurubuna katılmak konusunda güçlüğü olan ve parası bulunmayan göçmenler için icap etmesi durumunda ailesine katılınca dek yapacağı yolculuk masrafinin Mübadele Bakanlığı tarafından ödenmesi yolunda karar aldırdı⁴³⁸.



437 BCA, 272/79-12-2-25.

438 BCA, 272/ 79-72-2-14; 272/14.76.28.28.

Vekâlet, Muhacirlerin Bilhassa Ahval-î Sıhhiyeleriyle Meşgul Olmakta Ve En Küçük Belirtiye Şiddetle Mukabele Etmektedir...

Dün muhabirlerimizden biri imar vekâletinde çeşitli kişiler arasında, muhacirlerimizin sağlık durumları ve yaşam koşulları hakkında bilgi almıştır. Verilen bütün izahat muhacirlerimizde derin bir güven uyandırmıştır. İmar vekâletinin başkanları bu işi çok iyi kavramışlar ve hummalı bir faaliyete girişmişlerdir. Vekâletin her odasında haritaları, kati şekiller altında görünen detaylı bir mesai görülmüştür. Bilhassa son zamanlarda bazı neşriyat böyle bir tetkike lüzum göstermişti. Bu neşriyat arasında muhacirler arasında fazla miktarda ölümler olduğu ve iskânda çok yanlışlıklar bulunduğu görülmüyordu. Biz evvela sıhhat işlerini araştırdık. Muhacirler arasında öyle iddia olunduğu üzere toptan ölüm olayları yoktur. Hiçbir noktada hiçbir köyde salgın hastalık da mevcut değildir. Elbette memleketimizin her tarafında görülen ve her faniye kader olan ölümden kimsenin yakasını kurtarması ihmali yoktur. Bu hususta imar vekâletinin, bilhassa sıhhiye vekâletinin yoğun mesai ve yardımı ile büyük minnettarlıklar oluşturmıştır. Vekâlet hastalık meselelerine büyük bir önem vermekte ve muhacirlerin sağlığıyla çok alakadar olmaktadır. Sağlık Bakanlığı her taraftaki tehlikelerle mücadele etmektedir. Diğer taraftan sıtma mücadelesi geniş surette başlamıştır. Hilal-i Ahmere yoğun miktarda kinin sipariş gelmiş ve parası gönderilmiştir.

İskân işlerine gelince; İskânda bazı zorluklar ortaya çıkmakta, fakat derhal tamir edilmektedir. Yüz binlerce vatandaşın yerleştirilmesinin nasıl mühim bir iş olduğu elbette insafla takdir edilir. Burada hiç yanlışlık yapılması imkânı olmadığını vekâlet saffet ve samimiyetle itiraf etmektedir. Fakat en küçük yanlışlığın derhal tamir edildiğini dahi bu hususta masraftan bile çekinilmediğini de mukabil bir insafla düşünmek lazımdır. Yanlışlık sırf memurlardan gelmiyor. Muhacirlerden birçokları memleketlerini, sanatlarını gizlemekte, çiftçi olan, başka bir meslek erbabı olarak kendisini kaydettirmektedir. Tabi o zaman ayrıldıkları iskân mıntukasına gidince hakikat ile karşı karşıya gelmekte ve şikâyete başlanılmaktadır. Mamafih vekâlet olduğunu düşünerek derhal, yeniden masraf etmek gerekse de bu yanlışlık onarılmaktadır. Mesela Girit'ten, süngercilik, deniz işleri yapmak üzere bodruma bir kafil gelmiş, deniz kenarını istedikleri

halde, aslen bağcı oldukları anlaşıncı ve başka bir iş yapamadıkları görülünce derhal Muğla'ya nakil olunmuşlardır. İşte vekâlet bütün bu ince işler ile ve her vatandaşla ayrı ayrı meşgul olmaktadır.

Suiistimal meselesine gelince; işlerde suiistimal vardır, denilemez. Ufak tefek vakayı şiddetle tecziye olunmaktadır. Aşağıda buna dair malumat görülecektir. Hülâsa dünkü incelememiz bu şükredilecek çalışmanın sonuçları ile üzerimizde iyi bir tesir yapmıştır.

İmar vekâleti, muhacirin işleriyle meşgul memurların gayret ve faaliyetlerini etkin kılmak için, anavata gelmekte olan göçmenlerin genel ihtiyaçlarını belirlemek ve düzenlemek için her tarafa müfettişler göndermeye başlamıştır. Bu ay memurinden Kuşadası iskân memuru Şevket Efendi takdirname ile İzmir sevkıyat ve nakliyat memuru Şükrü maaş zammıyla ödüllendirilmiştir. Konya iâşe memuru Baha Bey ve Ulukışla misafirhane memuru Asım, iâşe memuru Osman, müdür vekili ve iskân memuru Galib ve Kayseri iskân müdürü Mustafa beyler ve vazifelerini lakaydine ifalarından, ince su konak memuru Kamil, Niğde misafirhane memuru Mustafa Naci, Kayseri iskân memuru Süleyman beyler görevlerini istismar etmelerinden dolayı görevlerinden alınmışlardır. Bu münasebetle İmar vekili Mahmut Celal Bey vekâlet memurlarına hitaben aşağıdaki genelgeyi göndermişlerdir: “Üstlenmiş bulunduğumuz çok mühim ve çetin vazifemizin iyi bir şekilde başarılması ve sonuçlandırılması bütün arkadaşların vazifelerine olağanüstü bağlı ve sürekli olarak ilgi göstermelerine ve aralarında bir ahenk ve tam bir dayanışma oluşturmalarına bağlı olduğu açıktır. İşlerde gösterilen en ufak bir hata ve yanlış uygulama binlerce muhacir kardeşlerimizin onur ve geleceklerine kötü etki edeceğindendir ki ki bu halden yalnız alakadar olan memurların değil her hangi bir vatandaşın bile çok kötü derece etkilenmemesine ve üzülmemesine imkân yoktur. Buna dayanarak arkadaşlarımdan vazifelerini büyük bir aşk ve şevk ile ifa etmelerini istiyorum. İşlerinde yücelik ve bağlılığı görünenleri ödüllendireceğim. Bunun dışında hareket edenlerin derhal vazifelerine nihayet vermek zarureti hâsıl olacağı gibi yapılan suça göre ilgili yasa uyarınca ceza vermek zorunda bile kalacağım. Bu kez ceza verilen memurların isimleriyle suç

* Hakimeyt-i Milliye, 29 Mayıs 1924.

ve cezalarını içeren bir listeyi gönderiyorum. İşbu genel genelgeyi bütün arkadaşlarıma önemle bildirilmesi ve memurlarımızın çalışma olaylarından bilgi verilmesini rica ederim efendim.”

Harabe olan memleketimizin imarı için İmar Vekaletiyle ortaklaşa daha ucuz olarak üretimi sağlamak için başvuran şirketlerden Kostof ve Ogan şirketleri üyeleri ile bakanlık mühendisi Osman Necati Bey

incelemelerde bulunmak üzere Alpu civarında Değirmendere ormanlarına gideceklerdir.

Son günlerde Konya havalisindeki muhacirlerle, onları yerleştirme ve besleme işlerinde bazı yolsuzlukların görülmesi imar vekâletince nazarı dikkate alınarak bu konuları incelemek tahkik için Memurlar Müdürü Talat Bey adı geçen yöreyi inceleyecektir.

Rumelinden Hicret Eden Türklerden Gemliğe Gelenler, Meclisin, Hükümetin Ve Ahalinin Şefkatine Teşekkür Ediyorlar.*

Dün gemliğe muhaceretle gelen Türk vatandaşlarımızdan aşağıdaki teşekkür nameyi aldı.

İmar ve İskan Vekalet-i Celilesi Vasıtasıyla Türkiye Büyük Millet Meclisi Riyaset-i Celilesi'ne..

23 Aralık 1923 Pazartesi günü Gemlik Limanı'na ulaştık İskele civarına kadın, erkek, çoluk, çocuk velhasıl ellerinde kırmızı beyaz bayraklar olduğu halde binlerle halk va-

tani marşlar söyleyen kız, erkek mekteplileri, yavruları görüyordu. Bunların hepsi düşman zulmünden kurtarılarak hayatını bu öz Türk kardeşleri arasına atmağa muvaffak olan biz muhacirleri istikbale koşuyorlardı. Açıkta demirlemiş olan vapurumuza sabahleyin kaza kaymakamı Celal Bey'le jandarma kumandanı Fikri,

Belediye Reisi Ziya, Po-

lis komiseri Hüseyin, İskân memuru Cevdet beyler ve Ticaret Odası ve Hilal-i Ahmer Reisi beyler ve iskân komisyonu azaları vapura kadar gelerek, biz bağıryanık kardeşlerine hoş geldiniz dediler. Bu insani görevi yerine getirdiler ve tümümüzün duygularına tercüman oldular. Havanın muhalefeti dolayısıyla Gemliğe on dakika mesafede bulunan ter-

sane iskelesine çıkarıldık. Karaya çıkar çıkmaz her nüfusa bir taze buğday ekmeği verildi. İskeleden iskanımıza ayrılan evlere kadar iskan komisyonunun evvelce belirlediği bilgiler ışığında, hazırladığı arabalar ve otomobillerle düzenli ve rahat bir şekilde götürüldük. Eşyalarımız da aynı suretle hanelerimize naklettirildi. Pek kısa bir müddet zarfında hitam bulan iskân işlerini izleyen sürede, iskân ko-

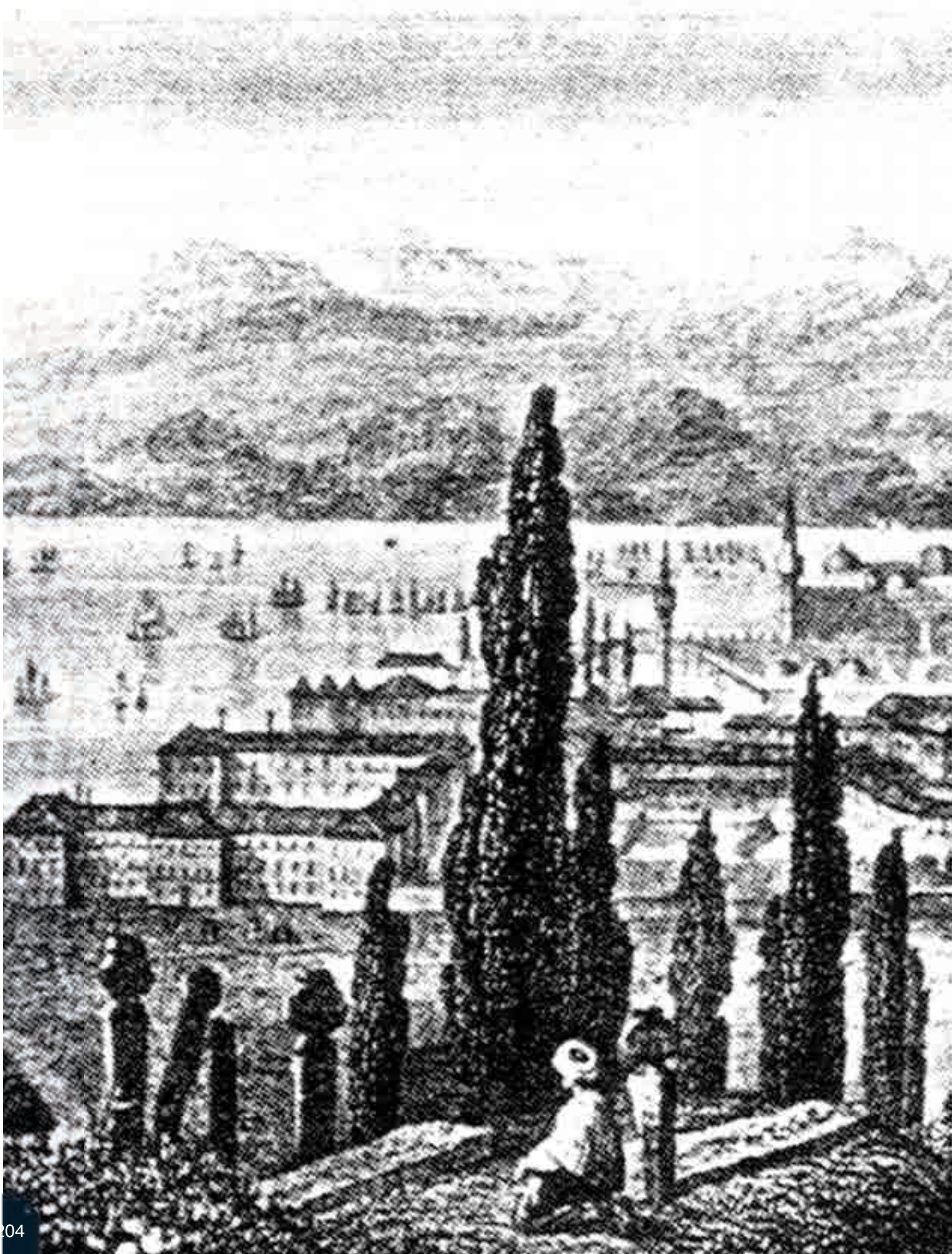
misyonunun ön ayak olmasıyla, yardımsever halkın gönlünden geldiği biçimiyle hepimize derhal bir karavana, kaşık ve aynı zamanda sıcak aşlar dağıtıldı. Büyük bir intizam ile idare olunan mürüvvetkar vaziyetle yevmiye üç defa olmak üzere dört gün mütemadiyen yardımseverlerin katkısıyla iâşe olduk. Mevsim itibariyle fukara muhacirimi-

ze beş bin kıyye kömür de dağıtıldı. Hastalarımız keza yardımseverlerin yardımıyla açılan hastahane sevk olunduğu gibi bağıryanık halkımız da hükümetimizin ağıuş-u himayesine alındı. Geldiğimiz günden beri gerek taraf-ı hükümetten ve gerekse ahali-i hamiyetmendan taraflarından hakkımızda ihzar olunan bu coşkulu eseri acıklı gözyaşlarımızla derin şükran duygularımızı bir görev sayarız.



9 Eylül Kurtuluş Günü'nü gösteren karikatür

* Hâkimiyet-i Milliye, 15 Şubat 1924.





Sevr-ü Sefer...

1 Kasım günü Mustafa Necati, gazetelere verdiği beyanatta, mübadelenin artık “bilfil” başlamış olduğunu söylüyordu⁴³⁹. Gerçekten de Ekim ayının ortalarından bu yana Türk gemileri Yunanistan iskelesinden göçmen taşımaya başlamışlardı. Ege denizinde Türk bandırası taşıyan gemiler iki yaka arasında gidip geliyorlar, Türk kıyılarına denk yığınları, inekleri, öküzleri, atları, eşekleri, katırları, keçileri ve koyunlarıyla birlikte yükledikleri göçmenleri boşaltıyorlardı. Göçmenler yanlarında getirebildikleri eşyalarıyla acınacak görüntüler oluşturuyorlardı. Atlarının yanı sıra sayıları çok olmasa da at arabalarıyla gelenler bile vardı. Çoluk çocuk yollara dökülen, üstsüz başsız perişan insanlar, hep adını duydukları, çok sevdikleri, ancak hiç görmedikleri bir ülkeye doğru yola çıkıyorlardı. Yaşamı boyunca ilk kez denizi görenler, uzun deniz yolculuğuyla her şeyi yalnızca anılarına yükleyerek, dalgalar arasında çırpan, homurdanarak yol alan gemilerin üzerinde sanki yepyeni bir dünyaya ve yaşama doğru gidiyorlardı. Yaşlı insanların bilgeliğine sığınarak, söylediklerinden ve öğütlerinden güç alıyorlardı. Bir bilinmezlik onları isteseler de istemeseler de çekiyordu. Çoğunda yeni topraklarda bir ürkeklik, bir ruh kırgınlığı; kimisinde de “anayurt” dedikleri topraklara kavuşmuş olmanın coşkusu ve sevinci görülüyordu. Gördükleri çevre yeni bir çevreydi; ayrıldıkları toplumsal ve doğal çevreden koparılmış olmanın duygusal boşluğunu yaşıyorlardı. Yaşama yine de yeni bir umutla sarılmak zorundaydılar. Çünkü umut, sahip oldukları -belki de- adından söz edilmeye değer tek şeydi.

Göçmenlerin gelmeye başlamasıyla Mustafa Necati Türkiye Hilal-i Ahmer Cemiyeti’ne bir telgraf çekti. “*Muhacirlerimiz gelmeye başladı. Bu aziz ve aynı zamanda mazlum misafirlerimizi hiçbir sıkıntı çekmeden ızzat ve ikram suretiyle memleketi-*

mizin harim-i şefkatinde yerleştirmek ve beslemek vecibe-i milliye ve şiar-ı insaniyettir” diyor ve bu işi başarabilmek için, “*azami faaliyete*” girmek gerektiğinden söz ediyordu⁴⁴⁰. Gerçekten de bu yalnızca ulusal vicdanlara yüklenecek bir yük değildi; bir insanlığın yüreğinde duyumsayarak aşması gereken büyük “tragedya”ydı.

İlk başta, ne kadar göçmen getirileceğine ilişkin tahminlerin, hemen hiçbirisinin doğru olmadığı



ğı görüldü. Olanla, sanılan şey ayrıydı. Bu yanlış daha ilk başta bakanlığın elindeki verilerin doğru olmadığını göstermekteydi. Gelecek göçmenler için, olasılıklardan hareket edilerek şöyle bir hesap yapılmıştı: Hanya’dan 8.000, Kandiye’den 12.000, Resmo vilayetinden 5.000 olmak üzere toplam 25.000 kişinin Girit adasından geleceği düşünülmüştü. Selanik ve çevresinden göçe mecbur edilmiş Langaza, Avrethisar, Torban ve Yenicevardar ahalisinden 12–25.000 ve Kayalar Kazası halkından 30–35.000 olmak üzere toplam 45–50.000 nüfus geleceği varsayılmıştı. Drama livasının özellikle iç kesimlerinde bulunan kazalar halkından 60–70.000 kişinin geleceği sanılmaktaydı. Böylece, ön tahminlere göre, bu üç yöreden getirilecek toplam göçmen sayısı 125–145.000 olarak düşünülmekteydi⁴⁴¹.

Olayların akışı, arkası kesilmeden süregelen göçmen dalgaları, bu varsayımların yanıltıcı olduğunu bir anda ortaya koydu. Çünkü sorunun boyutu

439 İleri, 2 Teşrinisani 1923.

440 Türkiye Hilal-i Ahmer Mecmuası, 15 Kanunuevvel 1339.

441 İleri, 20 Teşrinisani 1923.

ları, varsayılandan çok daha büyük, kapsamlı ve bir o kadar da ürkütücüydü.

Gerçekten de Türk gemileri, 1923 yılının ekim ayından sonra göçmen taşımaya başlamışlardı. Kış ha gelmiş, ha gelmek üzereydi. Dağların yüksek tepelerine yılın ilk karı düşmüştü. Sert rüzgarlar yarı çıplak bedenleri tir tir titretiyordu. Soğuklar ister istemez taşımayı zorlaştırıyordu. Bu hem deniz yolculuğu aşamasında hem de göçmenler kıyılara yığıldıktan sonraki dönemde böyleydi. Bu zorluk ve zorluğu yaratan soğuk, fırtına ve buna benzer etkenler daha çok kıyılarda yerleşimi zorunlu kılıyordu.

Türk limanlarına indirilen bu insanları, karayolunun hemen hemen hiç bulunmadığı, tren yolunun da her yere ulaşmadığı karlar altındaki Anadolu'nun iç bölgelerine göndermenin pek olanaklı olmadığı görülmüyordu. Mustafa Necati de bu zorlukları görmüş;

bu aşamada gelen göçmenlerin Trakya ve Ege'ye yerleştirileceğini vurgular olmuştu. Uygun yerleşim alanları bulunduğunda ve koşullar elverdiğinde bu insanları Doğu'da, Muş ve Van gibi yerlere de göndermek mümkün olabilecekti. Ancak, kış koşullarında bu çok zor görünüyordu⁴⁴². Türk vapurcular birliğine bağlı kumpanyalara ait gemiler, sürekli göçmen getiriyorlar, hayvanlarıyla ve yük denkleriyle Türk kıyılarına indiriyorlardı. Yunanistan'dan kalkan gemilerin geleceği iskelelerde ve bu iskelelerin bağlı bulundukları iskân müdürlüklerinde, göçmen geleceği haber alındığında gerekli önlemler alınmaya çalışılıyordu⁴⁴³. Bu her zaman, Selanik'te görev yapan Türk Yükleme Kurulu'nun gönderdiği bilgiler çerçevesinde gerçekleşmiyordu. Kimi zaman yanıltıcı bilgiler de geliyordu. Hatta dönemin koşullarına göre, bilgi gönderilse bile, göçmenlerden sonra ilgili kişilere ulaştığı oluyordu. Bilgi akışının kesinti-

li ya da eksik olduğu zamanlarda hiç umulmadık anda göçmen geliveriyor; bölgelerde göçmenleri barındırmak, yerleştirmek güçleşebiliyordu. Onların misafırhane ve karantina işlemlerini yapmak durumunda olan yetkililer zor durumda kalabiliyorlardı. Bir İzmir gazetesi, böyle habersizce İzmir'e gönderiliveren 400 kişinin yaratacağı karmaşa ve sorunlarla ilgili olarak, neredeyse bir olup-bitti demek olan böyle tavırlarla ilgili şunu yazıyordu: *"Yunanistan'da bu vazife ile mükellef olanlar neden böyle 400 kadar muhacirin İzmir'e geleceğinden vilayet iskân müdüriyetini haberdar etmeğe lüzum görmediler. Yoksa onlar İzmir'in*



*hemen ansızın gelebilecek bir nüfusu iskân edebilecek vaziyette mi zan ediyorlar? Vaktiyle hazırlanmadan, bu dört yüz kişilik kafile nerede iskân olunacaktır?"*⁴⁴⁴.

Gemi doğal olarak iskeleye yanaşıyor, göçmenleri ve göçmenlere ait yükü boşaltıyordu. Ancak iş bununla bitmiyor; asıl bundan sonra başlıyordu. O süreçten sonra ortaya çıkabilecek yığınla sorun vardı. Başta göçmenlerin iskân alanını belirlemek ve onlara yerleşim alanları açmak gibi sorunlar, bir karmaşa yumağı yaratıyordu. Sorunlar iç içe; yalnızca kendi döngüsü içinde ele alınıp çözümlenebilecek gibi değildi; hem sorunu yaratan etkenler açısından algılamaları hem de içine yeni katıldıkları yeni toplumsal ve doğal çevreden kaynaklanan etkenleri algılamayı gerekli kılıyordu. Döngüler tek düze değildi; sarmal biçiminde hem göçmenleri, hem Türkiye'deki yerli toplum kesimlerini; hem siyasi anlamda Türkiye'yi hem de Yunanistan'ı ilgilendiren yanları vardı. Örne-

442 TBMMZC, D.2, İkt. 2, Sene: 2, VII/1, Ankara, 1968, s.1041.

443 Hâkimiyet-i Milliye, 24 Teşrinisani 1923: İzmir:22-Girit'ten 3.000 muhacirin vuruduna intizar ediliyor. Şehrimizde iktiza eden tedbir

alınmıştır"; aynı gazete, aynı sayı.

444 Ahenk, 24 Haziran 1924.

6.2.1924 VAPUR VAZİYETİ

Sıra numrosu	Vapurun kabiliyeti	Vapurun ismi	İrkabiskelesi ismi	İrkab iskelesi tarih-i muvasalat	İhraç iskelesi ismi	Tarih-i muvasalat	İşkan mıntıkası	Getirdiği eşhası, haylvanat, eşya			izahat
A- YENİ TERTİBATLA HAREKET EDEN VAPURLAR											
1	900	Arslan	Selanik		Fethiye		İzmir-menteşe				
2	1450	Rize	“		“		“ “				4/5.2.40 gecesi çeşme’den Selanik’e hareket etti
3	1450	Sulh	“	4.2.40	İzmit		Bilecik				
4	900	Antalya	“		Antalya		Antalya				7.2.40 da hareket edecek
5	900	Kartal	“		İzmit		Bilecik				8.2.40 ‘da Selanik’e hareket edecektir
6	800	Turan	“		İzmir		İzmir				...İrkabdadır
1	4000	Akdeniz	Kavala		Bandırma-İzmit		Karesi-İzmit				6.2.40 da hareket edecek
2	1500	Ümid	“		İzmit		İzmit				6.2.40 akşamı Kavala’ya 300 çadırla hareket edecek
1	3.100	Sakarya		Kandiye	Mersin		Adana				
B- ŞUBAT AYI ZARFINDA NAKL EDİLEN NUFUS											
1	4000	Akdeniz	Kavala	24.1.40	İzmir	31/1-1/2-40	İzmir mıntıkası	2344	673-615	Denk4868	
2	1350	Türkiye	İstiya(?)	29.1.40	Darıca	2.2.40	İstanbul mıntıkası	901			
3	2.300	Giresun	Kavala	30.1.40	Samsun		Samsun mıntıkası	1265	244		

(KAYNAK: BCA, 272-14-76-28-16)

AĞUSTOS 1924 NAKLİYATI

Vapur ismi	Mahalli Hareketi	Tarihi Hareketi	İhraç İskelesi	Tarihi Muvasalatı	İnsan	Hayvan Büyük	Hayvan Küçük	
Ankara	Selanik	31/7/40	Giresun	9.8.40	1.594			
İstanbul	“	5.8	İzmir	7.8	41			
“	“	5.8	Mersin	14.8	2852		Diyarbakır/300	Konya/2552
Teşvikiye	“	10.8	Gelibolu	16.8	433			
“	“	10.8	Tekfurdağı	16.8	1182			
“	“	10.8	Biga	17.8	597			
Altay	“	11.8	Urla	17.8	505			
“	“	11.8	Karaburun	17.8	477			
Dumlupınar	“	15.8	Mersin	23.8	3069		Adana/310	Konya/809
Timsah	“	16.8	İzmit	24.8	313			
“	“	16.8	İstanbul	26.8	542			
Asya	“	18.8	Mersin	28.8	1130		Konya/1130	
Bahriçedit	“	20.8	Tekfurdağı	26.8	1169			
Trabzon	“	21.8	“	26.8	1166	44		
Ankara	“	24.8	Gelibolu	26.8	1670			
Altay	“	25.8	İzmir	28.8	24			
“	“	25.8	Antalya	31.8	996			
Teşvikiye	“	27.8	Tekfurdağı	2.9	2557	24	112	
“	“	28.8	İstanbul	.9	447			
Y	E	K	U	N	20.769		112	
Sakarya		Galoson	İstanbul	29.8	947			
“	“	“	Trabzon	.9	1935			
Y	E	K	U	N	23646	68	112	
Antikoni		Resmo	Ayvalık	25.8	61			
Y	E	K	U	N	23707	68	112	
Muhtelif		Selanik	Trakya	Muhtelif		17	148	5
YEKUNİ	UMUMİ				23707	85	260	5

3 Eylül 1940

(KAYNAK: BCA, 272/11-19-93-8)

ğin Batı Trakya sorunu hala gündemde ve iki ülke arasında gerginlik yaratacak düzeydeydi⁴⁴⁵. Göçmen taşıma ve buna ilişkin süreçler, bütün bu etkenlerin bileşkesinde kendi iç dinamiklerinin de yönlendirmesiyle biçimleniyordu. Örneğin Rumlardan kalan evlerin ve diğer taşınmazların büyük kısmı bir karmaşa ortamında işgal edilmişti. Terk edilmiş evlerin büyük kısmı ilgisiz kişilerin işgalinden arındırılabilmiş değildi. Talan biçiminde Rum taşınmazlarına ilgili-ilgisiz kişiler tarafından el konulmuştu⁴⁴⁶. Bu durumda, yeni evlerin boşaltılması gerekiyordu. Yeni evlerin boşaltılması, göçmenler yerleştirilirken, savaştan zarar gören felaketzede insanların sokağa bırakılması anlamına geliyordu. Bu ise birini rahat ettirmek adına başka birinin yıkımı demekti. Türkiye'nin dört bir yanında ise indirme iskelelerinde göçmen getirecek gemiler bekleniyordu. Olanaklar ölçüsünde hazırlıklar yapılmış; ulusal duyarlılıkların örtüsü ve yönlendirilmesi altında, ulusal coşkuyla karışık bir hava yaratılmıştı. Türkiye, savaş sonrasının psikolojik dürtüleriyle bu büyük sarsıntıyı aşmayı amaçlıyordu.



İvedi durumlar, sürekli kamuoyunda gündeme geliyordu. Örneğin; göçmen getirilen en önemli merkezlerden birisi Ayvalık'tı. Ayvalık'a gelmek üzere Midilli'li 8.000 kişilik göçmen kendilerini Türkiye'den gelip alacak gemileri bekliyorlardı. Türk Hükümeti, kurula bu göçmenlerin Ayvalık'a getirileceğini bildirmişti⁴⁴⁷. Hilal-i Ahmer gerekli hazırlıkları yaptı. Bu göçmenlerden ilk kabileyi almak için İstanbul'dan gelmiş olan Milas gemisi Ayvalık'tan hareket etti. Gemide Dr. Binbaşı İsmail Hikmet Bey başkanlığında iki doktor, iki hasta bakıcı, sağlık memuru ve yedi hademeden oluşan bir ekip vardı. Bunların yanında seyyar bir dispanser, bulaşıcı hastalıklara karşı önlem almak üzere yeteri kadar sağlık malzemesi de bulunuyordu. Gemi, günlerdir kendilerinin gelip alınmasını bekleyen ve iyice sabırsızlanan göçmenlerin bir kısmını yükledi. Midilli'den alınan bu kabile, İstanbul'da karantina hizmetinden

geçirildikten sonra, Ayvalık'a doğru hareket etti⁴⁴⁸. Bu göçmenlerin zorluklar altında olduğu biliniyordu. Yunan Hükümeti, Midilli Müslümanlarının taşınmaz mallarına kısmen el koymuş, tarlalarını sürmelerini yasaklamıştı. Göçün başladığı söylentilerinin yayılması üzerine, daha gemi Midilli'ye ulaşmadan köylerdeki Müslümanlar kasabalara doğru sefil bir durumda hareket etmişlerdi⁴⁴⁹. Ancak Milas'ın Midilli rıhtımına yanaşması olanaklı değildi. Göçmenlerin gemiye yükleme işini tamamlayacak mavnalar bulunamamıştı. Böylelikle günler geçiyor göçmenler bir türlü gemiye bindirilemiyordu. Bu arada Amerikan Yardım Kurulu üyeleri de adayı dolaşıyor, işleri yakından gözlemlemeye çalışıyorlardı.⁴⁵⁰

Mübadeleye öncelikli olarak Midilli'den gelen Türklerden başlandı. 15 Ekim 1923 günü Milas Ayvalık'a 950 yolcusu ile ulaştı. Bunlar Ayvalık halkı tarafından büyük bir coşkuyla karşılandılar. Gerekli işlemler yapıldıktan sonra da kıyıya yakın yerlere yerleştirildiler. Geriye kalanlar da üç ayrı İtalyan bandıralı gemiyle getirildiler⁴⁵¹. Böyle-

ce Midilli'den getirilen göçmenlerin sayısı 10.000'i geçti. Gelenler hemen hemen yanlarında bir şey getirememişler ve yollarda soyulmuşlardı⁴⁵². Muhtelit komisyonunun resmi raporuna göre Selanik'ten Türkiye'ye elli bin kişinin geleceği sanılıyordu. Bunların gemilere yüklenmesine başlanmıştı. Bunlar öncelikle Tekirdağ'a getirileceklerdi. Selanik'te 20.000 Müslüman'ın iskelelerde toplandığı bilgisi geliyordu. Bunların aşamalar halinde sevk edilmesinden sonra, Hanya ve Kandiye limanlarında bulunan 35.000 kişinin getirileceği haberleri alınıyordu. 17 Kasım günü İstanbul'a Aslan gemisiyle 500, Corc adlı yabancı bir gemiyle 150 göçmen geldi⁴⁵³. Bunların 140'ını Selanik'te bulunan yetimler oluşturuyordu⁴⁵⁴. Bu göçmenler zorunlu temizlik işleri yapılmak üzere Tuzla'ya gönderildiler. Bu göçmenler İstanbul Limanı'na ancak 19 Kasım günü çıkarılıp, misafirhanelere yerleştirilebildiler⁴⁵⁵. İstanbul'a 17.000 kadar göçmen yerleştirilmesi düşünülüyordu⁴⁵⁶.

445 Arı, Kemal, Ergün Aybars, "The Past and Present of Western Thrace", *Türkisch Review: Quarterly Digest*, (Summer, 1990), s.25-39.

446 Kemal Arı, "Yunan İşgalinden Sonra İzmir'de 'Emval-i Metruke' ve 'Fuzuli İşgal' Sorunu", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, V/15 (Temmuz, 1989), s.691-706; aynı yazar, "1923 Türk-Rum Mübadele Anlaşması Sonrasında İzmir'de 'Emval-i Metruke' ve 'Mübadele Göçmenleri'", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, VI/18 (Temmuz, 1990), s.627-657.

447 İleri, 5 Ekim 1923; yine Zahide Zengin, a.g.e., s.118.

448 İleri, 15 Ekim 1923.

449 Vakıf, 24 Eylül 1923; yine Zahide Zengin, a.g.e., s.119.

450 Vakıf, 19 Ekim 1923; a.g.e., s.119.

451 İleri, 15 Ekim 1913; İkdâm, 17 Ekim 1923; a.g.e., s.119.

452 İleri, 21 Ekim 1923.

453 İleri, 18 Teşrinisani 1923.

454 İleri, 18 Teşrinisani 1923.

455 İleri, 20 Teşrinisani 1923.

456 İleri, 20 Teşrinisani 1923.



1 Aralık günü, Teytis gemisiyle 2.300 göçmen Tuzla'ya gelmiş ve oradan Tekirdağ'a gönderilmişti. Tuzla'da dört adet hasta vagonu bulunuyordu. Hasta olan göçmenler, bu vagonlar aracılığıyla gerek İstanbul'a ve gerekse Anadolu dâhilindeki hastanelere gönderiliyorlardı. Aynı gün de Jan gemisiyle Selanik'ten bir miktar göçmen gelmişti. Ayrıca, zulme uğradıklarından dolayı Sırbistan'dan gelenler de vardı⁴⁵⁷.

Yine aynı gün Sakarya gemisi Selanik'ten 3.222 göçmeni almış olarak İstanbul'a hareket etti. 3 Aralık günü Marmara'ya girerek Tuzla'ya gelmesi beklenmekteydi. Bunların da temizlik ve karantina işleri bittikten sonra Tuzla'ya gönderilmesi düşünülmüyordu. Teytis'le gelen 2.300 göçmen Tekirdağ'a gönderilmişti⁴⁵⁸.

1923 yılı sonuna kadar mübadeleye tâbi olarak gelenlerin sayısını Mustafa Necati 33.6019 olarak veriyordu. Bunlardan 8.000'i Kasım ayı içinde gelmişti⁴⁵⁹. Bunların 381'i Selanik'ten Rodanya ve Adriya gemileriyle İstanbul'a gelmiş ve misafirhanelere gönderilmişlerdi⁴⁶⁰.

O zamana kadar gelenler

arasında en çok yerleştirme Balıkesir (Karesi)'e yapılmıştı. Bunların sayısı 2.000'di. Bunun dışında İstanbul, Edirne, İzmir, Samsun, Kastamonu, Amasya, Çatalca; Sinop, Bursa (Hüdavendigâr) vilayetlerine de göçmen yerleştirmesi yapılmıştı⁴⁶¹.

Aralık ayında da göçmen taşıma işi sürdü.

Aralık ayının ilk günlerinde, Haydar Paşa'dan trene bindirilen 1.000 göçmen Ulukışla'ya doğru hareket etti. Bu biçimde liman kentlerinden iç kesimlere doğru ağırlıklı olarak trenlerle göçmen taşınması gerçekleştiriliyordu; 4 Aralık günü de Girit gemisi, 1.200 kişiyi yükleyerek Selanik'ten Türkiye'ye doğru hareket etti. Gemi Tuzla'ya gelecekti. İzmir'de bulunan Rize gemisinin de Kandiye'ye gitmesi bekleniyordu. Rize her şey yolunda giderse, 12 Aralık günü 1.400 göçmenle gelecekti. Şimdilik her hafta Yunanistan'dan 3.000 kişinin getirilmesi bekleniyordu. Ancak, Kavala ve yöresinden de taşıma işi on, on beş güne kadar başlayacağından, bundan sonra haftada 6-9 bin göçmen getirilebilecekti⁴⁶².

7 Aralık günü Selanik'ten 700 göçmeni alan Aslan vapuru akşam üzeri Tuzla'ya ulaştı. O sıralarda Sakarya gemisi de, 2.223 göçmeni



457 İleri, 2 Aralık 1923.

458 İleri, 3 Kânunuevvel 1923.

459 Mustafa Necati'nin açıklaması: İleri, 1 Kânunusani 1924.

460 İleri, 12 Teşrinisani 1923.

461 Mustafa Necati'nin Açıklaması, İleri, 1 Kânunusani 1924.

462 İleri, 5 Kânunuevvel 1923.

Tekirdağ'ına boşaltmıştı. Buradan Selanik'e gitme yönünde emir almıştı. Aynı zamanda İstanbul Limanı'na bir gün önce Klora, Rodina gemileri de göçmen getirmişlerdi. Bunların çoğunluğu mübadeleye tâbi olmayan yöreler insanlarıydı⁴⁶³. Yunanistan'a giden Rumlardan kimilerinin, başka milletlerin uyruğundanmış gibi geriye dönme çabası içinde oldukları da görülüyordu⁴⁶⁴. 19 Aralık günü Selanik'ten gelen ve Tuzla'ya indirilen 3.160 göçmene veba aşısı uygulanmıştı. Bunlar aşama aşama Anadolu'nun çeşitli yörelerine gönderileceklerdi⁴⁶⁵.

Yeni yılın ilk günleri, göçmen hareketliliği açısından en yoğun günlerdi. Ocak ayı boyunca 15–16 gemi sürekli göçmen taşıyordu. Kış şiddetliydi. Bu, her zamankine göre daha büyük zorluklar yaratan bir durumdu. İşin acelesi vardı. Anadolu bembeyaz bir kar tabakası altındaydı. Kış gelmiş, yollar kapanmıştı. Yiyecek, giyecek, ısınma gereksinimi bulunuyordu. Bütün bu insanları sahillere ya da iskân alanlarına bir daha başka bir yere taşınmayacak biçimde yerleştirmek gerekliydi. Fırtınalar devam ediyordu. Çeşme, Erdek, Ayvalık gibi küçük iskelelere binlerce kişiyi getiren gemileri yanaştırmak, binlerce tonluk eşyayı, hayvanları sahile indirmek, bunları misafirhanelere alıp yerleştirmek sonra da kapanan yollardan sevk ederek, yerleştirme yerlerine götürmek kolay değildi⁴⁶⁶. Hele iskelesi olmayan küçük yerleşim merkezlerine göçmen indirmek son derece zordu. Göçmen indirmek için fırtınalı havalarda ya da iskelelerin sığılığı yüzünden kıyıya yanaşamayan gemiler, buralarda göçmeni kıyıya ulaştıracak araç gereçlerin yokluğundan yakınıyorlardı. Bu durumlarda ancak denizden daha küçük taşıma araçlarına göçmen aktararak indirme işlemi gerçekleştirilebilirdi.

Böyle bir olay Bahr-ı Cedit gemisinde yaşandı. Göçmen yüklü gemi, Çeşme açıklarına geldi. Gemi kıyıya yanaşamadı. Açıkta göçmenleri indirmeyi düşündü. Gemiden insan ve onlara ait yükleri indirecek küçük araçların gönderilmesi için sahildeki görevlilere başvurdu. Ancak olumlu yanıt alamadı. Gemiye Çeşme iskelesinden mavna gönderilemedi ve göçmenler günlerce gemide kalmak zorunda kaldılar. Durum, merkezi İzmir'de bulunan bölge müdürlüğüne iletildi. Durumu araştıran müdürlük,

sorunun gerçek olduğunu anlayınca, göçmenleri indirmek üzere İzmir'den mavna göndererek sorunu çözmeye çalıştı⁴⁶⁷. Sorun bu olayla ilgili olarak çözülmüştü; ancak bu karşılaşılan tek olay değildi. Sık sık bu durumla karşılaşılıyordu. Kıyıya gelene kadar zaten büyük bir ruh kırgınlığı yaşayan göçmenler, son derece sağlıksız bir ortamda denizin ortasında beklemek zorunda kaldıklarında daha da bunalıyorlar; zaten çöküntü içinde olan ruhsal yapıları zorlanarak, öfkeli bir durum alıyorlardı. Bu durumu vekâlet yetkilileri de anladılar. Özellikle Mustafa Necati bu duygusal çöküşün önüne geçilmesi gerektiğinin bilincindeydi. O bunu, gelen göçmenlerin “ümitlerinin kesilmemesi” olarak nitelendiriyordu. Bu nedenle O, basın aracılığıyla göçmenlere seslenme gereğini bile duydu. Göçmenlere yönelik yaptığı bir çağrıda zorluklarla karşılaştıklarında haklarını aramalarını istedi. Kendilerine yeteri kadar bakılmadığında bu hak aramanın bir ödev olduğunu bile vurguladı. Hatta bu durumlar karşısında göçmenlerin hak arayışının bir ödev olduğunu göçmenlerin “kulağına sokmak” yükümlülükleri bulunduğunu da belirtti⁴⁶⁸.

Zaten, yerli halkta da göçmenlere karşı acıma duygusuyla karışmış, ancak sahip çıkmaya yönelik kabarık bir ulusal duygu ve yöneliş vardı. 2 Ocak günü Gülcemal Samsun'a 667 kişiden oluşan bir göçmen grubunu getirdi. Göçmenlerin sağ salım Samsun'a geldikleri, Mübadele Bakanlığı'na çekilen bir telgrafla bildirildi. Aynı gün 1915 göçmenle, Ümit gemisi de Tekirdağ'a gelmiş ve göçmen indirmeye başlamıştı. Buraya getirilen göçmenlerin durumu çok kötüydü. Perişan biçimde kendilerini Türkiye'ye atmışlardı. Bir gazete, Tekirdağ'a Ümit'le getirilip indirilen göçmenlerin acınacak durumu ile ilgili şu yorumu yapıyordu: “*Bu zavallılar yalnız 4 öküz ve iki merkep getirebilmişlerdir. Aralarında hiçbir hasta yoktur*”⁴⁶⁹.

Aralarında hiçbir hasta yoktu; ancak, Türkiye'de, yerleşecekleri bu yeni çevrede geçimlerini sağlayacak, yaşamlarını devam ettirmede aracı olacak eşyaları, hayvanları ve diğer olanakları da yoktu.

Bu tarihe kadar Bursa'ya çok sayıda göçmen getirilip yerleştirilmişti. Nesim Şeker'in saptamasına göre, Bursa'ya ilk göçmen kafilesi 19 Aralık 1923'te Mudanya üzerinden geldi⁴⁷⁰. Seyri Sefain

463 İleri, 8 Kânunuevvel 1923.

464 İleri, 13 Kânunusani 1923.

465 İleri, 20 Kânunuevvel 1923.

466 Hâkimiyet-i Milliye, 10 Kânunusani 1924.

467 Türk Sesi, 8 Kânunusani 1924.

468 Hâkimiyet-i Milliye, 10 Kânunusani 1924.

469 Hâkimiyet-i Milliye, 2 Kânunusani 1924.

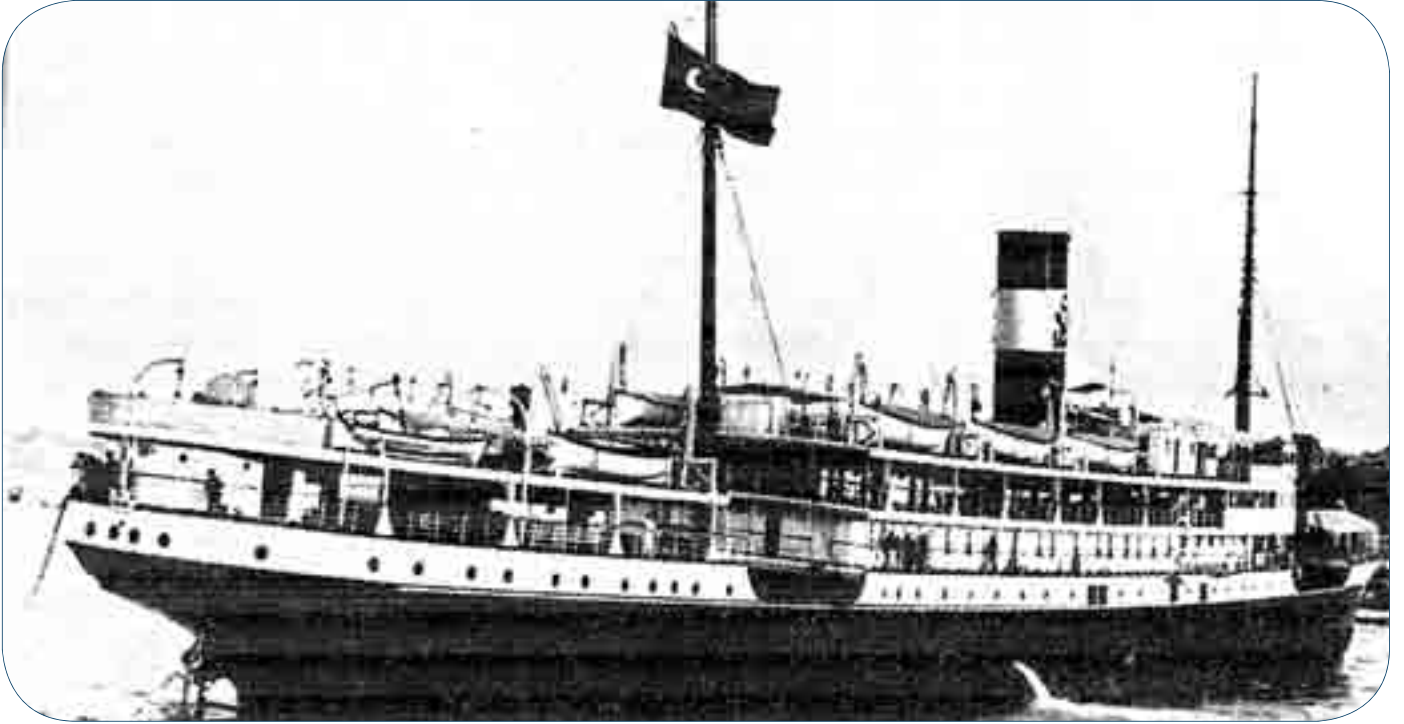
470 Nesim Şeker, a.g.e., s.46.

YEKUN			VEKALET TEŞKİLİNDEN MUKADDEM GELENLER			TEŞRİNİSANİDEN AĞUSTOS 1340 A KADAR GELENLER			AĞUSTOS 1340'TA GELENLER			MÜLAHAZA
Yekun	Müb. Tabi	Müb.Gay. Tabi	Yekun	Müb.T.	M.G.Tabi	Yek	Müb. Tabi	M.G.Tabi	Yekun	Müb.T	M.G.Tabi	
56327	54886	1460	1465	0	1460	51353	51353	0	3529	3529		Samsun mıntıkası
74372	68243	6129	6175	164	6011	60020	59904	117	8177	8177		Trakya "
	38142	0	19418	19218	0	18863	18863	0	61	61		Karesi
23179	63179	623	4947	4947	0	59808	59185	643	1047	1047		Izmir
25177	25177	398	723	723	0	24828	24450	398	0	0		Bursa
32626	32626	0	0	0	0	30093	30093	0	2533	2533		Istanbul
25034	25034	0	0	0	0	24811	24711	0	313	313		Izmit
5250	5250	0	0	0	0	4459	4254	0	996	996		Antalya
30081	28596	1480	0	0	0	23640	22155	1485	6441	6441		Konya
20856	20856	0	0	0	0	20446	20446	0	610	610		Adana
4131	3314	807	0	0	0	4121	3314	807	0			Sivas
2984	2412	768	0	0	361	2623	2216	407	0			Kastamonu
379176	367501	11675	30.889	23052	70837	324580	340746	3838	23707	23707		Yekun

3 Eylül 1940

İmza

(KAYNAK: BCA, 272/11-19-93-8)



İZMİR KÖRFEZ VAPURLARININ 1927-1934 YILLARI ARASINDAKİ FAALİYETLERİ:

Seneler	Vapur Adedi	Rejister tonilato	Yolcu Adedi	Memur ve müstahdemin	Senelik maaş ve ücretleri	Gayri safi varidat	Mesarif
1927	7	546	4.372.391	166	98.678	371.295	236.741
1928	7	546	3.961.892	166	97.970	338.084	211.948
1929	7	546	3.532.671	166	95.539	301.861	148.639
1930	7	546	3.392.740	166	95.736	285.430	157.517
1931	7	546	3.361.796	166	89.363	277.058	149.549
1932	7	546	3.612.229	166	86.450	263.886	225.446
1933	7	604,72	2.859.258	120	79.344	213.540	135.833
1934	5	442	2.604.794	100	56.427	179.383	113.688

(KAYNAK: İzmir Vilayeti 1933-1934 İstatistik Yıllığı, s. 101)

İdaresi'ne ait olan Sakarya adlı gemi Langaza ve Selanik yöresinden insanları Selanik Limanı'ndan almış, Mudanya iskelesine indirmişti⁴⁷¹. Yolcularını bindirip, göçmenlerin yüklerini depolarına yerleştiren gemi Selanik Limanı'ndan hareket etmiş; yolculuğunun sonlarına doğru, Türkiye kıyılarına yaklaşıncaya arızalanmıştı. Bu nedenle önce Tuzla'ya uğrayıp onarılmış, bu onarım işinden sonra Mudanya iskelesine gelebilmişti. Mudanya iskelesinden karaya çıkan göçmenler gerek resmi kişiler ve kurumlar, gerekse halk tarafından yoğun bir ilgi ve sevgiyle karşılandılar. Gelen göçmenler için Muradiye'de bir misafirhane oluşturulmuştu. Bu göçmenler Muradiye'deki misafirhaneye alındılar. Birkaç gün burada dinlenmeleri sağlandı⁴⁷². Ertuğrul, Hüdavendigâr ve Yeni Fikir gibi o dönemde Bursa'da çıkmakta olan gazeteler, göçmenler için yerli halkı yardıma çağırıyorlardı. Göçmenlerin tamamına yakını yiyecek ve içecek gereksinimlerini bile karşılamayacak ölçüde yoksul düşmüşlerdi. Halkın içinde yardımseverler ve sivil toplum örgütleri yoksul düşmüş göçmenlere, özellikle de bunlar içinde hasta olanlara gıda yardımı yapıyorlardı. Görüntü, göçmenlere karşı yardımda tam bir imece görüntüsüydü⁴⁷³. Bu yardım kampanyaları, Hilal-i Ahmer ile eşgüdüm içinde gerçekleştiriliyordu. Kent halkı bu yardım çağrılarına yoğun bir ilgi gösterdi. Muhacirin-i İslamiyet-i Muavenet Heyeti, Mübadele Cemiyeti, Kızılay, Kızılhaç gibi kurumlarla, resmi makamlar bu yardım kampanyasında yer almışlardı⁴⁷⁴.

26 Aralık günü de Kırzade gemisi ile 3.029 nüfus göçmen Mudanya'ya ulaştı. Bunların 1.205'i Gemlik'e, 1.804 nüfus Mudanya'ya yerleştirildi. Gelen göçmenler için halk yardım etmek amacıyla adeta imeceye koşmuştu. Gelen göçmenlere ekmek dağıtılıyordu. Misafirhanelere yerleştirilen göçmenlere sabah ve akşam sıcak yemek veriliyordu. Bu arada para yardımı çalışmaları da sürüyordu. Eskişehir kazasında o güne kadar 48.895 kuruş toplanmıştı. Mardin'de son günlerde gönderilen göçmenler için 20.000 kuruş, Zonguldak'ta 60.000 kuruş, Maraş'ta 34.435 kuruş toplanmıştı⁴⁷⁵.

Göçmenler öbek öbek, değişik tarihlerde gelen

gemilerle kıyılarına yığılıyorlardı. Bursa'ya gelenler için indirme iskelesi ağırlıklı olarak Mudanya idi. Akdeniz, Sakarya, Teşvikiye, Cumhuriyet, Dumlupınar, Kırzade gemileri Bursa'ya Mudanya üzerinden göçmen taşımışlardı⁴⁷⁶. Az da olsa demir ve karayoluyla getirilen göçmenler de vardı. Kara yolunu kullananlar daha çok Bulgaristan sınırına yakın bölgelerden gelen göçmenlerdi. Genellikle hayvan sürüleriyle yola çıkan bu insanlar demiryoluyla yolculuk yapmışlardı. Demiryollarıyla yola çıkmanın güvenlik açısından zorlukları vardı. Demiryolu ile göçmen taşıma yöntemi çok tercih edilmemişti. Bu yöntemi tercih eden göçmen sayısı çok azdı. Bu nedenle genel olarak kullanılan yol, denizyoluydu. Drama, Sarışaban ve çevresindeki köylerden kalkan göçmenler Kavala Limanı'ndan; Selanik, Langaza, Vodina, Kalkış ile çevresindeki köylerden kalkan göçmenler de Selanik Limanı'ndan gemilerle Mudanya'ya doğru hareket ettiler. Girit'ten gelenler Kandiya'dan, Yanya'dan ve Preveze'den gelenler Preveze Limanı'ndan gemilere binmişlerdi⁴⁷⁷. Göçmenler Mudanya'ya Tuzla üzerinden geliyorlardı. Tuzla'da büyük bir karantina vardı. Burada göçmenlerin temizlik ve arınma işleri yapılıyor ve oradan Mudanya'ya aktarılıyorlardı⁴⁷⁸. Mudanya'da 1.000, Bursa'da 500 kişilik misafirhane ve dispanser hazırlanmıştı. Burada kimlik denetimleri yapılıyor, göçmen ailesine, aile reisi adına düzenlenmiş bir kimlik belgesi veriliyordu⁴⁷⁹. Mudanya iskelesinde oluşturulmuş misafirhanede bir gün barındırılıyorlardı. Bu dinlenmelerinden sonra göçmenler trene bindiriliyor ve ücretsiz iskân bölgelerine ya da Bursa'daki göçmen kampına getiriliyorlardı⁴⁸⁰. Trenin denklemleri durumunda bu taşıma işi iskan müdürlükleri tarafından kiralanmış otomobillerle yapılıyor⁴⁸¹. Bursa'daki konaklama yerleri Muradiye ve Işıklar'dı⁴⁸². Kaplanoğlu'nun saptamasına göre; Tekirdağ, İzmit, Trabzon ve İzmir imanlarına indikten sonra topluca ya da ufak gruplar halinde Bursa'ya getirilip yerleştirilen göçmenler de vardı. Bunun dışında, örneğin Kütahya ve Afyon gibi başka yerleşim merkezlerine de Bursa'dan göçmen aktarımı olmuştu⁴⁸³.

471 A.g.e., s.76; ayrıca *Hâkimiyet-i Milliye*, 3 Kânunusani 1924.

472 A.g.e., s.77.

473 A.g.e., s.94; Nesim Şeker, a.g.e., s.46.

474 A.g.e., s. 98-100.

475 *Hâkimiyet-i Milliye*, 3 Kânunusani 1924.

476 A.g.e., s.77.

477 A.g.e., s.75.

478 A.g.e., s.94.

479 A.g.e., s.92.

480 A.g.e., s.77-92.

481 A.g.e., s.94.

482 A.g.e., s.92.

483 A.g.e., s.78.



Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın İslam Dünyasını Mübadele Göçmenleri İçin Yardıma Çağırın Beyannamesi

Aşağıdaki belgede, Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın, mübadele göçmenlerinin sorunlarının çözümünde gereksinimi duyulan aynı ve nakdi yardımları için İslam Dünyası'na yayınladığı bir yardım çağrısı yer almaktadır. Kurtuluş Savaşı günlerinde, Hint ve Afgan Müslümanları Türkiye'ye para yardımında bulunmuştu. Savaş

sonrasında karşılaşılan en büyük güçlüklerin başında yer alan Mübadele uygulaması nedeniyle, Mustafa Kemal Paşa İslam âlemine bir çağrıda bulunarak yardım istemiş; bu çağrının ardından, Türkiye Büyük Millet Meclisi bir heyet oluşturarak, Hindistan ve Mısır'a yardım toplamak üzere göndermiştir.

Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Alem-i İslama Hitabesi

Türk Milleti Allah'ın inayetine güvenerek, hayatını kurtarmaya; yaşamak hakkına malik olduğunu dünyaya göstermeye azmettiği gün, biliyorsunuz ki, bütün vesaitten mahrum, yalnız iman ve aşk-ı istiklal kuvvetine malikti...

Türkler; bu sayede istihsal ettikleri zaferle mücadelelerini terviç ederlerken, âlem-i islâmın pek ulvi bir alaka ile mütehasis olduklarını şükranla görmüş ve bunu daima minnetle yad etmekte bulunmuştur.

İşte bu alakaya istinaden şimdi de din kardeşlerimizden yine kendi kardeşleri için şefkat ve merhamet riva ve tavassutta bulunuyorum.

Türk Milleti zafere kavuştu; fakat elyevm muazam bir iş karşısındadır.

Yunan idaresi altındaki dindaşlarımızın mübadelesi ve Türk toprağında iskânları... Bu kardeşlerimiz bugün Yunan zulmü altında inliyor. Bütün gün muhtelif mahallerden gelen feryadnameler, her Müslüman kalbini refte getirecek, her Müslüman'ı ağlatacak derecede acıklıdır. Bunların bir an evvel kurtarılımları artık her şeyden evvel bir vecibe-i diniye olmuştur.

Bizler gibi birer yuva sahibi olan ve yekûnu altı yüz bini geçen kardeşleri Türk toprağına kavuşturmak, ızdırablarına, sefaletlerine hitame vermek pek büyük bir iştir. Kardeşler, Türk Milleti ne kadar vesait malik olursa olsun, bu vesait yine kâfi değildir; harp esnasında Yunanlıların ayak bastıkları Anadolu mamureleri bugün birer virane olmuştur;

Yunan hırs-ı cinayetine kurban giden kardeşlerin toprakları da harabeye dönmüştür.

İşte dindaşlar; bu yerleri imar etmeye, duçar oldukları mahrumiyet ve sefaletten bir an evvel halas edilmeleri lazım gelen Yunan idaresindeki Müslümanları buralarda iskana, altı yüz bin kişiye ekmek vermeye, meva bulmaya çalışan Türkler, kardeşlerinin sefaletten telef olmalarını için âlem-i islâmın müriyyetine müracaat ediyor...

Dindaşlık rabita-i kutsiyesinin feyyaz tecelli-yatına ümidvar ve muntazır bu zavallı kardeşlerimiz için, müsterek bir hayır ve şefkat müessesesi olan Hilal-i Ahmer'in vaki olacak teşebbüsâtına bütün âlem-i islâmın seve seve ve kemal-i memnuniyetle zahir olacağından şüphem yoktur. Hilal-i Ahmer, bu dini vazifesinde de muvaffak olması için âlem-i islâmın lütuf ve muavenetine arz-ı ihtiyaç ediyor. Yapacağınız en ufak bir muavenetin bir kaç Müslüman ailesinin hayatını kurtaracağını düşününüz; doğrudan doğruya aynen ve nakden gönderilecek ianet de şükranla kabul edilecektir.

Bugün ezici bir harman içinde bulunan ve yarın iskan ve iâşe edilmek için bin müşkülâtla pençeleşecek olan Rumeli Müslümanlarının yegane istinatgahları imanları ve yegane ümitleri din kardeşlerinin ulviyet ve necabetidir.

Cenabı-kebira cümlemizin yardımcısı olsun.

Gazi Mustafa Kemal





Bir Gazetecinin Gözlemleri...

İstanbul'un en önemli gazetelerinden İleri, bir muhabirini gelen göçmenlerin durumunu yerinde gözlemlemek üzere Anadolu'ya gönderdi. Muhabir yorucu bir yolculuktan sonra Bursa'ya geldi. Buradan gazetesine gözlemleriyle ilgili saptadıklarını aktarmaya başladı. Muhabir, gazetesine yazdığı yazıda şunları söylüyordu:

“Girit'ten Gelen Göçmenlerin Fırtınalı ve Yağmurlu Bir Havada Mudanya'ya Çıkışları:

Mudanya; 3 Ocak (Özel Muhabirimizden) İleri gazetesince kutsal Anadolu'muzun durumu, halkın ve köylerin durumları ve gereksinimleri hakkında bilgi edinmek üzere, gezime sevgili İstanbul'umuzun pek yakın komşusu bulunan güzel Bursa'dan başlamayı daha uygun buldum. Bursa'da, Bursa'nın iskelesi, ticaret kapısı olan Mudanya'ya ve köylerine uzun zamandan beri gezi ve incelemelerime devam ettim. Güzel ve yeşil Bursa'mızın tarım ev ticaret dünyasındaki yeri, yönetim işlerinin oluş biçimi ve halkın alışkanlıklarına ilişkin sırasıyla mektuplarımı göndermeden önce, buralara pek açık biçimde dikkati çeken bir iki noktayı anlatmadan geçemeyeceğim. Genellikle köylü ve halkın buralarda tarım ve ticarete gözü açık, daha duyarlı, ilerleme ve gelişmeye pek büyük ölçüde eğilimlidirler. Yalnız bir konuda eksiklikleri var ki, her şeyi hükümetten beklemektedirler. Bu yön, aslında bizde görülmemiş bir ayrıcalıktır... Mudanya'ya ilk çıkan göçmen kafilesi, Selanik'in Langa köylüleridir. Bu zavallılar yerlerinden yurtlarından çıkarılarak Selanik'te uzun süre yoksulluk içinde kalmışlardır. Mal ve mülklerinin büyük kısmını yitirmişlerdir. Üç bin iki yüz nüfustan oluşan Langa göçmenleri Sakarya gemisiyle geldiler. Bu zavallıların yolculukları kötü zamanına denk geldiğinden yolda oldukça tehlike geçirmişler. Hatta gemi, Limni açıklarında batma tehlikesine gelmiş. Lakin kurtulmuşlar. Bir gece Limni limanında kaldıktan sonra Tuzla'ya gelmiş ve orada temizliğe tâbi tutulmuşlardır. Bu göçmenler genellikle rençper, çiftçi, tütcüdürler. Bunlar kendilerine oldukça uygun bulunan Susurluk yönüne iskân edileceklerdir. Göçmenlerin ikinci kafilesinde bir kısmı Langa köylüleri ve Kayalar halkından oluşmaktadır. Bunların oranı da bin iki yüz nüfustur. Bu göçmenler de tütcü ve tarımcıdır. Umumiyetle rençper, çiftçi, tütcüdürler.

Bunlar kendilerine en ziyade müsait bulunan Susurluk cihetine iskân edileceklerdir.

Üçüncü kısım göçmenler, Girit'in Kandiye halkından olup, iki bin sekiz yüz nüfustan oluşmaktadırlar. Bu zavallı dindaşlarımız hemen genellikle perişan bir durumdadırlar. Bir yıldan çok Kandiye'de mahsur bir halde kalmışlar ve pek çok sıkıntı çekmişler. Kandiye göçmenleri kıyı halkından oldukları için kısmen Mudanya'da ve kısmen de Trilye'de iskân edileceklerdir. Bu göçmenler içinde, yağcı, zeytinci, marangoz, kunduracı, dokumacı gibi pek çok sanatkârlar da bulunmaktadır. Fakat bu zavallı Girit göçmenleri kötü bir yazgı sonucu olarak çektikleri bunca baskılara karşılık olmak üzere, Mudanya'da da iyi zorluğa uğradılar. Bunları yüklemiş olan yüksek ve köhne Kırzade vapuru Aralığın yirmi dördüncü günü sabah saatlerinde Mudanya'ya ulaştığı halde, gemi süvarisinin inat ve ısrarı yüzünden ancak gece ay doğduktan sonra iskeleye yanaşabildi. Tâbi binlerce göçmen derhal çıkarılamadığı için gece oldu. Ve şiddetli bir yağmur yağmağa başladı. Göçmenlerin büyük kısmı yağmur altında çıkarıldıktan sonra fırtınanın şiddetinden gemi iskeleden ayrıldı. O sırada gemi vapur süvarisi de denize düşmüş ise de derhal kurtarıldı. Bir kısım göçmen ve eşya ile Gemliğe giden vapur pek çok arka arkaya gelen başvuru ve girişimler üzerine Aralığın yirmi dokuzuncu günü bir akşamüzeri yine yağmurlu ve rüzgarlı bir havada altı yüz tonu aşan göçmen eşyasını iskeleye bıraktı ve savuştu. Gemi süvarisi alımlık, binbaşılıkta emekli birisiydi. Zavallı göçmenler bu kez de yağmur ile kar altında eşyalarını ayırmak için uğraştılar. Müracaat ve teşebbüsler üzerine kanunu evvelin yirmi dokuzuncu günü bir akşamüzeri yine yağmurlu ve rüzgarlı bir havada altı yüz tonu mütecaviz muhacir eşyasını iskeleye bıraktı ve savuştu. Vapur süvarisi alımlık, binbaşılıktan mütekaît. Zavallı muhacirler bu sefer de yağmur ve kar altında eşyalarını tefriki ile uğraştılar⁴⁸⁴.

Bu trajik görüntülere sahne olan Kırzade'de, daha yolculuk anında şanssızlıklar görülmüştür. Yol sırasında salgın kuşkusu ortaya çıktı. Gemide yapılan sağlık taramasından sonra, 22 Ocak 1924 te bakanlığa gelen 2.526 kişilik yükle yola çıkmış olan Kırzade'de salgın hastalık belirtisi bulunmadığı belirtilmişti⁴⁸⁵.

484 İleri, 12 Kânunusani 1924.

485 Hilal-i Ahmer Reis-i Sanisi Hamid, 23 Kânunusani 1340 (1924); BCA, 272-14-76-28-5.

Ege Sularında Türk Bandırası ve Göçmen Trafiği...

Aynı günlere denk gelecek biçimde gemi trafiğinin genel görüntüsü şöyleydi: Giresun gemisi 2.200 çiftçi, 50 ipekçi, 27 hayvanla Tekirdağ'a geldi ve göçmenler karaya çıkarıldı. Ankara gemisi 1.713 çiftçi ile İzmir'e geldi. Göçmenler İzmir rıhtımına çıktılar. Bahrıcedit gemisi 701 göçmenle Çeşme'ye geldi; gemi göçmenleri ve göçmenlere ait eşyaları rıhtıma çıkardı. Sakarya gemisi 917 tüttüncü göçmeni İstanbul misafirhanesine getirdi. Bunlar Samsun'a gönderileceklerdi. Burada temizlikleri yapıp, karınları doyularak Samsun'a hareketi beklemeye başladılar. Rize gemisi 700 nüfus ve 400 ton eşya yüklü olarak Kandiye'den hareket etmişti ve denizde yol alıyordu. Gemi'nin yönü Erdek'ti. Burada yolcularını

ve yolcularına ait eşyaları karaya çıkaracaktı. Bunun yanı sıra aynı anda hareket etmeyi bekleyen gemiler de vardı. Bunlardan birisi Timsah'tı. Timsah adlı gemi 700 göçmeni yüklemiş bir durumda Selanik Limanı'nda bekliyordu. Gemi Gelibolu'ya ge-

lecekti. Kartal gemisi ise 805 göçmeni alarak, Selanik'ten yola çıkmıştı. Yolcularını Kalıkıratya'ya (Mimar Sinan- İstanbul) getirecekti. Gemilerin en büyüklerinden olan Akdeniz, 4000 kişiyi Selanik Limanı'nda yüklemeye başlamış ve bitirmek üzereydi. Bir kerede çok sayıda göçmen taşıyabilen dönemin bu en büyük gemisi, Selanik Limanı'ndan hareket ettikten sonra önce Gelibolu'ya uğrayacak, buraya 1.500 kişiyi bırakıp; oradan Mudanya'ya yönelecekti. Mudanya'da 2.500 kişiyi karaya çıkarması bekleniyordu. Türkiye gemisi ise 1.300 Kandiyeli'yi Bodrum'a getirmek üzere hareket etmek üzereydi. Trabzon gemisi ise hala Girit sularındaydı. 1.200 kişiyi yüklemiş yola çıkmıştı. Yol-

cularını Güllük (Menteşe) iskelesine çıkaracaktı⁴⁸⁶.

1924 yılının Ocak ayının ilk haftasında durum böyleydi. Gemiler dur durak bilmeden göçmen taşıyorlardı.

12 Ocak günü Türkiye gemisi, Selanik'ten kalkmış, İzmir'e doğru seyir halindeydi. Bu yolculuk sırasında dört kadın doğum yaptı. Yeni doğan bebeklerden ikisine Mustafa Kemal ve Latife adları verildi. Bu adlar, Mustafa Kemal ve Latife Hanım'ın göçmenler arasında oldukça sevildiğini göstermektedir. Diğer iki bebeğin adı da Mustafa Bahri ve Emine'ydi⁴⁸⁷. Aynı gün Giresun göçmen almak için İstanbul'dan hareket etmişti. Gemi Selanik ve Kavala'daki göçmenleri alacaktı⁴⁸⁸.



Bu arada İstanbul'a gelen Mübadele Müsteşarı Miralay Ömer Lütfi Bey'in gazetelerde yer alan bir söyleşi yayımlandı. Ankara'dan İstanbul'a gelen Ömer Lütfi Bey, mübadele süreci ile ilgili şunu diyordu. "Bugün mübadele yoktur. Yalnız Selanik'te ve Kavala'da Drama ve Girit'te toplanmış İslam

ahalinin Türkiye'ye taşınması konusu vardır. Bakanlığın olduğu tarihte, Selanik'te 20.000 nüfus toplanmıştı. Önce bunlarla Kavala, Drama taraflarında yaklaşık 100.000 ve Girit'teki 20-30 bin nüfusun taşınması söz konusu idi. Bakanlık Selanik'teki 20.000 göçmeni taşıdı. Fakat bu taşıma sırasında daha 25.000 kişi toplandı. Bugün Selanik'te bulunan Kırzade, Giresun ve Kartal gemilerinin hareketinden sonra da ancak 21.000 kişi kalacaktır ki bunların taşınmaları için de gereken önlemler alınmıştır. Girit'te Kandiye, Resmo ve Hanya'da taşınacak 14.000 kişi vardır. Türkiye ve Trabzon gemileri bu 14.000 küsur göçmenden 2.500 kişiyi Darıca'ya ve Erdek'e taşıma emrini almışlardır. Kavala'da göçmen azdır.

486 Hâkimiyet-i Milliye, 7 Kânunusani 1924.

487 Ahenk, 15 Kanunusani 1923.

488 İleri, 13 Kânunusani 1924.

Drama’da ara kurul Kavala’ya göçmen almak için gönderdiğimiz gemiler kapasitelerinden az nüfus ile hareket ettiler. Şimdiye kadar Kavala’dan taşınacak göçmenlerin oranı ancak 2 bin kadardır. Düin hareket eden Rize gemisi Kavala’da toplanan 1.100 göçmeni alıp İzmir’e götürecektir. Ardından Mübadele Kurulu’yla kararlaştırıldığı gibi, Mayıs sonuna kadar Kavala ve Selanik’ten ellışer bin kişi taşınacaktır. Girit’teki mevcut da gönderilecek birkaç gemi ile kısa bir zaman içinde bütünüyle taşınmış olacaktır. Bu güne kadar tahminen 80.000 kadar Türkiye’ye taşınan ve yerleştirilen göçmen bulunmaktadır⁴⁸⁹.”

Aynı günlerde Ankara gemisi göçmen indirmek için Selanik’ten aldığı 1.500 göçmenle İzmit’e ulaşmıştı⁴⁹⁰.

Bu arada ilginç bir haber, kamuoyunda dalgalandı. Ayvalık göçmenleri İzmir’e gitmek istiyorlardı. Bunun için İstanbul’dan Müfettiş Reşit Bey gitmiş ve yörede incelemelerde bulunmuştu⁴⁹¹.

Aynı ayın ortasına doğru gemi trafiği şöyleydi: Langaza’nın çiftçi ahalisinden 808 kişi, beraberlerinde 10 koyun da olduğu halde, 14 Ocak günü Selanik’ten hareket etmişlerdi. Bunlar İzmit’ten trenle Konya’ya sevk edileceklerdi. 612’sinin Ilgın’a, 512’si de Konya’ya yerleştirilecekleri sanılıyordu. Prezya adlı yabancı bir gemiye de 5.000 kişi Selanik’ten binmişti. Gemi büyük bir gemiydi. Ambarına 1.937 koyun yüklenmişti. Bu koyunların sahibi ve bakıcısı olan 129 çoban da gemide yerini almıştı. Bunlardan ayrı olarak 40 da büyükbaş hayvan yüklemişti. Geminin yönü İzmir olacaktı. Bu hayvanlar 129 çobana ait olanlardı. Bunlardan ayrı olarak 1.910 kişiye ait 917 büyük ve 720 küçükbaş hayvan da gemiye yüklenmişti. Bunların Ocak ayının 24’ünde İzmir’de olması umuluyordu. Prezya Selanik’ten yola çıkmayı beklerken, aynı anda Girit’ten bazı gemiler yola çıkmışlardı. Türkiye gemisi, göçmen taşımada en etkin gemilerden birisiydi. 1.070 göçmeni yükleyerek Ocak ayının 15’nde Girit’ten yola çıkmıştı. Yönü Bodrum’dur. Trabzon gemisi de 1.240 kişiyle Kandiye’den yola çıkmıştı. O da Güllük iskelesine gidiyordu. Bu gemiler yolcularını belirtilen yerlerde indirdikten sonra tekrar Girit’e giderek orada gemi gelmesini bekleyen 3.000 kişiyi yükleyip, yeniden Türkiye’ye doğru hareket edeceklerdi. Bu 3.000 ki-

şinin yanlarında hayvanları da vardı. Bunlar soğuk altında gemi bekliyorlardı. Selanik’te belli bir rahatlama vardı. Gemiler en çok göçmen birikmesinin görüldüğü Selanik’ten yoğun olarak göçmen taşımışlar, orada gözlemlenen birikintiyi eritmişlerdi. Görünüşe göre Mart ayına kadar pek göçmen birikmesi olmayacağı umuluyordu. Ancak bu, o an için yapılan bir tahmindir. Çünkü bu süreçte hiç beklenmedik gelişmeler görülebiliyordu. Aynı günlerde Kırzade ve Giresun gemileri Selanik’ten bekleyen gurupların tamamını yüklemiş ve yola çıkmışlardı. Kırzade 3000, Giresun ise 2.500 kişiye kadar taşıyabiliyordu. Bunlar alabildikleri kadar göçmen yüklemişler ve yola çıkmışlardı. Yönleri Çanakkale’ydi⁴⁹².



Ocak ayı gemi trafiğinin ve göçmen taşıma işinin en yoğun olduğu aylardan birisiydi. Soğuk, fırtına ve kar her yerde görülüyor; doğal zorluklar taşıma işini güçleştiriyordu. Buna karşın Türk gemicileri durmuyor, sürekli göçmen taşıyarak, tarihlerinin belki de en önemli ve onurlu işlerinden birini yapıyorlardı. Ocak ayının üçüncü haftasında denizlerde Türk gemilerinin genel durumu şöyleydi: Bu hafta içinde toplam 7.665 kişi, yanlarında 1.8016 hayvanlarıyla birlikte Türkiye’ye gelmişlerdi. 17.869 kişi de 4.083 baş hayvanla birlikte harekete hazır bekliyorlardı. Giresun gemisi Ocak ayının üçüncü haftası Selanik’ten göçmen yüklüyordu. Kırzade de Giresun’un hemen yanındaydı. Göçmenler dağınık ve guruplar halinde iskeleye geldikleri için gemilerin bekleyişi uzamıştı. Bu iki gemi yükleme işini tamamlayıp Selanik’ten hareket ettikten sonra, Selanik’ten yakın zamanda taşınacak göçmen kalmayacağı sanılıyordu. Yalnız 5.100 Kesriyeli ile 255 büyük, 70 küçükbaş hayvan düzgün guruplar biçiminde yüklemeye hazır

489 İleri, 13 Kanunusani 1924.

490 İleri, 14 Kânunusani 1924.

491 İleri, 14 Kânunusani 1924.

492 Hâkimiyet-i Milliye, 17 Kânunusani 1924.

haldeydiler. Bu göçmenlerin yarısından fazla kısmı Giresun'a ve Kırzade gemilerine bindirileceklerdi. Geriye kalanlar için ayrıca gemi gönderilmesi düşünülüyordu. Kavala'da ise aynı günlerde üç ayrı grup, yüklemeye hazır halde bulunuyorlardı. Birinci gurup 1.143 kişi vardı. Bunların yanında 543 büyükbaş ile 125 küçükbaş hayvan vardı. İkinci grupta 1.911 kişi yer alıyordu. Bunların yanında 915 büyükbaş hayvan ile 720 küçükbaş hayvan vardı. Üçüncü gruptaki 1.165 kişinin yanında da 238 büyükbaş ve 807 küçükbaş hayvan vardı. Birinci gurubu Rize gemisi getirecekti. 16 Ocak günü gemi bu insanları hayvanları ve diğer yükleriyle birlikte yüklemeye başlamıştı. Geminin yönü İzmir olacaktı. İkinci grubu Akdeniz yükleyecekti. Yükleme günü olarak 24 Ocak bekleniyordu. Türkiye'den dönecek ve ön hazırlıklarını yapacak olan Akdeniz, ancak bu tarihte göçmen bindirmeye başlayabilecekti. Bu geminin de hareketinden sonra yönü İzmir olacaktı. Üçüncü gurubun ise 25 Ocak günü bir gemiye bindirilmesi umuluyordu. Henüz bu insanların hangi gemiyle taşınacağı belirlenmemişti. Ancak bunları yükleyecek gemi belli olduktan ve yükleme işleri tamamlandıktan sonra, gönderilecekleri yerin Samsun olacağı biliniyordu. Girit'te de bu tarihte Hanya, Resmo ve Kandiye'de bekleyenler vardı. Hanya ile Resmo'da 2.400; İstiya limanında 650, Kandiye'de 3.500 kişi gemi bekliyordu ve bunlar yüklemeye hazır bir halde ön işlemlerini yaptırmışlardı. Hanya, Resmo ve İstiya limanında bulunanları Türkiye ve Trabzon gemileri alacaktı. Trabzon Güllük'e, Türkiye ise Darıca'ya doğru yol alacak ve yolcularını buralardaki iskelelere çıkaracaktı. Kandiye'dekileri almak üzere bir gemi ayrılmak üzereydi⁴⁹³.

Bu arada Kırzade Selanik'teki yüklemesini tamamlamış ve yola çıkmıştı. İzmir ve Bandırma'ya gelecek olan bu insanların sayısı 2.526'ydı. Yanlarında 206 büyük ve 85 küçükbaş hayvan bulunuyordu. 909 göçmenle 286 büyük ve 2.962 küçükbaş hayvanla birlikte 150 ton değişik türde eşya yüklemiş olan başka bir geminin de 2 Şubat günü Bandırma'ya gelmesi bekleniyordu⁴⁹⁴. Bu günlerde bazı yabancı kumpanyaların altı ayda bir yaptıkları kabotaj sözleşmesi tamamlanmıştı. Bu nedenle Türk sularındaki etkinlikleri sona ermişti. Bu nedenle İktisat Bakanı Hasan Bey'e başvurarak, sürelerinin uzatılmasını istediler. Türk hükümeti bunlar için üç ay daha izin verdi⁴⁹⁵.

Kavala, Selanik ve Girit'te Resmo, Kandiye ve Hanya... Ocak ayı içinde en çok göçmen yüklemesinin yapıldığı yerlerdi. Girit en sorunlu bölgelerden birisiydi. Doğal özelliği gereği, göçmenlerin limanlara ulaşıp, gemilere binmelerinde zorluklar vardı. Dağlık arazisi, sorunlar yaratıyordu⁴⁹⁶.

Kış koşullarının etkisini en çok hissettirdiği bu dönemde, Türkiye de elindeki bütün olanaklarıyla bu sürecin hızlı işlemesi için çabalıyordu.

Ocak ayının son haftasına gelindiğinde Yunanistan ve Türkiye arasında göçmen taşıyan gemilerin genel durumu şöyleydi: Selanik'te Kırzade ve Giresun'un ayrılmasından sonra hala 3.760 göçmen vardı. Bu insanlar, Kızılay'ın (Hilal-i Ahmer) kurduğu çadırlar içinde, soğukta bekleyip duruyorlardı. Bunları almak üzere Rize, Aslan ve Turan gemileri Türkiye'den Yunanistan'a doğru hareket etmişlerdi. Bu göçmenlerin getirilmesinden sonra, artık Selanik'ten göç yavaşlayacak ve bir gemiyi dolduracak göçmen birikmesi olduktan sonra buradan taşıma yapılacaktı. Buna karşın Marta kadar Kozana, Kayalar, Naslıç, Grabene, Vodine, Karaferye, Serfice, Kesriye ve Karacaovalılardan 70.000 kişinin taşınması kararlaştırılmıştı. Bu aşamadan sonra taşıma işinin buralarda yoğunlaşması bekleniyordu. Aynı tarihlerde Kavala'da gemilere yüklenmek üzere altı kafiyelek göçmen birikmesi oluşmuştu. İlk gurubu Rize gemisi alarak İzmir'e hareket etmişti. İkinci gurubu da Akdeniz alarak İzmir'e götürmek için yükleme işini sürdürüyordu. Üçüncü gurubu yüklemek üzere Giresun Kavala'ya gönderilmişti ve yoldaydı. Giresun bu göçmen gurubunu yükledikten sonra Samsun'a getirecekti. Dördüncü grup için Kartal ve Trabzon gemileri ayrılmıştı. Bunlar Türkiye'den yola çıkmışlardı ve aynı anda Kavala'da bulunmaları sağlanacaktı. Aynı anda yükleme yapmaya başlayacaklardı. Bunların göçmenleri indirme iskelesi İzmir'di. Beşinci kafiyeleyi almak üzere Ümit gemisi gidecekti. Ümit'in bunları Bandırma'ya çıkarması bekleniyordu. Altıncı kafiye ise 3 Şubatta hazır olacaktı. Akdeniz gemisi İzmir'de bulunuyordu. İzmir'deki indirme işi bittikten sonra Kavala'ya gelecek ve son kafiyeleyi yükleyecekti. Bu insanların nereye götürüleceği henüz kararlaştırılmamıştı; ancak indirme iskelesinin Samsun olacağı sanılıyordu.

Bu arada Türkiye Girit'te, İstiya Limanı'nda yükleme yapıyordu. Gemi göçmenleri Darıca'ya çıkar-

493 *Hâkimiyeti Milliye*, 20 Kânunusani 1924.

494 *Hâkimiyet-i Milliye*, 24 Kânunusani 1924.

495 *Hâkimiyet-i Milliye*, 24 Kânunusani 1924.

496 *THAM*, III/ 30 (15 Şubat 1924), s.197.

racaktı. Bunun yanı sıra Sulh da yola çıkmıştı. Resmo ve Hanya'dan 1.450 göçmeni alarak Güllük'e çıkaracaktı. Kandiye'de ise yüklemeyi bekleyen 3.500 göçmen vardı. Bu göçmenler Mersin'e gideceklerdi. Bunları almak üzere Sakarya gemisi ayrılmıştı. Samsun 28 Ocak günü İstanbul'dan hareket edecek ve Kandiye'ye gidecekti.

Bu arada Trabzon Erdek'e 19 Ocak günü göçmen çıkarmıştı. Karaya çıkan 1.245 kişi Kandiye'den gelmişlerdi. Bunlardan 415'i çocuktı. Göçmenler yanlarında keçi ve koyun getirmişlerdi. İndirme işi akşama kadar sürmüştü. Her türlü ikramda bulunan bu insanların dinlenmeleri de sağlanmış, ön sağlık denetimleri yapılmıştı. Bunlarla ilgili dönemin bir gazetesi şu bilgiyi vermektedir: "*Kendilerine pirinç çorbası vesaire tevzii edilmiştir. Aralarında 4 muallim, 214 çiftçi, 2 kasap, sarraf, 3 mülk sahibi, 3 kahveci, 4 talebend, 1 berber, 1 arabacı, 3 sabuncu, 3 bakkal, 1 kâtip, 1 bıçakçı, 1 kunduracı, 1 kayıkçı, 1 sanatçı, bir dabbah (derici) vardır*"⁴⁹⁷. Gelenlerden geriye kalanların çoğu ameleydi⁴⁹⁸.

Yine bu ayın sonunda Kartal'la Konya'ya gönderilmek üzere 815 ve Aslan'la Bilecik'e gönderilmek üzere 471; bunlardan ayrı olarak da 14 göçmen getirilmişti. Bunların 470'i Konya merkeze, 222'si Ilgın'a, 35'i Adapazarı'na gönderilmişti. 471 nüfusun da Bilecik'e gönderilmesi bekleniyordu⁴⁹⁹. Bu arada Kavala'dan hareket eden Rize 720 göçmenle İzmir'e ulaşmıştı. Bunlar da karantina işleri bittikten sonra Çeşme'ye gönderileceklerdi⁵⁰⁰.

Şubat ayında göçmen getirme işi göreceli olarak yavaşladı. Selanik'teki göçmenlerin büyük kısmı taşınmış; Yunanistan'daki başka iskelelere ağırlık verilmişti. Ağırlık artık Kavala ve belli ölçülerde de Girit'ti. Örneğin 30 Ocak günü Kavala'dan hareket eden Akdeniz⁵⁰¹, 2 Şubat günü İzmir'e gelmişti. Göçmenlerin yanında çok sayıda hayvan olduğu halde İzmir'e gelmişti. Gemide 672 sığır ve at, 615 koyun vardı. Akdeniz'le gelen bu insanların 537'si Lefteri köyündendi. Bu köyden gelenlerin yanında 236 sığır ve at, 202 koyun ve 1.060 parça eşya bulunuyordu. Yine Korusu köyünden 630 kişi vardı. Bunların da yanında 154 at ve sığır ile 1.438 denk eşya bulunuyordu. Bozalıcı'dan 449 kişi vardı; bunlar da yanlarında

216 at ve sığır, 23 koyun ve 950 parçadan oluşan eşya getirmişlerdi. Alacık'dan 163 nüfus, 35 at ve sığır ile 1 koyun ve 350 parça eşyayla gelmişlerdi. Dereli'den gelenlerin sayısı 120'ydi. Yanlarında 3 at ve sığır, 38 denk eşya bulunuyordu. Aynadan 277 kişi 558 parça eşyayla, Mevcelan'dan 17 kişi 289 at ve sığır, 38 denk eşya ile Kavala Merkez'den 88 nüfus 167 parça eşyayla; Drama Merkez'den de 19 nüfus 42 parça eşya ile İzmir rıhtımına inmişlerdi⁵⁰².

Akdeniz'le gelen bu göçmenler için de bir arşiv belgesi şu bilgiyi veriyor: Gelen bu insanların 2.344 tütüncülük yapan çiftçiydi. Mevcelan'dan binen yedi kişi çobandı. Bu grubun yanlarında getirdikleri hayvan sayısının çokluğu bundandı⁵⁰³.

Bu zaman diliminde Bursa'ya gelen göçmenler Gemlik ve Mudanya kasabalarından Bursa'nın değişik yerlerine serpiştirilmişlerdi. Bursa'nın İnega-zı, İrfaniye, İsmet Paşa, Demirtaş, Anamur köylerine yerleştirilen bu insanların bir an önce üretici konuma getirilmeleri gerekiyordu. Sakarya ve Ankara gemileriyle altı vagon, Kırzade gemisi ile 600 ton eşya getirilebilmişti. Hayvan olarak da 7 öküz, 800 merkep, 5 bargir, 7 keçi, 20 tane av köpeği getirebilmişlerdi. Göçmenlerin üretici duruma gelebilmeleri için araç-gereç sağlanmaya çalışılıyordu⁵⁰⁴.

Bir gazetenin resmi yetkililerden aldığı bilgiye göre 22 Kasım 1923 tarihinden 20 Ocak 1924'e kadar, yaklaşık iki ay süreyle 30.000'e yakın göçmeni taşımış olan gemiler, taşıdıkları göçmen sayıları ve indirdikleri iskeleler şunlardı⁵⁰⁵:

Kartal	800	Bandırma
Ankara	1.151	Mudanya
Arslan	9.18	Tekirdağ
Tetis	220	Tekirdağ
Sakarya	3.234	Tekirdağ
Veladimpo	5.135	İzmir
Jan	218	İzmir
Ankara	1.978	Tekirdağ
Giresun	2259	Mudanya
Timsah	372	Tekirdağ
Akdeniz	5.070	Mudanya

Gemiler gidip geliyor; rıhtımlarda biriken kalabalık gemilerle taşındıktan bir süre sonra, öbek öbek yeniden toplanmalar oluyordu. Bekleyenler yalnızca Selanik, Kavala, Hanya, Resmo, Kandiye

497 *Hâkimiyet-i Milliye*, 28 Kânunusani 1924.

498 *Hâkimiyet-i Milliye*, 28 Kânunusani 1924.

499 *Hâkimiyet-i Milliye*, 29 Kânunusani 1924.

500 *Hâkimiyet-i Milliye*, 29 Kânunusani 1924.

501 *Hâkimiyet-i Milliye*, 1 Şubat 1924.

502 *Hâkimiyet-i Milliye*, 3 Şubat 1924.

503 *BCA*, 272-14-76-28-8.

504 *Hâkimiyet-i Milliye*, 3 Şubat 1924.

505 *İleri*, 25 Kânunusani 1924.

gibi büyük iskelelerde olanlar değildi. Daha küçük adalarda da insanlar iskelelerde bekleyişteler. 4 Şubat 1924 günü, bu adaların görünüşü şöyleydi: Limni'de 1400, Sakız'da yaklaşık 60 göçmen beklemekteydi. Bu adalara büyük gemi yanaşamıyordu. Ancak, küçük gemilerle insanlar taşınabilirdi. Buralardan bakanlığa ulaşan yazılarda, rıhtımlara doluşup bekleyen bu insanları alacak büyüklükte bir gemi gönderilmesi istenmekteydi. Atina'dan Hamdi Bey imzasıyla gelen

telgrafta, bir gemi göndermeye karar verilirse, geminin ne zaman gönderileceğinin belirtilmesi de isteniyordu⁵⁰⁶. Bakanlık bu telgraf üzerine harekete geçti. Limni mübadillerinin önemli bir kısmı İzmir Lİmanı üzerinden Foça'ya gönderildi. Bunların büyük çoğunluğu işsizdi. Rençperlikle yaşamlarını sürdürmüşlerdi; ancak Limni'de bu uğraşı, kendilerinin tarlalarda, bağlarda çalışması şeklinde değil, arazilerini ortaklık yoluyla işletmek biçimindeydi⁵⁰⁷.

Mustafa Necati'nin İzmir Gezisi...

Mustafa Necati, gün gün gemilerin hareketiyle ilgili bilgiler alıyordu. Göçmenlerin durumu ve gemilerin hareketiyle ilgili olarak bakanlığın Sevkıyat Müdürlüğü'ne sürekli telgraflar geliyordu. Kimi zaman hareketi beklenen ama bir haber alınamayan gemilerle ilgili endişelerin de yaşandığı oluyordu. İletişim olanakları o dönemin koşullarından dolayı yeterli değildi. Haber alınamayan ya da

eksik bilgi gelen gemi hareketleriyle ya da taşıma süreçleriyle ilgili herhangi bir konudan dolayı, sıkıntılı anlar yaşanabiliyordu. Mustafa Necati duygulu bir kişiliğe sahipti. Göçmenlerin karda-kışta,

kıyamet gibi bir havada yola çıkışlarının vicdani sorumluluğunu duyuyor; bir tek göçmenin üşüyüp üşümediğini, aç bir yavrunun kalıp kalmadığını; sütsüz-ekmeksiz kalan bir tek çocuğun ya da hasta birinin olup olmadığını değişik yerlere gönderdiği telgraflarında soruyor; varsa bu duruma müdahale edilmesini istiyordu. Tarihsel olarak büyük bir görev yüklendiğinin farkındaydı. Göç sürecinde sorumluluk yerinde bulunan bütün memurların ve bu sürece katkıda bulunanların tarihsel bir sorumluluğun karşısında olduklarını unutmamaları gerektiğini düşünüyordu. Yazdığı yazılarında; "Kayıtsızlık yüzünden bir nüfus için vicdan azabı duyacak duyarlılıkta, samimi bir yürekle donatılmış olduğunu

*kabul ettiğim arkadaşlarımdan istek ve rica ettiklerim şunlardır: Yoksul durumda olan göçmenlerin ve çocuklarının iâşeleri nasıldır? Bu gereksinim nasıl karşılanıyor? Karınları doyuyor ve verdiğiniz ekmeğin yanına katık sağlayabiliyorlar mı? Elementlerini, acılarını unuttular mı?"*⁵⁰⁸

O bu duygular altındayken; basın, karaya inen göçmenler için yerli halkı yardıma çağırıyordu:

"Soluk ve zayıf çehrelerinde en kötü anıların, ateş gibi çizgileri göze görünen bu zavallılar Rumeli'mizin gelişkin ve yeşil yuvalarından değil, virane bucaklarından atılmışa benziyorlar. Kundakları sırtında ve perişan bir halde titreyen bu hicret

analarının sisli benizlerinde son günlerin senelerden beri izlediği çirkin ve kötü görüntüler karşısında, garip mezarları gibi çökmüş ve kararmış, hepsinin şiddetle çarpan kalplerinde yalnız bir ümit ve bir tek emel çarpıyor. Ey bu zavallı kitlenin kalbinde ışıldayan biricik ümit ışıltısının merhemi olan kar'i (okuyucu)! Elini göğsünün üstüne koy, gözlerini bir an için kapat ve kible-i Allah'a dönerek, üç saniye düşün: Soğuk, karanlık geceleri yırtık hasırlar altında titreye titreye geçiren bu insanlar Müslüman'dır. Yeşil yuvalarını, tüten ocaklarını, beyaz sürülerini bırakarak Karadeniz kıyılarına serpilen bu vatandaşlar dindaşındır. Senin kahraman ordunun par-

506 BCA, 272/11-17-25.17.

507 İzmir Vilayeti'ne Ait Topografya, s.13

508 Anadolu'da Yenigün, 17 Kânunuevvel 1923.

lak süngüsüünden kaçanlar, yine senin namına bütün intikamlarını bu insanlardan aldılar. Bunların içinde yavuklusu ölmüş gelinler boğuk ve kısıp iniltilele ağlıyor; yavrusu parçalanmış analar, dindaşının karşısında el bağıyor; ihtiyar dedeler, nasırlı ellerini açmış, senden ve senin temiz ve saf kalbinden doğacak müriüvveti bekliyor”⁵⁰⁹

Basındaki hava buydu. Vicdanlar kabarmış; ulusal bir coşkuyla bütünleşmişti. Bakanın yüreği ağzındaydı. Yalnız bakan değil, duyarlı olan her Türk yurttaşı, bu acıyı yüreğinde duyuyordu.

Bir tek göçmenin bir ruhsal kırgınlık içine düşmesi Mustafa Necati’yi rahatsız ediyordu. En doğru şey, göçün yoğun olarak yaşandığı yerlere gitmek ve sorunları bire bir yerinde gözlemlemektir. Bu nedenle Mustafa Necati bir yurt gezisi yapmayı düşündü. Göçmenler, Türkiye’ye yığılmaya başladıklarında, uygulamaları yerinde görmek üzere yurt gezilerine başladı.

Bu gezilerden birisi İzmir oldu:

6 Şubat 1924 günü İzmir’e gitmek için şimendiferle yola çıktı. Yanında Genel Müfettiş Sabri, Özel Kalem Müdürü Mahmut Nedim, Mübadele Genel Müdürlüğü memurlarından Ali, Özel Kalem memurlarından Hasan Fehmi ve Cemil Beyler bulunuyordu⁵¹⁰. Bakanı, Ankara istasyonunda uğurlayanlar arasında Başbakan İsmet Paşa ve pek çok milletvekili de vardı⁵¹¹. Mustafa Necati Bey Ankara’yı İzmir’e bağlayan demiryolunda sefer yapan trene bindi; tren yavaş yavaş hareket etti. Saatler geçiyor; tren Afyon, Uşak, Alaşehir, Salihli, kasaba boyunca adım adım İzmir’e doğru ilerliyordu. Mustafa Necati Bey, trenin yolu üzerinde olan istasyonlarda halkın arasına karışıyor; kısa aralar içinde mülki ve yerel yöneticilerle görüşüyordu. Halkın genel durumu neydi? Daha üç beş ay önce, bu bölgeyi yalayıp geçen Yunan işgali sonrasında halk ne ölçüde kendisini toparlayabilmiş, bu bölgede merkezi yönetim ne ölçüde varlık gösterebilmişti! Bakan, temasa geçtiği kişilerden sorunlarını dinliyor; eksik kalan sorunlardan nelerin nasıl ya-



pılabileceğini araştırıyordu. En çok üzerinde durduğu konu terk edilmiş mülklerdi. Türkiye’den giden Ortodoks Rumların gitmesiyle geriye kalan bu mallar, gelecek göçmenlere dağıtılacaktı. Düşmanın geri çekilirken yanıp yıktığı yerleri görüyor; bu yıkımın boyutlarını değerlendiriyordu. Savaş, her şeye karşın acı bir şeydi. Sonunda zafer bile olsa, her savaş bir şeylerin yitirilmesine neden oluyordu. Yeni baştan onarımı, hatta yeniden kurulması gereken yığınla yerleşim yeri vardı. Yardıma gereksinimi olan kitleler etrafını çeviriyor, yardım talep ediyorlardı. Savaştan çıkmış hükümetin kuşkusuz olanakları sınırlıydı. O, gereken onarım etkinliğine yöneleceklerini söyleyerek, yürekleri ferahlatıyor; umutlu olmalarını öğütüyordu. Yardıma gereksinimi olanlara inşaat malzemesi verileceğini belirtiyordu. Yanıp yıkılan bu yerlere gelen göçmenler arasından özellikle yapı ustası, marangoz, taş işçisi gibi zanaatkâr olanların gönderileceğini vurguluyordu⁵¹².

Bu küçük incelemelerin ardından yeniden trene biniyor, İzmir’e doğru yolculuğuna devam ediyordu. Trende, belli istasyonlara gelindiğinde, genç bakana iletilmek üzere telgrafla gelen raporlar o, vagonundayken ulaştırılıyordu.

Bakan, İzmir seyahatindeydi; tren ağır ağır İzmir’e doğru ilerliyordu; ancak onun akli göçmen taşıyan gemilerdeydi. Hangi gemi neredeydi? Hangi gemi yola çıkmıştı? Kaç göçmen, yanlarında ne kadar hayvan ya da eşya ile yollara dökülmüştü? İndirme iskelelerine ulaşanlar ya da ulaşmak üzere olanlar hangileriydi? Yolculuk anında herhangi bir sorunla karşılaşan gemi ya da sıkıntıda olan bir göçmen var mıydı? Bakan, bütün bu sorularla kafası meşgul bir haldeyken ilerliyor; önüne konulan raporları dikkatle inceliyordu. Örneğin; “Afyon-İzmir Şimendiferi üzerinde Mübadele, İmar ve İskân Vekili M. Necati Hazretlerine” diye başlayan ve hemen yanında “*El-den Nasuhi Beyle verilmiştir 6/7*” notu bulunan rapor önüne konuldu. Rapor 6 Şubat’ı 7 Şubat’a bağlayan gece yazılmıştı. Raporun başlangıcında; “*İki numrolu rapordur*” notu göze çarpıyordu; çünkü bundan

509 Haber, 8 Teşrinisani 1923.

510 Hâkimiyet-i Milliye, 5 Şubat 1924.

511 Türk Sesi, 6 Şubat 1924.

512 Hâkimiyet-i Milliye, 8 Şubat 1924.

önce de kendisine bir rapor yola çıktığı gün iletilmiş; gemilerin hareket tablosu önüne konulmuştu. Bu rapor, bir önceki raporun güncellenmiş haliydi. Özenle yazılmış rapora göre 6 Şubat tarihi itibarıyla; yükleme iskelelerinde göçmenlerin durumunda herhangi bir değişiklik yoktu. İskelelerde hala gemi gelmesini bekleyen göçmenler vardı. Rize gemisi 4/5 Şubat gecesi yola çıkmış, dümeni Selanik'e doğru kırmıştı. Gemi en önemli göçmen yükleme rıhtımı bulunan bu kente doğru yönelmişti ve seyir halindeydi. Bu rıhtımda yığılan göçmen sayısı o gün için oldukça fazlaydı. Bu nedenle ertesi gün, yani 7 Şubat günü Antalya'nın da hareket edeceği bilgisi raporda yer almıştı. Sulh üç gün önce, yani 4 Şubat'ta Selanik'e ulaşmıştı. Buna ilişkin bilgi, İstanbul'dan gelmişti. Kartal ile Turan'ın durumu ise bir önceki raporda belirtildiği gibiydi ve bir değişiklik yoktu. Akdeniz 6 Şubat'ta gündüz ve Ümid aynı gün akşamüzeri üç yüz çadırı yükleyerek İstanbul'dan hareket edecekti. Giresun ve Akdeniz'in durumlarında değişiklik yoktu. Sakarya'nın Kavala'ya ulaştığına ilişkin bir bilgi henüz alınamamıştı⁵¹³.

Aynı raporda indirme iskeleleri hakkında bakana bilgi veriliyordu: Darıca'da göçmen boşaltma işini tamamlayan Türkiye gemisi, 7 Şubat günü verilecek emri yerine getirmeye hazır olduğunu bildirmişti. Yeni görevinde, İzmir'e göçmen getirmek için Yunanistan'a doğru gidecekti. Raporun bakanın elinde bulunduğu anda gemi Zonguldak'tan kömür alıyordu. Ankara gemisinin Kavala'ya hareket etmesi ve göçmen getirmesi beklenirken, gemi hareket etmekte gecikmişti. Bu nedenle Türkiye'ye Ankara'nın yerine

Kavala'ya hareket emri verilmişti. Aslan, seyir halindeyken kömürünün yetersiz olduğunu bildirmişti. Bu nedenle gemi süvarisi, göçmenleri Fethiye'ye boşaltmak için Sevkıyat Müdüriyeti'nden istekte bulunup, izin istemişti. Ancak bu istek Fethiye Aslan'da o an için bulunan göçmenleri yerleştirmek için uygun olmadığından geri çevrilmişti. Şimendifer durumunda değişiklik yoktu. Drama'dan şimendiferle yapılan göçmen taşıma işine ara verilmişti⁵¹⁴.

İskân durumu ise şöyleydi: Ayvalığa altı bin nüfus yerleştirildiği anlaşıyordu. Fethiye'ye 3.000, Güllük'e 600'ü tütüncü olmak üzere 1.800 kişi yerleştirilmişti. Ancak buraya 3.000 kişinin daha yerleştirilebileceği anlaşılmıştı⁵¹⁵.

Mustafa Necati, an an gemilerin ve göçmen yerleştirme işinin geldiği boyutu gözden geçiriyordu.

Mustafa Necati 8 Şubat akşamı İzmir'e geldi. Kendisini İzmir'de, o gün için İzmir'de bulunan bazı mebuslar, bakanlığa bağlı Mıntıkâ Müdürü İhsan Paşa ve diğer memurlar Basmacı İstasyonu'nda karşıladılar. Mustafa Necati önce Kemer'deki misafirhaneyi gezdi. Orada göçmenlerle oturup çay içti. Bu dinlenme anında onların dertlerini ve yakınmalarını dinlemiş; gece yarısına kadar

misafirhanede bulunarak, orayı her yönüyle inceleme olanağı bulmuştu. Ertesi gün de Hükümet Dairesi'ne gelerek çalışmaya başlamıştı. Gazetelere ilanlar vererek, mübadil, harikzede (yangından zarar görenler), felaketzedeler (savaşta zarara uğrayanlar) ve doğu illeri göçmenlerinin kendisine "her dakika" doğrudan başvurarak, sorunlarını anlatabi-



513 BCA, 272/14-76-28-17.

514 BCA, 272/14-76-28-17.

515 BCA, 272/14-76-28-17.

leceğini, haklarını isteyebileceğini duyurdu. Bakan tam yirmi gün İzmir’de kaldı. Foça ve Urla’da incelemelerde bulundu. Göçmen misafirhanelerinde, karantinada ve göçmen sağlık ekipleri arasında zaman geçirdi. Bire bir sorunları görme, gözlemleme ve irdeleme olanağı buldu. Bir mühendisin yönetiminde kurul oluşturarak, taşıma ve yerleştirme işlerini doğrudan düzene koymaya çalıştı. Kurduğu bu ekip aracılığıyla, göçmenlerin indirme iskelelerinden, kaldıkları misafirhanelere kadar süreçte karşılaştıkları güçlüklerin ve yaşadıkları anların her ayrıntısıyla ilgileniyordu. Öyle ki, göçmenlerin kaldığı pavyonların iç kısımlarının onarımından, üç pavyonun pencerelerinin yapımına, üstlerinin müşambalarla örtülüşüne, bahçeye parke taşlardan yollar yapımına; çevreye kum dökülmesine; misafirhanenin çevresine tel çekilmesinden, giriş kısmına ve değişik yerlere lüks lambaların takılışına, elektrik ve su bağlantısı kurulmasına kadar denetliyor, gereken emirleri veriyordu.

Türk Sesi gazetesi Mustafa Necati’nin hiç yüksünmeden, her ayrıntıyı dikkate alan özverili çalışması için “Muhterem mebusumuz, genç ve faal vekilimiz” diyor ve onunla ilgili şu yorumu yapıyordu: “*Necati Bey’in hizmetleri ne kadar övgüye değer ise, görev konusunda gösterdikleri aşk ve endişe de o oranda kutsal ve özverilidir. Göçmen kardeşlerimizin yaşamı bir emanettir. Ve özellikle biz İzmirli, istila felaketinin, göçün ve ayrılık acısının ve özleminin ne olduğunu biliyoruz. Çünkü o kara günleri doğrudan yaşadık. Dolayısıyla ayrılık acısının şefkate ne kadar ihtiyacı olduğunu biliriz. Bundan dolayı görev aşkıyla dolu, çalışkan bakanımıza teşekkür eder, çalışma ve çabalarının devamını dileriz*”⁵¹⁶.

Bakan neredeyse eline kazma kürek almış çalışıyor; yalnız kendisi çalışmıyor, çevresindekileri de çalıştırıyordu. Her bir ayrıntı ile doğrudan ilgileniyordu. Bu arada, sürekli olarak kendisine gelen raporlarla, denizlerdeki hareketliliği, gemilerin gidiş-gelişini gözden geçiriyordu.

“İzmir’de Mübadele İmar İskân Vekili Mustafa Necati Bey’e 7/8.2.1924” başlığıyla iletilen üç numaralı rapordan kendisi ayağının tozuyla İzmir’e gelince önüne konuldu. Raporu özenle inceledi. O’nun İzmir’e geldiği gün, bindirme ve indirme iskeleleri ile hareket halinde olan ya da hareketi bekleyen gemilerin durumu şöyleydi: 4.010 insan, yanlarında 1.940 büyük, 1.427 küçükbaş hayvanla birlikte Kavala’da bindirilmeye hazır bir halde bekliyorlardı. Rize Selanik’e gitmek istemiş, ancak bu konuda kendisine sözleşmenin üçüncü maddesi anımsatılmıştı. Rize’nin kendi kafasına göre bir yere gitme özgürlüğü yoktu; o ve diğer gemiler ancak bakanlığa bağlı Sevkıyat Müdürlüğü’nün istediği yere gitmek zorundaydılar. Sulh 4 Şubat 1924’te Selanik’e ulaşmıştı; Aslan ise ondan iki gün sonra, yani 6 Şubat günü Selanik’teydi. Turan’ın bulunduğu yerde, yüklemeye hazır insan ve hayvanlar he-

nüz gelememişlerdi. Yollarda olan bu insanları yüklemek için limanda bekliyordu. Ankara daha önceki raporda belirtildiği gibi, bir sürelik gecikmenin so-

nunda İstanbul’a varmıştı. Kendisine gösterilecek yere gitmeye hazır biçimde, limandaydı. Önceki raporda hakkında bilgi alınamayan Sakarya’nın, 5 Şubat günü Kandiye’ye vardığı anlaşılmıştı⁵¹⁷.

İzmir’de bulunduğu sırada kendisine gelen 8/9.2.1924 tarihli bir raporda da göçmenlerle ilgili en çok yakınma olan konulara ilişkin bir bilgi notu yer almaktaydı: Göçmenlerden liman, iskele ya da şimendiferlerde vergi bedeli olarak bir para alındığı yakınması sık sık dillendiriliyordu. Basına bile yansıyan bu tür bilgiler, belki de haksız bir uygulama olma olasılığını da düşünerek, Mustafa Necati’yi son derece duyarlı kılmış ve konuya ilgiyle eğilmişti. Bu tür bilgilerin doğru olabileceği olasılığını her zaman göz önünde tutuyor, böyle bir uygulama varsa bu yanlışlığın düzeltilmesi yoluna gidilmesini düşünüyordu. Gelen notta, ne liman ne iskelelerde ne de şimendiferlerde göçmenlerden bir bedel alındığına ilişkin bir işaret olmadığı vurgulanıyordu. Bu bilgi, ilk başta rahatlatıcı gibi görünmekteydi; ancak



516 Türk Sesi, 10 Şubat 1924.

517 BCA, 272/14-76-28-17.

yakınmalar bitmiyordu. Bakan, konuyu özel olarak araştırdı ve yakınmalarda doğruluk payı olduğunu gördü. Bu konu ile ilgilenmek gerektiğini kavramıştı. Giresun gemisinin Samsun'a ulaştığı bilgisi, bu raporda da vardı. 7/8 Şubat gecesi Samsun'a ulaşmış olan gemi, taşıdığı göçmenleri ve göçmenlere ait hayvan ve eşyaları rıhtıma boşaltmıştı. Mıntıka Müdüriyeti, göçmenlerin dinlenmesini sağlamıştı⁵¹⁸. Bilgi Samsun Mıntıka Müdürü Mehmet Reşat'tan gelmişti. Mehmet Reşat, geminin 7/8 Şubat gecesi geldiği notunu ayrıca düşmüştü⁵¹⁹.

9 Şubat 1924'te bakanın eline yeni bir rapor geçti: O gün İzmir'deki misafirhaneleri gezmiş, göçmenlerin durumuyla yakından ilgilenmişti. Vilayet konağına yerleşerek, kendisine ulaşan göçmenlerle tek tek görüşüp, sorunlarını dinlemişti., Mustafa Necati valilik binasında iken, önüne konulan yeni raporda, gemilerin, göçmenlerin ve iskelelerin durumu için şu notlar düşülmüştü. Bir önceki raporda belirtilen 4.010 göçmenin, üçüncü Kavala kafilesi olduğu anlaşılmıştı. Bu kafileden önce, iki kfile Türkiye'ye önceden getirilmişti. Bu insanlarla ilgili başka bilgi yoktu. Gemilerin durumu ile ilgili şu bilgiler verilmekteydi. Seyir halinde ve önceden Samsun'a ulaştığı bildirilen Giresun'la ilgili biraz daha ayrıntılı bilgiler vardı. Giresun, Samsun rıhtımına 1.260 insan 244 büyükbaş hayvan çıkarmıştı. Buna karşın bu göçmenlerin yolculuğunda bakanı çok üzen birinci, ardından da sevindiren ikinci bir olay olmuştu: Yolda bir çocuk ölmüştü. Bakanın buna içi yandı. Buna karşın bir de doğum gerçekleşmişti. Bu da mutlu bir olaydı. Aslan 8 Şubat günü 900 Gerebeli'yi alıp 60 hayvanla Fethiye'ye doğru hareket etmişti. Mustafa Necati daha İzmir yolundayken kendisine ulaşan 6 Şubat tarihli raporda bu gemi süvarisinin kömürünün yetersizliğini ileri sürerek, Fethiye'ye gitmek istediği, ancak buna izin verilmediği bilgisi verilmişti. Anlaşılan o ki, gemi süvarisinin dediği doğru çıkmış,



zorunluluktan dolayı son anda geminin Fethiye'ye yönelmesine izin verilmişti. Diğer gemilerle ilgili yeni bir bilgi yoktu⁵²⁰.

Onca olağanüstü çabalara karşın, Mustafa Necati karşılaşılabilecek kötü bir durumdan endişe ediyordu. Kışın ortasında, kimi aksamaların görülmesi bakanı üzmüştü. Bu gezinin ardından bakan gözlemlerine dayanarak bazı yakınmalarda bulundu. Hava koşullarının kötü olmasını anlıyordu; ancak, verilen emirler harfiyen yerine getirilmiyordu. Onarım işleri hava koşulları bahane edilerek geciktiriliyordu. Bazı göçmenlerin üst başlarının döktüğü kirlilik, kirli bir halde görünmesi onu üzmüştü. Dolayısıyla ilgililer bir an önce Hilal-i Ahmer Cemiyeti ile işbirliğine geçerek, hatta gerektiğinde halkla işbirliği içine girerek bu kötü görüntüyü ortadan kaldırmalıydılar. Bakan bu gözlemlerini ve gözlemlerin sonunda emirlerini içeren bir genelgeyi gezisinin bitimi üzerine hemen yayınladı⁵²¹. Göçmen taşıma işinde, belki de en zor aylardan biri olan Şubat 1924 tarihindeki durum için şunları söylemekteydi: “De-

riz yolu ile yapılan taşıma işine ek olarak ayrıca karayolu ve şimendiferle özellikle Dedeağaç, Kaleli ve Burgaz'dan gelenler Uzunköprü, Edirne, Keşan ve Kırkkaleli'ne yerleştirilmişlerdir. Karayolu ile gelenlerin Şubat ayındaki miktarı 3.236 kişi olup, deniz yolu ile gelen 16.737 kişi ile toplam sayı 19.973'e ulaşmaktadır. Gelenler ayrıca yanlarında 9.456 büyükbaş, 33.273 koyun ve keçi olmak üzere küçükbaş hayvan getirmişlerdir. Taşıma işi yine Seyri Sefain ve Türk Ticaret gemileri ile yapılmıştır. Şu anda Kavala, Selanik ve Girit iskelelerinden 13.500 insan 4.500 büyük ve küçükbaş hayvan getirebilecek kapasitede gemi, toplanma iskeleleri önünde göçmenlerin taşınmasına hazırdır. Sağlık konusunda önemli bir sorun olmamakla birlikte Kavala ve Selanik'ten gelenler içinde 5 kızamık ve 6 çiçek hastasına rastlanmıştır”⁵²².

518 BCA, 272/14/76/28/18.

519 BCA, 272/14/76/28/18.

520 BCA, 272/ 14-76-28-19; bu seferde Samsun'a gelen göçmenlerin bir kısmı Amasya, Merzifon, Bafra, Çorum, Tokat ve Çarşamba'ya gönderildiler. Tütcü göçmenler ise Samsun Canik köyü civarında iskân

edildiler: Haber, 14 Şubat 1924.

521 Vakıf, 13 Şubat 1924.

522 Hâkimiyet-i Milliye, 21 Mart 1924; Tevhid-i Efkâr, 23 Mart 1924; ayrıca Zahide Zengin, a.g.e., s.133-134.

Bir Toplantı Ve Gemilerin Durumu

Onca çabaya ve uğraşıya karşın, yine de karışıklıklar vardı. Gemi trafiği bir düzene konulamamış, kimi aksaklıklar görülmüştü. Mustafa Necati'nin yaptığı yurt gezisindeki izlenimleri ortadaydı. Koşullar acele etmeyi gerektiriyor; sorunun büyüklüğü sınırlı olanaklar, ister istemez karmaşaya neden oluyordu. Bunu bakanlık yetkilileri de, gemi sahipleri de anlamıştı.

Bu karmaşayı bir denetim altına almak ve düzene sokmak amacıyla, 14 Şubat 1924 günü, bakanlık uzmanlarıyla bakanlık yetkilileri bir araya geldiler. Gemilerin durumu tek tek ele alındı. Onarımı gereken, posta seferi yapmak durumunda olan, eksiklikleri görülen; fiziki durumu iyi olup, sefere çıkması uygun görülen gemilerin durumu bir bir ele alındı.

Karşılıklı görüşmelerin ve durum saptamasının ardından; var olan koşullarda hareket etme biçimleri üzerine bir strateji belirlendi. Bir çizelge hazırlandı. Teker teker gemilerin durumu bu çizelgeye kaydedildi. Yapılan saptamaya göre, o gün için gemilerin durumu şöyleydi: 2.500 kişi yükleme kapasitesi olan İnönü gemisi, Trabzon'da posta görevinde bulunuyordu. Ancak, yığılan göçmenlerin feci görüntüsü karşısında, bu geminin kesinlikle posta seferinden alınarak, göçmen taşımaya yönlendirilmesi gerekiyordu. Posta seferinden döndüğünde kendisine sefer görevi verilecekti. 1.500 kişi yükleyebilecek Ankara, Yunanistan'a gitmeyi bekliyordu. 1 Mart günü Selanik'te bulunacaktı. Bu gemi, 21 Şubat günü İzmir'e gelmişti. Buradan, Karadeniz iskeleleri arasında sefer emri almıştı. Ancak bu gemi sözleşmeyi imzalamıştı. Dolayısıyla onun da Yunanistan'a gönderilmesi gerekliydi. 1.400 kişilik Rize, o gün için Zonguldak'ta kömür yüklüyordu. İstanbul'a gittikten sonra sefere çıkmaya hazır hale gelecekti. Ancak henüz sözleşmeyi imzalamamıştı. Gemi mübadele göçmenlerini almak için Yunanistan'a git-

mek istiyordu; ancak henüz sözleşmeyi imzalamamıştı. Bu nedenle isteği bir süreliğine red edilmişti. Sözleşmeyi imzalaması bekleniyordu. 1.450 kişilik Sulh, 5 Mart günü Selanik'te bulunacaktı. Bu sefere çıkabilmesi için 21 Şubat günü Zonguldak'a gidip, kömür alması bekleniyordu. 1.350 kişilik Türkiye de Yunanistan'daki limanlara gidip, göçmen alabilecek durumdaydı. Onun da 26 Şubat günü Zonguldak'a gidip, kömür alması gerekiyordu. Zonguldak'tan kömür yükledikten sonra sefer için Yunanistan'a doğru hareket edecekti. İstanbul'da bulunan gemi sefere çıkmaya hazırlanmak istiyordu; ancak parasızlıktan kömür alamıyordu. 1.200 kişilik Bahr-ı Cedit gemisi ise onarımdaydı. Onarım işinin Mart ayının sonuna kadar sürmesi bekleniyordu. Bu süre içinde onarımda bulunan geminin sefere çıkmasına olanak yoktu. 1.200 kişilik Trab-

zon gemisi sözleşmeyi imza etmemişti. Bu nedenle bu aşamada göçmen taşıyamayacaktı⁵²³.

Onarımda olan yalınzca bu gemi değildi. Şirket-i Hayriye'nin İngiltere'den satın aldığı 71 nolu gemisine Birinci Dünya Savaşı'nda İngilizler el koymuşlardı. Mütareke yıllarında da

kendi işlerinde kullanmışlardı. İstanbul'dan İngilizler çekilirken, bu vapur Hasköy'de onarılıyordu. Bir iki hafta içinde onarımı bitecek olan bu gemi "Halas" vapuru olarak adlandırılacaktı⁵²⁴. Gemi artık göçmen taşımak üzere yararlanmaya hazır bir durumdaydı. Salonları benzer gemilerinkilerden daha geniş, hızı da bir mil fazlaydı⁵²⁵.

Bu süreç içinde yeni deniz taşıma araçları da alınmıştı. Toplam 12.586 tonluk 40 büyük geminin alımı yapılmıştı. Bunların yanı sıra 11 römorkör ve istimbota da alınmıştı. Türkiye yavaş yavaş kabotaj hakkını bütünüyle kullanmak üzere hazırlanıyordu. 1 Ocak 1924 ten ay sonuna kadar alınan deniz taşıma araçlarının toplam tonu 2.353'tü. Bu 16 gemilik bir kısmı oluşturunuyordu. Beş tondan küçük olan deniz taşıma araçları bu sayının içinde değildi⁵²⁶.



523 BCA, 272/11-17-77-3.
524 İleri, 20 Kânunusani 1924.

525 İleri, 8 Mart 1924.
526 Hâkimiyet-i Milliye, 31 Kânunusani 1324.

Kar ve Yağmurdaki Yolculuk

Bedenler ıslak, fırtına bela...

Gemiler gidip geliyor, iskelelerden göçmen yüklüyorlardı. Karmaşık eşya ve denk yığınları arasında hayvanları yükleme işleri de sürüyordu. Yükleme işi tamamlandıktan sonra yolculuk başlıyordu. Ortalama üç gün süren yolculuktan sonra Türkiye sahillerine getirip yükleri ve hayvanlarıyla göçmenler rıhtıma boşaltılıyordu. Kimi zaman gemilerde ağır yığılmalar oluyor, güverteler, depolar, kamaralar hınca hınç göçmenle dolduruluyordu. Kış aylarında Yunanistan'daki rıhtımlarda gözlemlenen aşırı yığılmalar, göçmenler için büyük bir riskti. Bu nedenle Türkiye'ye bir an önce getirilmeleri en doğru çözümdü. Buna karşın, bu yoğun gidiş gelişler sırasında, bazı gemiler eksik ya da yıpranmış donanımlarını gözden geçiremeden yola çıkmak zorunda kalabiliyorlardı. Gemilerde tatlı su

yetersizliği görülebiliyor, kumanya yetersiz kalıyor çoğu kez de sağlık sorunlarına tanık olunabiliyordu. Yolculuk sırasında ağır derecede hastalık olayları ve ölümlerle karşılaşılıyordu. Kış

koşullarında, güvertede yolculuk etmek zorunda kalan göçmenlerden, özellikle direnci az olanlar ya da yaşlı ve çocuklar yolculuk koşullarına dayanamayabiliyorlardı. Yolculuk büyük ölçüde, güverte üzerinde ve açıkta yapılmak zorundaydı. Kış koşullarında aşırı rüzgâr, yağmur ve kar, göçmenleri etkiliyor bu da yolculuğu oldukça güçleştiriyordu. Soğuklarla birlikte, uzun süre rıhtımlarda bekleyen sonra da yola çıkan göçmenler arasında ölümler çoğalmıştı.

1923–1924 kışı umulmadık ölçüde şiddetliydi. Bu hem göçmenler için, hem de göçmenleri taşıyanlar için bir şanssızlıktı. Uzun süre Anadolu ve Yunanistan bembeyaz bir kar tabakası altında kalmıştı. Yolcular, çoğu zaman korunaksız ortamlarda, güvertelerde, derme çatma bezden sığınakların içinde, battaniye ya da bir hasıraltına gizlenerek yolculuk etmek zorunda kalıyorlardı. Örneğin, 1924 yılı-

nın Ocak ayının sonlarına doğru hava koşulları ile ilgili bir gazetenin aktardığına göre; Cuma gecesi başlayıp devam eden fırtına, ertesi günü her tarafa en az beş santimlik bir kar tabakası bırakmıştı. Kar yağışının ardından hava birden açılmıştı. Ancak soğuk pek şiddetli idi. İstanbul'da Perşembe günü öğleden sonra şiddetini artıran tipi ve fırtına, bütün gün devam etmişti. O gün yapılan saptamaya göre yılın en soğuk günü yaşanıyor. Isı ölçer eksi altıyı göstermişti. Aynı gün öyleye kadar ortalama 17 santim boyunca kar yağmıştı. Köprüden adalara hiç gemi gidememişti. Kadıköy ve Boğaziçi vapuru da seferlerinin pek azını yerine getirebilmişti. İzmir'de ise, üç günden beri soğuklar sürüyordu. Bornova, Buca, Karşıyaka ve İzmir'in yarısı karla örtülmüştü⁵²⁷. Soğuklar bitmek bilmiyordu. Ocak ayının ilk günlerinde başlayan soğuk ve kar yağışı sürdü gitti.

Her tarafta kış mevsimi egemendi; kar, tipi haftalar boyunca sürdü. Soğuklar ortalığı kavuruyor, yaşamı dayanılmaz ölçüde güçleştiriyordu.

Ortalık buza keşilirken, Türkiye ile Yunanistan arasın-

da gidip gelen gemiler, bu soğuk havada göçmen taşıyorlardı. Günler, haftalar geçiyor; hatta aylara yayılırcasına soğuklar bir türlü bitmek bilmiyordu. Gemilerde taşınan göçmenler, belki de yaşamlarının en zor anlarını yaşıyorlardı.

Hâkimiyet-i Milliye gazetesi, bu büyük soğuk dalgasından üç hafta geçmiş olmasına karşın, Şubat ortalarında şunu yazıyordu: “Her Tarafta Kış: Sıcak Memleketler Bile Soğuktan Muzdarip; Mersin’de Şiddetli Kar: Geçen hafta Mersin çevresinde bir haftadan beri karların yüksekliği bir metreyi bulmuştur. Hatta Mersin’e yakın Erçil nahiyesinde karların ağırlığını taşıyamayan birkaç hane çökmüştür. Köylerde ve yaylalarda otlayan kısrak ve taylardan yüz kadarı telef olmuştur. Nüfusça haddolsun ölüm olayı yoktur. Tarsus kazasının Namrun nahiyesinde bazı köylerde toplam on beş hane yıkılmıştır. Yirmi kadar keçi de sele kapılarak telef oldu-



ğu haber alınmıştır; Mısır'da Kış Var: Bu günlerde Mısır'da kış hükmünü şiddetle sürdürmeye başladı. Şimdiye kadar hemen emsali görülmemiş derecede soğuk olmuştur. Bu yüzden Mısır ahalisinden grip ve nezleden korunabilen pek az kimselere tesadüf ediliyormuş⁵²⁸.

Bu karları Türkiye'nin dört bir yanında görülen seller izledi. Şubat'ın ortasında, Trakya'da müthiş bir yağmur görüldü. Edirne'de, 11 Şubat günü gelen habere göre, iki üç günden beri oldukça şiddetli bir lodos görülmüştü. "Dün gece gökleri delercesine yağmur yağmış; dağlardaki karların erimesinden oluşan sular, alabildiğine yükselmektedir. Derece-i hararet artı 11'dir⁵²⁹".

15 Şubatta ise Adana'da büyük bir yağmur ve yağmuru izleyen büyük sel ve taşkın olayları görüldü. Pek çok ev yağmurun ve sel sularının etkisiyle yıkıldı. Pek çok kişi hükümetin yardımıyla kurtarılabildi. Yoğun karın ve soğğun ardından iki gün havalar düzeliyor gibi olmuştu. Ancak üç gün önce havalar birden bire değişti. Karın yağmasıyla birlikte hava korkunç derecede soğumuş, sonra ılıman bir hava



dalgasıyla umutlar artmıştı. Ancak gece yarısına doğru gürültüler, şimşekler, şehrin pek yakınlarına düşen yıldırımlarla pek az karşılaşılabilen şiddetli bir yağmur başladı. Yağmur etkisini azaltmadan üç gün sürdü. Sokaklar, caddeler birer küçük dere halini aldı. Seyhan'da sular yavaş yavaş yükseldi ve taşı. Birkaç saat içinde hızlı bir yükselişe geçti ve birkaç metre yükseldiği gözlemlendi. Seyhan'ın taşmasıyla herkes korkmaya başlamıştı. Yüreğir ovası taşkınla karşılaştı. Sel suları, çalılıkları sürükledi, şehir etrafı geniş bir göl manzarası halini aldı. Bu arada bazı evlerden havaya ateş açıldığı gözlemlendi. Bazı sokaklara, ulaşma olanağı yoktu. Gözü pek kişiler, salları oluşturarak, sular altında kalan sokaklardan ve evlerden insanları kurtarmaya yeltendiler. Belediye Reisi Ali Münif Bey ve belediye üyeleri, Jandarma Müfettişi, Polis Müdürü evlerin

sellerden yıkıldığı bölgeye gitmeye çalıştılar. Beş altı saat boyunca Sarıçam Deresi ve Seyhan'ın suları şehri harabeye çevirmişti. Bu sürenin sonunda sular çekilmeye başladı. Şehirde başta toprak evler olmak üzere çok sayıda ev yıkıldı. Sarı Çam deresinin taşan suları, pek çok evin yıkımına neden olmuş, eşyaları sürüyüp götürmüştü. Evleri yıkılan insanlar, boş yerlere çekilerek, hayatlarını kurtarabilmişlerdi⁵³⁰.

Bu olumsuz koşullarda göçmenler zorluklarla karşılaştıkça, psikolojilerinin bozulmaması, uyum sorunları yaşamamaları olanaklı değildi.

Mustafa Necati'nin de belirttiği gibi, bütün olumsuz koşullara karşın, Yunan sahillerinden Anadolu'ya gelen göçmenlerin kırılan umutlarını canlı tutmak gerekiyordu⁵³¹. Özellikle Aralık, Ocak ve Şubat ayları boyunca göçmen taşıma işleri büyük ölçüde aksamış,

istenildiği gibi yapılamamıştı. Bu koşulların ağırlığı yanında, ümitleri canlı tutma ve şevkleri kırmama yönünde basında pek çok yazının yer aldığı da görülmektedir. İzmir'de yayımlanan Türk Sesi gazetesinde, Vecdi Kızılboğa imzasıyla çıkan bir yazı buna örnektir: "Kış, fırtına ve kar. Köpüren dalgalar, tabiatın bütün kuvvetleri mübadele işlerini durduramayacaktır. Tabiatla mücadelede insan gücü, çalışmalarına bazen ara vermek zorunda kalır. İşte bu son günlerin fena havaları, muhacir kardeşlerimizi Anadolu'nun şefkatli sinesine tevdi için bir iki gün kaybettirmiştir"⁵³².

Düşünceler güzel olmakla birlikte, kaybedilen bir iki günlük gecikme değildi. Çok daha büyük dramlar gelen insanların yüreklerinde yaşanabiliyor, yüzlerinden okunabiliyordu.

Beşinci İskân Mıntika Müdürü Arif Bey'in İstanbul'da yayımlanan İleri gazetesine bu kış günlerinde gemilerin fiziki yetersizliği ile ilgili anlattıkları pek önemlidir⁵³³. O'nun anlattığına göre; Akdeniz gemisi Selanik'ten Mudanya'ya göçmen taşıyordu. Gemide tam 5.080 göçmen bulunuyor-

528 Hâkimiyet-i Milliye, 11 Şubat 1924.

529 Hâkimiyet-i Milliye, 12 Şubat 1924.

530 Hâkimiyet-i Milliye, 15 Şubat 1924.

531 Hâkimiyet-i Milliye, aynı sayı.

532 Türk Sesi, 9 Kânunusani 1924; yine burada: Arı, "Mübadele Göçmenleri ...", s.37.

533 İleri, 23 Kânunusani 1924.

du. Göçmenler gemiye adeta yığılmıştı. Bu göçmenler topluca Mudanya'ya uğrayacaklar, 2.500'ü gemide kalacak ve diğerleri Mudanya'ya çıkacaklardı. Akdeniz karaya indirilmeyen bu 2.500 göçmeni alıp, yeniden yola çıkacak ve Çanakkale'ye doğru yol alacaktı. Gemi, Marmara Denizi'nde yol alıyordu. Hava sisli, deniz alabildiğine dalgalıydı. Fırtına ve dev dalgalar nedeniyle gemi kıyıya yanaşamıyordu. Bu zor koşullar karşısında gemi, Ayastafenos (Yeşilköy) açıklarına yöneldi ve orada demirmek zorunda kaldı. Açık denizde gemiye yardım ulaştırılmaya çalışılıyordu. Gemide hasta olanlar vardı. İstimbotla bu hasta insanların karaya çıkarılmasına çalışıldı. Ancak bu uygulama sırasında iki hasta istimbotta öldü.

Haberleşme araçları yetersizdi. Memur sayısı az, ödenekler noksandı. Bu tür nedenler zorluklar yaratıyordu. Kış olduğu halde, gemilere fazla göçmen alınıyordu. Kış koşullarında yolculuk ancak ambarlarda ve kameralarda yapılabilecekken, birçok göçmen güvertede yolculuk yapmak zorunda kalıyordu. Ambarlarda yolculuk yapanlar da hayvanlarla iç içe yığılmışlardı. Havasızlık ve

kapalı ortam, buralarda yolculuk yapmak isteyen göçmenler için önemli sağlık riskleri yaratıyordu. Bu durumda yolculuk yapmak, büyük zorluklar ve doğal olarak karşı karşıya kalınabilecek felaketlere zemin hazırlıyordu. Selanik'te çadırlar altında ve sokak ortalarında günlerce kalarak genel sağlık durumları zaten bozulmuş olan göçmenler, bir de bu zorluklarla karşılaştıklarında büsbütün sağlıklarından oluyorlardı. Bu nedenle sorunun düğümlendiği nokta buydu⁵³⁴.

Böylesine kötü, ağır kış koşullarına karşın, Türk gemileri Yunanistan'dan göçmen getirmeye çalışıyordu.

Mart 1924'ün ortalarında İstanbul'dan Sulh Selanik'e gitmeye hazır bir haldeydi. Hava koşulları kötüydü. Göçmenler kış koşulları yüzün-

den soğuktan ve rüzgârdan etkileniyorlar, çocuk sığındıkları bez barınaklarda ya da çadırlarda bekliyorlardı. Sulh, Selanik'e gitti. Yükleme Kurulu gemiyi göçmenlerle doldurdu. Gemi hareket etti. Yolculuk anında hava koşulları daha da ağırlaştı ve müthiş bir yağmur başladı. Zaten yolcular güvertede, bez parçalarına, battaniyelere sarılarak gelmek durumundaydılar; ancak, geminin yan tarafında göçmenleri yağmurdan ve rüzgârdan koruyacak tenteleri yoktu. Yağmur ve denizi kabartıp alçaltan aşırı rüzgâr, güverteye sığınmış olan göçmenlere son derece zor, geçmek bilmeyen saatler ve anlar yaşatmıştı. Göçmenler bu basit tedbirsizlik yüzünden sıırıslıklam olmuşlar, ıslanmış elbiseleri içinde kışın soğukunda ve



rüzgârında, güvertede açık bir halde titreşip durmuşlardı. Durum bakanlığa bildirildi. Bakanlık derhal harekete geçti. Selanik Limanı'nda zor durumda olmalarına karşın, basit önlemler tamamlanmadan göçmenlerin yola çıkarılması, umulmadık büyük kayıplar verilmesine neden olabilirdi. Bakanlık başta Sulh olmak üzere, bu tür eksikliği olan gemilerin göçmen almak üzere Yunanistan'a gönderilmemesini İstanbul Liman Müdürlüğü'ne emretti. Böylece Sulh başta olmak üzere, donanımsız gemilerin seferi derhal durduruldu. 12 Mart 1924 tarihli bu yazıyla eksiklikleri tamamlanmasına ve tentelerin güverteye eklenmesine dek, Sulh'un sefere çıkmaması istendi. Gemi ancak bu eksikler tamamlandıktan sonra göçmen almak üzere yola çıkabilecekti⁵³⁵.

534 İleri, 11 Kânunusani 1924. Gerçekten de, kış koşullarında Türkiye'ye gelen göçmenlerin perişan durumları, dönemin basınında bolca sergilenmektedir.

Ayrıca, bkz. Arı, "Mübadele Göçmenleri ...", s.36-38 vd.

535 İstanbul Sevkiyat Müdüriyetine vekâletçe yazılan yazı: BCA, 272/14-76-29-5.

Kıştan Bahara: Diğer Aylar...



Mart ayında da göçmen gelişi sürdü. Drama'dan trenle 849 göçmen İstanbul'a gelmişti. Bunların İzmit'e gönderilmesi düşünülüyordu. Bu ilk gurutpan sonra da 590 göçmen, yanlarında 171 hayvanla birlikte yine Drama'dan İstanbul'a gelmişlerdi. Bunların da İzmit'e gönderilmesi yolunda karar alınmıştı. Biga adlı gemiye bindirilerek, İzmit'e gitmeleri sağlanacaktı⁵³⁶. Trenle gelenlerin yanı sıra İstanbul'a gemiyle gelenler de vardı. 5 Mart günü Akdeniz 3.712 göçmenle İstanbul'a geldi. Ancak burada yalnızca 24 kişiyi indirdi; yoluna Karadeniz'e çıkarak devam etti. 1.548 kişiyi Ordu'ya diğerleri de Sinop'a götürüyordu⁵³⁷.

Bu tür bilgiler, sürekli bakanlığa geliyor ve Mustafa Necati'nin önüne konuluyordu.

Mart ayına gelindiğinde, Yunanistan'dan göçmen taşıma sürecinde belli bir yere gelinmiş; büyük bir yol alınmıştı. Türk gemileri Yunanistan'la Türkiye arasında gidip geliyor; her gelişlerinde göçmenleri yeni yurt topraklarına yığıyorlardı. Mart ayı önemliydi: Artık 1924 yılının baharıyla birlikte, göçmenleri üretici sürece sokmak için, bu ay içinde getirilen insanların kesin olarak yerleşme işlemlerinin tamamlanması gerekiyordu.

7 Mart 1924 günü en önemli yükleme iskelesi Selanik Limanı'na gelip, derme çatma çadırların içinde gemi bekleyen göçmenlerin durumu şöyley-

dı: Karadere, Karacaova ve Karakayalı göçmenler Selanik Limanı'nda yığılmışlardı. Gemi bekleyen göçmenlerin sayısı 1.500 kişiyi buluyordu. Bunların taşınması için vekâlet tarafından Ankara gemisinin gönderildiği Yükleme Kurulu Başkanlığı'na bildirilmişti. Ancak Ankara henüz Selanik'e gelebilmiş değildi. Bakanlık zaman zaman Türkiye'deki iş alanlarına uygun belli meslekten insanların o anki gereksinime göre göçüne ağırlık verilmesini isteyen yazılar göndermekteydi. Daha çok Türkiye'de onarım işçilerine gereksinim vardı. Bu nedenle bakanlık, bir yazı göndererek, belli meslek sahiplerinin öncelikli olarak sevk edilmesine ağırlık verilmesini istemekteydi. 1.500 kişiye ek olarak 800 kişi de belli meslek sahiplerinden oluşan kişi Selanik Limanı'ndaydı. Bunların 400'ü yapı onarım işçisiydi. Bunların yanı sıra Maarif Vekâleti' / Eğitim Bakanlığı' nın emrine verilmek üzere gönderilmeyi bekleyen 250 öğretmen vardı. Kozana ve Kayalar'dan gelen göçmenlerin 8 Martta gönderilmesi bekleniyordu. Bunların gitmesiyle, boşta kalacak Hilal-i Ahmer çadırlarında, çadırlara yerleştirilemeyen ya da limana yeni gelecek göçmenler için yer açılması ve yeni bir kafilenin böylece oluşturulması düşünülüyordu. Kışın en soğuk günleri yaşanıyor. Bir yere kadar çadırlar bu insanları korumak için önemli olsa da, ancak bu da kesin bir çözüm değildi. Soğuk kış günleri düşünüldüğünde,

536 İleri, 6 Mart 1924.

537 İleri, 6 Mart 1924.

bu insanların hemen taşınması için Selanik'e gemi gönderilmesi bakanlıktan istenmekteydi⁵³⁸. Bu istek gecikmeli olsa da bakanlık tarafından derhal dikkate alındı. 12/13 Mart 1924 günü, İstanbul'daki Sevkıyat Müdüriyeti'ne bir yazı gönderdi. Bu yazıda, Sulh'un ivedi bir biçimde Selanik'e gönderilmesi isteniyordu. Sulh, bir miktar Yenice'yi Vodina ve Karacaovalılarla birlikte alacak; önce Tekirdağ'a gelerek buraya göçmenlerin büyük kısmını bırakacak; içlerinde ipekçi ve çiftçilikle uğraşan Vodine ve Karacaovalılar'dan bir kısmını alıp Mudanya'ya ya da İzmit'e indirecekti⁵³⁹. Sulh, 11 Mart 1924 günü İzmit'te bulunuyordu. Sulh'a hemen, Selanik'e hareket emri verildi. Selanik'teki bindirme kuruluna ve İstanbul'daki Sevkıyat Müdürlüğü'ne yeni bir yazı yazılarak; bakanlığın isteği doğrultusunda göçmen yükleme yapılması istendi⁵⁴⁰.

Mart ayının en hareketli günü olan 8 Mart gününe ilişkin gemilerin seyr-ü seferini gösteren ve son duruma vurgu yapan bir resmi rapor da şöyleydi:

8 Mart günü Akdeniz Bandırma'da göçmen indirme işiyle uğraşıyordu. Buradaki işini tamamladıktan sonra, aynı gemiyle gelmiş olan göçmenlerin bir kısmını da Mudanya'ya çıkaracaktı. Giresun, Kavala'dan İstanbul'a gelmişti ve karantina işlerini yapıyordu. Göçmenleri İstanbul üzerinden aynı günün akşamı Samsun'a götürmek için ayrılacaktı. Ümit 6 Mart günü Antalya'dan aldığı 120 göçmeni Fethiye'ye çıkarmıştı. Anlaşılan o ki, daha önce Antalya'ya indirilen bir grup göçmenin yerleşim yöreni olarak burası uygun bulunmamış ve koşulların zorlamasıyla, belki de verilecek ev bulunmayışından dolayı, bu gemiyle göçmenler Fethiye'ye gönderilmişlerdi. Ümit bu işi tamamladıktan sonra Kandıye'ye gidecekti. Raporun verildiği gün, yani 8 Mart'ta Kandıye'de bulunması bekleniyordu. Antalya 3 Mart günü Güllük'e ulaşmıştı. Getirdiği göçmenleri indirdikten sonra İzmir'e uğrayıp kömür alacağını ve oradan Selanik'e gideceğini bağlı

olduğu firmaya bildirmişti. Selanik'e gidince Antalya Selanik Limanı'ndan Tekirdağ'a göçmen boşaltmak yükleme yapacaktı. Bahriye 26 Şubat günü bazı arızalar yüzünden onarıma alınmıştı. Bir süre daha onarımda kalacağı görülmüyordu. Sakarya 7 Mart günü Samsun'da göçmen boşaltma işini bitirmişti. 10 Mart 1924 akşamı İstanbul'da bulunması umuluyordu. İnönü Trabzon'da tuz yüklemekteydi: Bağlı olduğu acenteden geminin, ticari amaçlı böyle bir işe yönlendirildiği bilgisi alınmıştı. Tuz yükleme işinin ne zaman tamamlanacağı Trabzon'da liman başkanlığına sorulmuştu; yanıt bekleniyordu. Teşvikiye 6 Mart günü Rodos'a gelmişti. Gemi temiz bir ortam yaratmak amacıyla fare temizliği işiyle uğraşıyordu. Bu işi bitince Hanya'ya gidecekti. 9 Mart'ta Hanya'da olabilecekti. Ankara 8 Mart'ta öyle üzeri İstanbul'dan



Selanik'e hareket edecekti. Bu gemide de fare temizliği yapılmıyordu. Üstelik basit bir onarım işi vardı. Zinciri kırılmış, bu onarım yüzünden hareketi bir miktar gecikmişti. Sulh ise 7 Mart günü Selanik'e

ulaşmıştı. Yükünü aldıktan sonra 9 Mart günü hareket etmesi bekleniyordu. 9 Martta hareket ettiğinde, iki gün sonra, yani 11 Mart gününde geleceği sanılıyordu. Türkiye Zonguldak'tan 600 ton kömür yüklemişti. 10 Mart'ta İstanbul'a gelmesi bekleniyordu. İstanbul'a uğradıktan sonra, buradan Selanik'e gönderilecekti. Kartal, Kuruçeşme önünde onarımdaydı. 9 Mart günündeki durumuna göre, geminin kömürü yoktu; üstelik basit bir onarım işi çıkmıştı. Kömür almadan Yunanistan'a doğru yola çıkamayacağından önce kömür yüklemek için Zonguldak'a gidecekti. Liman başkanlığı gemiyle ilgili bir rapor hazırlamaktaydı ve bu raporu henüz vermemişti. Sürat'in ise halen Kavala limanında olduğunu acentesi bildirmişti. Buradan Selanik'e gidecek, 750 tütüncüyü Tekirdağ'ına ve 850 Kozanalı'yı İzmit'e çıkaracaktı⁵⁴¹.

538 BCA, 272/14-76-28,34.

539 BCA, 272/14-76-28,34.

540 BCA, 272/14-76-28,34.

541 BCA, 272.14/76.28.29.

Bandırma'ya 8 Mart'ta göçmen indiren ve oradan Mudanya'ya geleceği belirtilen Akdeniz, 10 Mart günü Mudanya'ya ulaştı. Mudanya iskelesine 905 kişiyi indirdi. Aynı günlerde 1.790 Kişi Selanik'ten gelmiş, bunların 942'si Ulukışla'ya gönderilmişti⁵⁴².

Mart ayı içinde, Selanik başta olmak üzere, kıyı Yunanistan'daki limanlarda birikmenin arttığı gözlemlenmişti. Bunun nedeni, Türk gemileriyle ilgili gözlemlenen aksamalardı. İstanbul'da bulunan Mübadele Sevkıyat Müdüriyeti'ne Mübadele Bakanlığı'ndan 19 Mart günü bir yazı geldi. Yazı, gemilerin Yunanistan'a gönderilmesinde karşılaşılan zorlukla ilgili bir durum saptaması yapıyordu. Bu yazıda belirtildiğine göre; Sakarya, Karadeniz seferine gitmişti. Türkiye, ticaret amacıyla kömür seferini tercih etmişti. İnönü'nün kazan borularında patlamalar olduğu için onarıma alınmıştı. Giresun ise posta seferindeydi. Bu nedenle bu gemileri Selanik'e göndermek olanaklı olmamıştı. Bu durum Selanik'te beklenenin ötesinde bir yığılmaya neden olmuştu. Bir sıkışıklık gözlemleniyor, göçmenlerin bu sıkışıklığı sorumlu mevki-

de olanları telaşlandırıyor. Bu nedenle Mübadele Komisyonu'nun ısrarı ve Türk Kurul Başkanı'nın Tefik Rüştü Bey'in emriyle yabancı bir gemi olan Arşipologos adlı Yunan gemisiyle İzmit'e ve kısmen de Samsun'a indirilmek üzere 3.776 Müslüman göçmen 18 Martta Selanik'ten hareket etmişti. Bakanlık bunun şimdilik Sadullah Bey'e bildirilmesini istiyordu⁵⁴³.

Yabancı gemilerle göçmen getirme işi, zorunluluk oldukça başvurulmuş bir yöntemdi. Türk Hükümeti aslında bu konuya pek sıcak bakmıyordu. Süreç yaşanırken net bir ulusal duruş sergileniyordu. Öyle ki, Müslüman göçmenleri Yunanistan'dan Türkiye'ye taşıırken gemilerin, kömür gereksinim-

lerini kesin olarak Türkiye'den karşılama zorunluluğu getirilmişti. Yolculuk anında bir sıkıntıyla karşılaşmamak için Zonguldak Limanı'ndan gemilerin, gidiş ve dönüşlerini düşünerek toptan kömür alınmasına ilişkin bir hükümet kararnamesi bile yayınlanmıştı⁵⁴⁴.

1924 yılının Mart ayı içinde kısmen Kavala'dan, Selanik'ten ve kısmen de Girit limanlarından denizden ve az da olsa şimendiferle 46.966 insan, 40.600 büyük ve küçük hayvan Türkiye'ye taşınmış oldu⁵⁴⁵.

Artık yavaş yavaş kışın sonuna geliniyor; kıştan bahara dönülüyordu. Türk gemileri, ay yıldızlı bandıralarıyla Yunanistan'dan göçmen taşımayı sürdürüyorlardı. Havaaların ısınmasıyla birlikte, taşıma işi

belli ölçüde kolaylaşmıştı. Güvertelere daha fazla göçmen yerleştirilebiliyor, bahar ayında havaaların ısınmaya başlamasıyla göçmenler yolculuktan daha az etkileniyorlardı.

Nisan ayında Türk gemileriyle 56.979 insan, 6.267 büyükbaş ve 6.944 küçükbaş hayvan taşındı. Böylece getirilen hayvan sayısının toplamı 11.211'di. Bu hayvanların yanı sıra yirmi altı araba da getirilmişti⁵⁴⁶. Daha

önceki varsayımlar tutmuş, yılın ilk ayında yavaşlayan Selanik'ten göç, bu ay içinde hız kazanmıştı. 12 Nisan 1924'ten Nisan sonuna kadar yalnız Selanik Limanı'ndan komisyonlar aracılığıyla gemilere bindirilen ve Türkiye'ye gönderilen göçmenlerin sayısı 21.507'yd⁵⁴⁷... Bu ay içinde Selanik ve Kavala iskelelerinden gemi ve şimendiferle 56.979 insan, 6.367 büyük, 6.944 küçük olmak üzere toplam 11.211 hayvan ve yirmi altı araba Türkiye'ye getirildi⁵⁴⁸.

14 Nisan günü Kavala'dan İstanbul gemisi İzmir'e ulaştı. Gemide 2.929 göçmen vardı. Bunların 800'ü Dikili'ye götürüldü. Gemide kuşku- lu bir kişi görülmüştü. İner inmez gemi süvarisi-



546 Hâkimiyet-i Milliye, 26 Mayıs 1924.

547 THAM, III/ 33 (15 Mayıs 1340), s.293.

548 Hâkimiyet-i Milliye, 26 Mayıs 1924.

542 BCA, 272/11/17/78/1.

543 BCA, 272.11/17.19.12.

544 Hâkimiyet-i Milliye, 9 Nisan 1924.

545 Hâkimiyet-i Milliye, 17 Nisan 1924.

nin girişimiyle polis tarafından tutuklandı⁵⁴⁹. Yine Kavala'dan Nisan ayının sonlarına doğru gelen 1.345 kişi İzmir ve yakın çevresine, İstanbul gemisiyle gelen 1.100 Girit göçmeni de kısmen Çanak-kale ve çevresine yerleştirildi⁵⁵⁰.

Nisan ayına göre, Mayıs ayı göçmenlerin geliş açısından daha hareketliydi. Bunun temel nedeni, 1923 yılında Yunan Hükümeti'nin göçmenleri göçe zorlama yolunda daha sert bir tavır sergilemesi üzerine yollara dökülen insanları Türkiye'ye bir an önce aktarma zorunluluğunun artık pek görülmemesiydi. Yunan Hükümeti, Türk diplomatik atağı üzerine sert duruşunu yumuşatmış, göçmen olacak Müslümanları evle-rinden atmak ya da mallarına el koymak gibi katı uygulamalardan belli ölçülerde vazgeçmişti. Ancak havaların güzelleşmesiyle birlikte, artık yazdan önce bu sürece bir son vermek isteği canlandı. Gemilerin hareketliliği bu nedenle Mayıs ayı içinde arttı.

Canik ve Sulh 10 ve 11 Mayıs 1924 tarihlerinde birer gün arayla Samsun'a göçmen getirdiler ve iskeleye indirdiler⁵⁵¹. Gemilerin iskeleye gelip, yükledikleri göçmenlerle ilgili bilgileri yerel makamlara verinceye dek, geleceği bilinen gemilerden kaçar tane göçmenin indirileceği bile bilinmiyordu. Samsun'dan bakanlığa gönderilen telgrafta da, gelen göçmenlerle ilgili bilgiler eksikti. Getirilip, Samsun iskelesine indirilen iki gemi dolusu göçmenin sayısı bile belli değildi. Bunun üzerine bakanlıktan Samsun'a hemen bir karşı telgraf gönderildi. Gelen göçmenlerin miktarı ve nerelere yerleştirileceği soruldu⁵⁵². Bilgi olmayınca, düzenleme ve planlama yapmak da zordu.

15 Mayıs günü Hanya'dan 1.300 göçmen geldi. Bunlar önce karantina işi için Tuzla'ya gönderildiler. Bir kısmı Darıca'ya çıkarıldı. Geriye kalanı

da yine gemiye bindirilerek Karadeniz'in değişik limanlarına götürülmek istendi. Gemi kömür almak için bir süre İstanbul Limanı'nda beklemiş; bu süre içinde göçmenler bekleyen gemide kalmışlar ve karaya çıkarılmamışlardı. Ancak göçmenler Karadeniz'e götürülmelerini istemiyorlar; ilk gurup gibi Darıca'ya gitmek istiyorlardı. Hanyalı göçmenler başka bir yere gönderilmekten Darıca'ya, daha olmazsa Yalova ve yöresine çıkarılmalarını arzuluyorlardı. Gemide bekletilen göçmenlerle ilgili bir İstanbul gazetesi şunları yazıyordu: "Vapur içinde kalan bu göçmenlerin sefaletine meydan verilmemesini temenni eyleriz"⁵⁵³.



17 Mayıs günü Sulh İzmir'e bir miktar göçmen getirdi. Gemi bir gün İzmir Limanı'nda bekletildi. Göçmenler önce Klazumem karantinasında temizlikten geçirilip, sağlık denetimleri yapılacak, oradan Çeşme'ye gönderileceklerdi. İzmir Limanı'nda bulundukları sürede, göçmenlerin karaya çıkımlarına izin verilmiyordu. 18 Mayıs günü gemi Urla'ya geldi ve göçmenler Klazumen'de

karantina işlerini tamamladılar. Bir gün de burada oyalanan göçmenler, 19 Mayıs günü Çeşme'ye ulaşabildiler⁵⁵⁴. Sulh'un Çeşme'ye ulaşmasından iki gün sonra, İsmet Paşa gemisi de 21 Mayıs günü Mersin'e ulaştı. Kısa bir beklemeden sonra yükünü boşaltmaya başladı. Mersin'den bakanlığa gönderilen telgrafta, İsmet Paşa'nın on iki saat içinde bütün yükünü boşalttığı bildiriliyordu⁵⁵⁵.

Aynı günlerde Yunanistan tarafında da hareketlilik bütün hızıyla sürüyordu. 24 Mayıs 1924'te Altay adlı gemi, 941 Kılıkışlı ve 1.200 Karacaova'lıyı yükleyip Ege'nin mavi sularında yol almaya başladı. Gemiye Tekirdağ'a gitmek için emir verilmişti. Gemi Tekirdağ'a gelince yükünü boşaltacak, oradan İstanbul'a gidecekti. İstanbul Limanı'na

549 *Hâkimiyet-i Milliye*, 16 Nisan 1924.

550 *Hâkimiyet-i Milliye*, 24 Nisan 1924.

551 *BCA*, 272/11-18-83-22.

552 *BCA*, 272/11-18-83-22.

553 *İleri*, 18 Mayıs 1924.

554 *BCA*, 272, 14-76-31-20.

555 *BCA*, 272, 14-76-31-20.

indirilmiş olan 2.850 Kayalı'yı yükleyip; oradan Mersin'e yönelecekti. Rize ise Foça'dan gecikmeli olarak hareket etmiş, aynı gün Selanik'e gelmişti. Yaklaşık 1.450 kişilik kapasitesi vardı. 900 göçmeni yükleyecek olan Rize bu göçmenleri Silifke'nin Taşucu iskelesine indirecekti. Yalnız bunların içinden 30 kadar Libanovalıyı Mersin'e çıkaracaktı. Bu insanların toplam sayısı 900, geminin insan taşıma kapasitesi de 1.450 kişiydi. Bu nedenle geminin eksik kapasite ile gitmemesi için eksik kalan kısım tamamlanacak biçimde Kozanalılar da gemiye bindirilecekti⁵⁵⁶.

28 Mayıs 1924 günü Akdeniz Samsun'a, Giresun ise adını taşıdığı kente, yani Giresun'a' ulaştı. Bu iki gemi, getirdiği göçmenleri boşaltmaya başladığında, aynı gün, yani 28 Mayıs günü Sakarya Kavala'da göçmen yüklemeye başlamıştı. Aynı günün resmini tamamlayan bir başka figür de İnönü gemisiydi. Akdeniz Samsun'da, Giresun Giresun'da göçmen boşaltırken ve Sakarya Kavala'da göçmen yüklerken; aynı gün İnönü Selanik Limanı'na ulaşmıştı. İnönü İzmir'den geliyordu. Ayın 26'sında, İzmir'e göçmen indirdikten sonra, hiç beklememiş ve Selanik'e doğru hareket etmişti. Akdeniz ve Giresun Türkiye'ye doğru seyir halindeyken, o da aynı anda Yunanistan'a doğru seyir halindeydi. Selanik Limanı'nda iki gün bekledikten sonra 30 Mayıs günü, Türkiye'ye getireceği göçmenleri yüklemeye başlayacaktı. Bu süre içinde gemi, eksikliklerini tamamlayacaktı. O eksikliklerini tamamlarken, yükleyeceği göçmenlerin limanda toparlanması umuluyordu. Aynı günlerde, Dumlupınar da yüklemeye başlayacağını bildiren bir telgraf çekmişti. Gemiden gelen telgrafa göre, yükleme yapmak için gemi iskeleye yanaşmak üzereydi⁵⁵⁷.

28 Mayıs günü, Selanik'ten 1.300 yolcu yükleyen Sürat İzmir'e geldi. Getirdiği göçmenlerin 300'ünü İzmir'e, geri kalanını da Ayvalık'a götürmek üzere talimat almıştı⁵⁵⁸.

1924 yılı Mayıs ayında, Selanik, Kavala, Girit, Golos iskelelerinden gemilerle 66.326 insan getirildi. Bu göçmenler yanlarında 2.701 büyükbaş hayvan, 15.296 küçükbaş hayvan getirmişlerdi. Yine aynı ay içinde şimendiferle 5.272 insan, 592 büyükbaş ve 7.778 küçükbaş hayvan taşınmıştı⁵⁵⁹.

Bu ayın sonuna doğru Selanik Limanı oldukça hareketliydi. Bakanlıktan gelen bir telgraftan anlaşıldığına göre; 31 Mayıs günü itibariyle artık Girit iskelelerinden taşınacak göçmen kalmamıştı. Yalnız 600 nüfus, işlerini bitirdikten sonra kendi paralarıyla geleceklerdi. Artık oradaki yükleme kurulunun da işi bitmişti. Kurul üyeleri bu son kafiye ile yola çıkıp Türkiye'ye

geleceklerdi⁵⁶⁰. Artık Selanik Limanı en önemli yükleme iskelesi olarak kalmıştı. Gemiler gidip geldikçe ve göçmen boşaltıkça, Mübadele İmar ve İskân Vekâleti'ne bağlı olarak çalışan Sevkıyat ve Nakliyat Müdüriyeti'nden vekil namına Selanik bindirme kuruluna yazılar yazılıyor, biriken ve gemilere binmeyi bekleyen göçmenlerle ilgili emirler veriliyordu. Yükleme kurulu, hangi göçmenlerin, hangi gemilerle, hangi indirme iskelelerine yönlendirileceklerine ilişkin bu bilgilere uygun olarak çalışıyorlardı. 3 Haziran 1924 tarihli bir yazıda; Selanik istasyonunda bulunan Teşvikiye'nin Mayadağlı göçmenleri Tekirdağ'a



getirmek üzere hareket etmesi emri verilmişti. Gemide Mayadağlılar'dan arta kalan kısımlara, Karacaovalılar'ın bindirilmesi bildirilmekteydi. Karacaovalılar, Teşvikiye ile Türkiye'ye geldiklerinde, Marmara, Karadeniz ve İzmir iskelelerine parçalar halinde indirileceklerdi. Dolayısıyla yükleme işinin, bu bilgi doğrultusunda yapılması ve buna uygun olarak hareket edilmesi gerekliydi. Özellikle Türkiye'ye göçmenlerin üretim kollarına ve Türkiye'de onlara sunulabilecek olanakların o günkü görüntüsüne uygun bir dağılımın sağlanması için bu bilgiler önemliydi. Bu nedenle gelen göçmenlerin "memleketi ve miktarı hakkında her gün malumat veriniz" deniliyordu. Bu bilgi istemi hemen karşılandı. Selanik'teki yükleme kurulundan bakanlığa çekilen karşı telgrafta, göçmenlerin sayısal durumu ile ilgili bilgi verildi: "Bu gün

556 BCA, 272/ 14-76-31-21.

557 BCA, 272/14-14-31-24.

558 Hâkimiyet-i Milliye, 29 Mayıs 1924.

559 Hâkimiyet-i Milliye, 19 Haziran 1924.

560 Ahali, 2 Haziran 1924.

Mayadağlıların toplam mevcudu 2.700'dür. Teşvikiye gemisi Mayadağlıları bindirmiş olarak Tekirdağ'a gitmek için emir bekliyor" deniyordu. Yazının gönderiliş tarihi 3 Haziran 1924'tü⁵⁶¹.

1924 yılı haziran ayında da Selanik, Kavala, Kandiye ve Preveze iskelelerinden 35.552 insan, 1327 büyükbaş, 4.317 küçükbaş olmak üzere 5.644 hayvan getirildi⁵⁶².

Bakanlık gelen göçmenlerle ilgili listeler tutarak, bunların hangi tarihte hangi vapurlarla geldiğini belirliyordu. Ancak bu listelerden, göçmenlerin gönderildikleri yerlerle ilgili notlarda bazı eksiklikler vardı. Bunun nedeni bir iskeleye göçmenlerin indirilmesinden sonra, yerleştirilme aşamasında yaşanan zorluklardı. Bir yere yerleştirilmek için göçmen gönderildiğinde, orada göçmenin yerleştirileceği evlerde ya da onlara dağıtılacak diğer mallarda bir eksiklik varsa, yerleştirme aşamasında karşılaşılan bu güçlükten dolayı, göçmenlerin indirildiği yöreye yerleştirilmelerinden vazgeçiliyordu. İndirildiği yerden alınıp, örneğin Gülcemal gibi Türk kıyılarındaki limanlar arasında düzenli posta seferi yapan gemilerle ya da daha küçük taşıtlarla, hatta şimendifer ya da kara yoluyla başka bir yöreye gönderilebiliyorlardı. Bu listeler, bu tür eksikliklerine karşın, yine de Türkiye'nin yeni biçimlenen nüfus topografyasını belirlemek için önemli bilgiler içermektedir. Bu listelerden birine göre Samsun'a gelen göçmenlerle ilgili şu bilgi verilmekteydi⁵⁶³:

Geliş Tarihi	Getiren Gemi	Gelen Göçmen Sayısı
28.12.1923	-	1.583 mübadil, 519 mübadele dışı
9 Ocak 1924	Gülcemal	667
12 Ocak 1924	Reşit Paşa	758
18 Ocak 1924	Gülcemal, Sakarya	193
30 Ocak 1924	Millet	123
7 Şubat 1924	Giresun	1.262
10 Şubat 1924	Gülcemal	181
22.2.1924	Giresun	6
Toplam		5.363

O günkü olanaklara göre vekalet gelen bilgiler, kimi zaman tek bir telgrafla topluca, kimi zaman da bir göçmen kafilesiyle ilgili bilgiler ayrı ayrı telgraflarla parçalar halinde ulaşıyordu. Kimi göçmen grubuyla ilgili bilgiler hemen ulaşırken, bazıları için üç dört gün sonra bilgi veriliyor; kimi zaman bu tek bir telgrafta topluca yapılıyordu. Örneğin 9 Aralık

1924 tarihli bir telgrafta o zaman 6.207 kişinin deniz yoluyla, 66 kişinin de kara yoluyla geldiği notu vardı. Ancak bunların hangi süre içinde, nerelerden geldiklerine ve geldikleri gemilerle ilgili bilgi bulunmuyor. Bu göçmenlerden ayrı olarak yanlarında belgeleri olan 20 kişinin mübadele yoluyla, 11 kişinin de mübadele dışı geldiği bilgisi vardı. Aynı listede yer alan bu bilgilerden ayrı olarak daha net biçimde şu bilgiler de yer almaktaydı⁵⁶⁴:

Geliş Tarihi	Getiren Gemi	Kişi Sayısı
29 Aralık 1923	Ümit	1.978
4.1.1924	Giresun	2.343
8.1.1924	Timsah	360
	Turan	897
16.1.1924	Giresun	1.092
	Giresun	1.113

Bu bilgilerin bakanlığa geliş tarihi 10 Ocak 1924'tü.

Bir başka bilgi notuna göre de 578 kişi kara yoluyla Drama'dan Kırklareli'ne (Kırkkilise) gelmişti. Bu bilginin bakanlığa ulaşma tarihi 26.1.1924'tü. 12 Şubat tarihli başka bir telgrafta göre ayrıca 65 kişi Edirne'ye, 155 kişi Havsa'ya gelmişti. 27 Şubat tarihli başka bir telgrafta göre de ayrıca karayoluyla 10-15 Şubat 1924 tarihleri arasında 2.808 kişi Drama'dan gelmişti.

Böylece gelenlerin toplamı 18.927 olarak gösteriliyordu.

Bir belgede de Balıkesir'e (Karesi) gelen göçmen, getiren gemiler ve geliş tarihleriyle ilgili şu bilgiler yer alıyordu⁵⁶⁵.

Getiren Gemi	Tarih	Göçmen Sayısı	
Giresun, Bahri Cedit		3.088	18.12.1923 tarihli telden
Trabzon	19.1.1924	1.245	
Rize	19.1.1924	707	13.2.40 tarihli telden
Toplam		5.040	

Yine aynı belgelerden anlaşıldığına göre, 1649 kişi 7 Mart 1924 günü Akdeniz'le Bandırma'ya gelmişti. Aynı yere Şubat ayı içinde de 606 kişi yine aynı gemiyle getirilmişti.

İzmir'e göçmen getiren mübadele gemileri ve göçmenlerle ilgili şu bilgiler verilmekteydi⁵⁶⁶:

561 BCA, 227/ 14/ 76-31-28.

562 Hâkimiyet-i Milliye, 5 Ağustos 1924. 563 BCA, 272/11/17/78/1.

564 BCA, 272/11/17/78/1.

565 BCA, 272/11/17/78/1.

566 BCA, 272/11/17/78/1.

Getiren Gemi	Geliş Tarihi	Getirdiği Göçmen Sayısı	
	29 Ocak 1923 tarihine kadar	1.250	29.12.39 tarihli telden
Nilüfer	5 Ocak 1924	269	
Maryano	5 Ocak 1924	426	
Yeni Türkiye	11 Ocak 1924	1070	25.1.1924 tarihli tel
Bahrı Cedit	11 Ocak 1924	163	25.1.1924 tarihli tel
Prenista	11 Ocak 1924	409	25.1.1924 tarihli tel
Ümit	12 Şubat 1924	1.176	26.2.1924 tarihli tel
Aslan	15 Şubat 1924	904	26.2.1924 tarihli tel
Akdeniz	31 Mart 1924	2.258	

İstanbul'a gelen göçmenler için de şu kayıt tutulmuştu⁵⁶⁷:

Getiren Gemi	Geliş Tarihi	Göçmen Sayısı	
Ümit		55 ve 59 kişilik iki ayrı grup 1.522	14.12.1923 tarihli telden 26.12.1923 tarihli telden
Sakarya		3.190	9.1.1924 tarihli telden
Altay		3.029	9.1.1924 tarihli telden
General Andon		98	9.1.1924 tarihli telden
		848	Gemi ve geliş tarihleri yok
Kartal		800	30.1.1924 tarihli telden
Türkiye	4 Şubat 1924	897	Darica

Bunlardan ayrı olarak 23/34 Şubat tarihli telgraftan anlaşıldığına göre; 27 kişi daha şimendiferle Drama'dan gelmişti⁵⁶⁸. 1 Mart 1924 tarihli telgraftan anlaşıldığına göre de; 39 kişi yine sonradan şimendiferle gelmişti⁵⁶⁹. İzmit'e ise 10.1.1924 tarihli telgrafa göre 1.719 kişi Altay gemisiyle gelmişti. Aynı kente, Kartal gemisi de 800 kişi getirmişti. Bu da 20.1.1924 tarihli telgraftan anlaşılyordu⁵⁷⁰. Aynı günlerde, Bahrı Cedit gemisi İzmir'e göçmen getirmiş; bunların 1017'si Söke'ye özel bir trenle götürülmüşlerdi⁵⁷¹. Yine 4 Şubat günü İzmir'den Bayındır'a trenle 607 nüfus gönderildi ve Bayındır istasyonunda halk tarafından coşkuyla karşılandı⁵⁷². Mersin ve Adana yöresine ise 10 Şubat 1924 ta-

rihine kadar 3.032 kişi geldi⁵⁷³. Bu büyük göçmen grubundan bir on gün kadar önce 20 Ocak günü 19 kişi Millet'le bölgeye taşınıp yerleştirildi⁵⁷⁴. Bunun yanı sıra 3.305 kişi de 15 Şubatta Sakarya'yla Mersine getirildi⁵⁷⁵. Mersin'e 330 Boşnak kökenli göçmen de getirilmişti⁵⁷⁶. Doğu vilayetlerinden Rus işgali sırasında kopup gelen, ancak o tarihe kadar yerleştirilmemiş olan 12 kişi de bölgeye getirildi⁵⁷⁷. 26 Şubatta gelen telgraftan anlaşıldığına göre de, 32 kişi 23 Şubatta Reşit Paşa ile indirildi⁵⁷⁸.

Bu listeden şu anlaşıyor:

Gelen göçmenlerle ilgili bakanlık tarafından tutulan kayıtlar pek düzenli değildir. Çoğu zaman bakanlığa, göçmenleri getiren gemilerin indirme iskelelerine varış tarihleri net olarak iletilmemiş, kimi zaman, gelen birkaç gemi tarih verilmeksizin, bir liste halinde ortak bir telgrafla bakanlığa bildirilmiştir. Çoğu yerde bu tür bilgilerin biri ya da bir kaç eksiktir. Bu o günkü koşullarda, Yunanistan gibi uzak bir mekânla olan iletişim zorluğunun yanı sıra, göçmen akınının yoğunluğu karşısındaki karmaşadan kaynaklanmıştır. Bunun yanı sıra, söz konusu belgelerden görüldüğüne göre, bakanlık her ne kadar göçmenleri bütünüyle Türk gemileriyle taşıma konusunda kararlı durmaya çalışsa da, koşulların zorlamasıyla, yabancı kumpanyalara ait oldukça çok sayıda gemi, küçük parçalar halinde Türkiye'ye göçmen taşımıştır. Şimendiferlerle ve az da olsa kara yoluyla gelen göçmenler, büyük ölçüde kendi olanaklarıyla gelmişlerdir⁵⁷⁹.



567 BCA, 272/11/17/78/1.

568 BCA, 272/11/17/78/1.

569 BCA, 272/11/17/78/1.

570 BCA, 272/11/17/78/1.

571 *Saday-ı Hak*, 20 Kânunusani 1924.

572 *Sada-yı Hak*, 8 Şubat 1924.

573 BCA, 272/11/17/78/1.

574 BCA, 272/11/17/78/1.

575 BCA, 272/11/17/78/1.

576 BCA, 272/11/17/78/1.

577 BCA, 272/11/17/78/1.

578 BCA, 272/11/17/78/1.

579 BCA, 272/11/17/78/1.

Sona Doğru...

Bakanlık tam da bu günlerde yeni bir açılım daha yaptı: İlgili yükleme ve bindirme kurullarına yazılar yazarak Yunanistan limanlarında bekleyen göçmenlerin indirme ve bindirme iskelelerindeki genel durumlarının belirtilmesini istedi. Türkiye'deki yerleştirmek ve göçmenleri almak üzere gemi gönderebilmek için bu bilgilere gereksinim duyuyordu; çünkü bekleyen göçmenlerle ilgili sayısal veriler sürekli değişiyordu. Bunun için de bilginin sık sık güncellenmesi gerekiyordu. İskelelerde bekleyen göçmenlerin toplam sayısı neydi? Nereliydiler ve ne işle uğraşıyorlardı? Selanik Limanı'nda hangi gemiler vardı ve buralarda tam ve net olarak kimler bekliyordu? Bu bilgiler, sağlıklı göçmen taşıma ve yerleştirme işi için özellikle önemliydi⁵⁸⁰.

Gelen bilgi akışı kesintiliydi. Bazı anlarda durumu net olarak görmek mümkün olmuyordu. Göçmenlerin hangi tarihte, hangi gemilerle, nerelerden nerelere gönderildiğine ilişkin telgraflar geliyordu; ancak kimi zaman durumu tam olarak kavramak için, eksik bilgiyle gönderilen bir telgrafa karşılık yazarak, durumun eksik kalan yanları soruluyordu. Kimi zaman, arka arkaya gelen iki üç telgraftan durumu tam olarak anlamak mümkün olabiliyordu. Hiç beklenmedik bir anda, hiçbir bilgi ve belirti yokken, bir geminin bir indirme iskelesine yanaşması ve göçmen indirme sürecine yönelmesi durumunda, bindirme iskelesinde görev yapan indirme kurullarının gelen göçmenleri barındırmak, yedirmek, içirmek ve yerleştirmek konularında hazırlıksız olarak yakalanması kadar kötü bir şey olabileceği düşünüleliyordu.

Artık yaz gelmişti. Göçmen getirme işi yaz aylarına doğru azalan bir ivmeye bürünmüştü. Sürat, 9 Haziran 1924 günü Preveze'deydi. 1200 kişilik gemiye bu limanda bekleyen Vizeliler yüklenecekti. Vizeliler'in yanında bir miktar Yanyalıların yüklenmesi de düşünülüyordu⁵⁸¹. Bir hafta ka-

dar sonra Sürat, Nasliç'ten göçmen yükledi. Göçmenleri Kalikratya'ya (Sinan Paşa) getirecekti. Dumlupınar da aynı günlerde Nasliç ve Vodina göçmenleriyle İstanbul'a geldi. Göçmenlerin bir kısmını Kalikratya'ya, bir kısmını da Mudanya'ya götürecekti. Giresun Kayalar'lı göçmenlerle Giresun'a, Sulh Karaferye ve Grabene muhacirlerini Çeşme ve İzmir'e getirmek üzere yoldaydı. Trabzon Polyanlı göçmenleri hayvanlarıyla birlikte yüklemiş, Mudanya ve Tekirdağ'a doğru yol alıyordu. İnönü ise Notyalı göçmenleri Tekirdağ'a götürmek üzere hazırlanıyordu. Aynı günlerde İstanbul'da 1.250 göçmen vardı. Florinalı bu göçmenlerin İstanbul'dan başka bir yere götürülmesi için gemi aranıyordu⁵⁸².

Yaz ortasında artık taşınacak göçmen oldukça azalmıştı. Bu ara Selanik'te ve Pataras'ta veba olayları görüldü. Gelecek gemiler bu salgın hastalık nedeniyle özel incelemeye alınmaya başladı. Bu yörelerden gelen gemiler kesin olarak incelemeden geçiriliyor ve bunlarda fare temizliği gerçekleştiriliyordu⁵⁸³. Bu gemilerden birisi de Altay'dı. Bu gemi Selanik'ten 1.870 Florinalı göçmenle hareket etmişti. Bu göçmenlerin İzmir ve çevresine yerleştirilmesi kararlaştırılmıştı⁵⁸⁴. Bu günlerde bütün Yunanistan'da taşımayı bekleyen 70.000 kişi kaldığı düşünülüyordu⁵⁸⁵.

Selanik'ten göçmenleri yükleyip Giresun'a giden Sürat gemisinin makine aksamı İstanbul'a gelirken bozuldu. Bu nedenle vapur yoluna devam edemedi. Mübadele ve İskân Müdüriyeti gemi sahiplerine müracaat ederek, başka bir gemilerle göçmenlerin Giresun'a gönderilmelerini istedi. Sürat gemisindeki göçmenlerin Bozkurt adlı gemiyle kendilerine ayrılan bölgeye gönderileceği bildirildi. Bozkurt gemisi Kavak tahaffuzhanesine gönderildi. Orada muhacirleri alarak hemen Giresun'a gitmesi bekleniyordu⁵⁸⁶.



580 BCA, 272/14-76-28,34.

581 BCA, 272/11-18-86-4.

582 İleri, 17 Haziran 1924.

583 Cumhuriyet, 9 Temmuz 1924.

584 Cumhuriyet, 9 Temmuz 1924.

585 Cumhuriyet, 27 Temmuz 1924.

586 Cumhuriyet, 8 Temmuz 1924.

Temmuz ayının sonunda gemilere binmeye hazır vaziyette iskelelere toplanmış göçmenlerin durumu şöyleydi: Selanikte Kesriyeli, 221 Karacaovalı, Kayalardan 624 kişiden başka Karağaç'tan 800 kişi vardı. Bunları almak için Sakarya, Rize ve Ankara gemileri hazır durumdaydılar. Karağaç'tan 800 nüfus Sakarya, Rize ve Ankara vapurları alacaktır. Yunanistan'da daha yetmiş bin kişinin olduğu düşünülüyordu⁵⁸⁷.

Bu ayın sonunda Mübadele Komisyonu'ndan ve Selanik Yükleme Kurulu'ndan gelen bir bilgiye göre; Selanik'te 3.700, Karacaovalı'da 5.500, Florina'da 180 nüfus vardı. Bütün Yunanistan'ın genelinde, bu tarih itibarıyla 20.0000 kişi hazırlanmış ve taşınmayı bekliyordu⁵⁸⁸.

Bunların yanı sıra, özel olanaklarıyla tuttukları araçlarla gelmek isteyen göçmenler de oluyordu. İzmir'e gelmek için Selanik Yükleme Başkanlığı'na bir grup göçmen başvurarak, taşınmalarının kendi olanaklarıyla yapılmasını istediler. Bunlar, göreceli olarak, diğer göçmenlere göre daha varlıklı insanlardı. Yılgınlığı görerek, bu insan kalabalığı arasında göç etmenin zorluğunu düşünmüşler ve kendi özel olanaklarıyla Türkiye'ye gelmek istediklerini belirtmişlerdi. Göçmenler İzmir'e gelmek istiyorlardı. Ancak bu konuda karar verecek tek ilgili makam, bakanlıktı. Bakanlık, Türkiye'deki koşullara ve olanaklara bakarak planlamalar yapıyordu. Bu istek bakanlığa ulaştınca, bakanlık yetkilileri tarafından Selanik Yükleme Başkanlığı'na 2 Haziran 1924 tarihinde bir telgraf gönderdi. Telgrafında bakanlık kendi olanaklarıyla İzmir'e gelmek isteyen bu insanların kesin olarak Silifke'ye getirmesi emri verildi. Bakanlığın, kişilerin kendi olanaklarıyla ve kendilerinin sağlayacakları araçlarla gelmesi durumunda yaşanacak karışıklıktan dolayı büyük bir kaygısı vardı. Bu nedenle, bu tür özel girişimlere hoş gözle bakmıyordu. Bu kaygılarından dolayı Selanik Yükleme Başkanlığı'na gönderdiği yazıda,

göçmenlerin kendi olanaklarıyla gelmek gibi özel bir girişimi ve uygulamayı gerekli kılan nedenlerin kesin olarak bildirilmesi istendi⁵⁸⁹.

3 Ağustos 1924 tarihinde bakanlığa gelen bir yazıda Selanik'te 2.890 Kesriyeli, 310 Karacaovalı, 2.450 Karaferiyeli, 668 Demirhisarlı, 4.690 Prevezeli, 1.100 Florinalı bulunduğu bildirildi. Bakanlık, bu insanları aldirmek için gemi gönderecekti. Ancak bir ayrıntının bildirilmesini istedi: Bu belirtilen nüfusun tümünün Selanik'te olup olmadığını soran bir yazıyı Selanik yükleme kuruluna ilettili. İstanbul gemisi, yakında Selanik'te yükleme yapacaktı. Bu yapıldıktan sonra, hangi kaza halkından, ne kadar nüfusun kaldığının belirlenerek bakanlığa bildirilmesi istendi⁵⁹⁰. Oysa hiçbir zaman gönderilen bilgiler günden güne uymuyordu. Bir anda bir durum saptaması yapıp, belli sayıda göçmen varlığından söz edilirken; bir anda çıkıp geliveren yeni göçmen



kafilesiyle birlikte bu sayı anında değişiyordu. Bu kez de öyle oldu: Bakanlık, daha önce aldığı bilgiye göre bir planlama yapıp, gemi göndermeye çalışırken ve buna ilişkin yazılar Yunanistan ile Türkiye arasında gidip gelirken; Karaferiye'den, Kesriye'den insanlar Selanik Limanı'na doğru akıyorlardı⁵⁹¹. Yine de

Selanik Yükleme Kurulu bir tesbit çalışması yaptı. Buna göre bu günlerde Karaferiye'den köylü ve kent kökenli insanlar karışık bir durumda Selanik'e gelmişlerdi. Karacaovalı, Demirhisar, Serez, Çamyaz'ın yanı sıra Florina'nın köylerinden de insanlar Selanik'e doğru geliyorlardı. Florina'ya bağlı Babatekkesi, Gazhane, Revani, Kokuluca, Kokras, Kumköy köylüleri Selanik'e gelmişlerdi. Bunlar ağırlıklı olarak çiftçi insanlardı. Aralarında yine Bahçıvan ve demirciler de bulunuyordu. Çaycalı, Maramur, Çambaz yörelerinden gelenler de çiftçi, demirci ve kalburcuysu. Altay, bu insanlardan 900 bağcı ve zeytinci Karaferiyeli'yi almış, Karaburun ve Urla'ya hareket etmişti. Türkiye, 1.190 Kesriyeli ile 155 Karaferiyeli'yi Mersin'e götürdü. Timsah 310 Karacaovalı'yı İzmit'e, 500 Karaferiyeli ve

587 Cumhuriyet, 27 Temmuz 1924.

588 BCA, 272/11-19-12.

589 BCA, 030/18-01-01-010-28-5.

590 BCA, 272/14-76-33-10.

591 BCA, 272/24-76-33-10.



Florinalı'yı İstanbul'a taşıdı. İstanbul'a getirilen göçmenlerin içinde bahçıvanlar da vardı. Teşvikiye 1.690 Serezli'yi Gelibolu ve Tekirdağ'na ve 410 çiftçi Florinalı'yı Çanakkale'ye götürdü⁵⁹².

7 Ağustos 1924 tarihinde Kayalar'ın Emürlü köyünden yüz otuzu çiftçi ve bahçıvan, ve dokuzu çeşitli sanatlarla uğraşan göçmenlerle, Kastorya'nın Yepita karyesinden 40'ı bağcı olmak üzere 311 çiftçi geldi⁵⁹³. Aynı tarihlerde bir miktar Kesriyeli ve Demirhisarlı'nın İstanbul'a hareket ettiği görüldü. Bunların hareketinden sonra Selanik'te 2.000 Kesriyeli, 1.690 Serezli, 1.100 Florinalı, 3.10 Verea'lı göçmen bulunuyordu. Kayalar'dan da 1.079 göçmen gelmişti. Bunların içinde özellikle Florina'dan gelenler uzun süredir beklemekteydiler. Altay bu sıralarda göçmen yüklemek için Selanik'e gelmişti; ancak geminin fiziki durumu iskelede yığılan göçmenleri bir kerede yüklemek için yeterli değildi. Altay'ın yükleyemediği göçmenlerin de taşınabilmesi için yeni bir gemi isteğinde bulunuldu⁵⁹⁴. Gönderilen gemi Teşvikiye'ydi. 325 göçmeni Selanik Limanı'ndan yükleyen Teşvikiye, 14 Ağustos günü Tuzla'ya geldi. Göçmenlerin sağlık kontrolleri, aşıları ve zorunlu temizlikleri yapıldıktan sonra İstanbul Limanı'na indirildiler⁵⁹⁵. 23 Ağustos günü, Selanik'ten Tekirdağ'a 3.000 göçmen geldi⁵⁹⁶.

Mübadeleye tabi olarak bir Yunan gemisiyle ge-

tirilen suşlu ve sabıkalı üç yüz kadar mahkûmun yüz otuzu polis ve Sakız gambotunun gözetiminde Gülhane Parkı'na çıkarılmış ve orada korumaya alınmışlardı. Bu mahkûmlar arasında birçok meşhur sabıkalar olduğu gibi idama mahkûm olanlar da vardı. Hemen hemen hepsinin suçu, cinayet derecesindeydi. Yunanistan Hükümeti bunları Türkiye'ye gönderirken onlar hakkında tutulan fezlekelerden hiç birisini verme gereğini bile duymamıştı. Bu nedenle İstanbul polisi kentin güvenliğini de düşünerek, son derece zor bir durumda kalmıştı. Bu nedenle, bunların en azılarını Anadolu'nun değişik yerlerine dağıtmak gereği ortaya çıkmıştı. Suçu daha az görünenlerin ifadeleri alınıp, ikametleri saptandıktan sonra serbest bırakılacaklardı. İlk başta bunlar Sakız gambotunda gözetim altına alınmıştı⁵⁹⁷.

Bu arada getirilen göçmenlerle ilgili sıradan olaylar da oluyordu. Göçmenleri soyanlar, mallarını çalanlar sık sık dönemin gazetelerinde boy gösteriyorlardı. Örneğin bir İzmir gazetesi böyle bir olayla ilgili olarak şu satırları yazıyor:

*“Muhacir Eşyası Aşırılır mı Ya!- Dün Kavala muhacirlerine ait olun Saman İskelesi civarında mavna derununda bulunan sandıklardan birisini mavna bekçisi İstanbullu İlyas açmış ve derunundan dokuz kalem eşyayı aşırmakta iken cürümü meşhut halinde derdest edilmiştir”*⁵⁹⁸.

592 BCA, 272/14-76-33-10.

593 BCA, 272/14-76-33-10.

594 BCA, 272/24-76-33-10.

595 İleri, 15 Ağustos 1924.

596 İleri, 24 Ağustos 1924.

597 İleri, 5 Ağustos 1925.

598 Ahenk, 29 Haziran 1924.

Son! Ya Sonrası?..

1924 yılı ortasına gelindiğinde, hala göçmen getirme işi hiçbir yerde bitirilememişti. Her yerde yakında elde edilecek ürünün kaldırılması için ayak süründüğü düşüncesi oluşmuştu. Bu durumda göçmen yerleştirme işleri zorluklarla karşı karşıyaydı. Bu zor durumdan kurtulmak için belirlenen plan içinde, planda yer aldığı gibi göçmen taşıma işinin sürdürülmesi ve seri biçimde gemi gönderilmesi gerekiyordu. Ara komisyonlarda göçmen taşıma işinin hızlandırılması için Türk gemilerinin dışında gemi kiralanması bile konuşuluyordu. Bunun için düşünülen çare, Türk Hükümeti'nden izin almaktı⁵⁹⁹. Bazı yerlerde zorunluluktan dolayı bilerek göçmenlerin taşınmasının geciktirildiği de görülmüyordu. Öncelikle taşınması gereken yerler dururken, sonradan taşınması gerek göçmen ve gerekse hükümet açısından daha yararlı olacak geciktirmeler gerçekleştirilebiliyordu. Örneğin, göçmen için çok önemli olan herhangi bir ürünün hasatına kadar beklenmesi, belli yararlar getirebilirdi. Ender de olsa, Yunan Hükümeti'yle temasa geçilerek bu tür bilinçli geciktirmeler sağlanabiliyordu⁶⁰⁰.

Bunların dışında, göçmenlerden kaynaklanan sıra dışı nedenler de vardı. Kimi Türkler, zorunlu göçten kurtulmak için yöntemler geliştirmişlerdi. En yaygın olanı, bir Yunanlı ile evlilikti. Bir Müslüman erkeğin Yunanlı bir kadınla evlenmesinin çok sayıda örnekleri vardı. Hatta Yunanlı bir erkekle evlenen kadınlara bile rastlanabiliyordu. Bunun için din değiştirmek kaçınılmazdı; çünkü mübadele uygulaması, din temeli üzerine kurulmuştu. Din değiştirerek, bir Rum kızı ile evlenip, zorunlu göçten kurtulabiliyorlardı. Girit'te bu nedenle kalanlar oldukça fazlaydı⁶⁰¹. Bunlar arasında, Arnavut

kökenli olan Müslümanlar da vardı⁶⁰². Dönemin gazetelerine, "Selanik dönmeleri Türkiye'ye gelmek istemiyorlar" biçiminde haberler çarpıyordu. Hatta Dönmeler namına Eski Maliye Nazırı Faik Nüzhet Bey'in Babası Mustafa, Yunan başbakanı Gunaras'a başvurarak, kendilerinin esasen Müslüman olmadıklarını, Sultan Mahmut'un zorlamasıyla Müslüman yapıldıklarını, Sebataylar'ın gerçek dinlerine sadık kalan Museviler olduğunu belirtmiş; bu nedenle mübadeleden ayrı tutulmalarını istemişti. Ancak, Yunan Hükümeti bunların "Türklerden ziyade muzır çok daha zararlı" oldukları düşüncesiyle, mübadeleden ayrı tutulmaları isteklerini kabul etmedi ve Türkiye'ye gönderdi⁶⁰³.



Bu tür sorunlara karşın, yine de göçmen taşıma işinde 1924 yılı ortalarında belli bir noktaya ulaşılmıştı. Artık son bir çabayla bunun sonuçlandırılması gerekiyordu.

1924 yılı Ağustos'unun 8'inde Atina'da Mübadele Kurulu

üyeleri arasında bir toplantı yapıldı. Bu toplantıda Türkiye'deki Rumların taşınma sorunlarının yanı sıra, Türklerin Yunanistan'dan taşınmalarının tamamlanmak üzere olduğu vurgusu dile getirildi⁶⁰⁴.

1924 yılının sonuna doğru, göçmenlerin önemli bir kısmı Türkiye'ye getirilmişti; ancak yine de liman kentlerinde yığılma oluyor, gemiler Türkiye'den gidip geliyor ve göçmen taşıyorlardı. İleri gazetesinin yazdığına göre, Yunanistan'da 1924 yılının Eylül ayı başında hala taşınmayı bekleyen 12.000 den fazla göçmen vardı. Bunlun 5.700 ü Karacaovalı'ydı. Selanik'te bulunan İstanbul, Ankara, Trabzon ve Bahricedit gemileriyle on gün içinde Karacaovalılar'la, 4.700'den fazla Selanikli göçmenin taşınması düşünülüyordu⁶⁰⁵.

599 BCA, 272/11-18-86-12.

600 BCA, Kararname, 30-18-03-32-013-29-9.

601 Raif Kaplanoğlu, a.g.e., s.81.

602 A.g.e., s.82.

603 Hâkimiyet-i Milliye, 4 Kânunusani 1924.

604 İleri, 10 Ağustos 1924.

605 İleri, 10 Eylül, 1924.

Selanik Yükleme Kurulu'na, 12 Eylül 1924 tarihinde Mübadele Bakanlığı'ndan bir yazı geldi. Yazıda söylenen şuydu: Ankara gemisi, Tekirdağ ve Mudanya için yükleme yapmak amacıyla Selanik'e gönderilmişti. Selanik Yükleme Kurulu, Mudanya'dan vazgeçerek, Tekirdağ ve İzmit için yükleme yapmış ve gemiye ağırlıklı olarak Gustunlop'lu göçmenler bindirilmişti. Bindirilen göçmen, Ankara gemisini dolduracak düzeyde değildi. Bunun bir nedeni neydi? Yazıda Gustunlop'tan başka hangi köyün nereye ve ne için gemiye yüklendiğini soruyor, ivedi olarak bunun yanıtını istiyordu⁶⁰⁶. Vekaletin bu yazısına, Selanik Yükleme Kurulu, 15 Eylül günü yanıt verdi. Yazıda, Gustunlop göçmenlerinden başka 1.487 Karacaovalı'nın da gemiye bindirildiği belirtiliyordu. Karacaovalılar Tekirdağ'a götürülecekti. Gustunloplular'ın yanına Karacaovalılar bindirilmiş; bu iki yörenin

göçmenini alan Ankara, Türkiye'ye doğru hareket etmişti. Tefik Rüştü imzasıyla gelen karşı yazıya bir de not düşülmüş, Ankara ile yola çıkmış olan göçmenlerin ne kadarının nereye belirtildiği. Bu nota göre; 300

Gustunlop'lu göçmen Tekirdağ'ına geliyordu. 120 göçmen Mudanya'ya bırakılacaktı. Ayrıca Edremit'e de göçmen indirilebilirdi⁶⁰⁷. Ancak bakanlık buna müdahale etti. Kuşkusuz, Türkiye'deki yerleşim olanakları durumu belirleyen etkenlerdi. Selanik'ten hareket eden Ankara gemisiyle Tekirdağ'ına çıkarılacak Gustunlop köyünden başka, Mudanya için İstrebiste köyünden de bindirme emredilmişken, yükleme kurulu buna dikkat etmemiş; dağılımda bu ayrıntıyı göze almamıştı. Üstelik göçmenlerin büyük kısmı Edremit'e gönderiyordu. Anlaşıldığı kadarıyla, bakanlık bunu planlayamamış, eksik verilerle göçmenlerin dağıtılmasını düzenleyememişti. Bunun üzerine bakanlık tarafından Tekirdağ İmar Kurulu'na 15 Eylül günü bir yazı yazıldı. Gemide İstrebiste köyü göçmeni varsa bunların Mudanya'ya götürülmesinin gerektiği anımsatıldı. Bunun için Tekirdağ'ındaki kuruldan, durumun gemi süvarisi ile köy halkına bil-

dirilmesi isteniyordu⁶⁰⁸.

Bir gazetenin saptamasına göre, Selanik'te yetkili bir kişi, Selanik'te bulunan göçmenlerin sosyal durumları ve iskân yerleri ile ilgili bilgi de vermişti. Selanik'te o günlerde, 495 Arnavut kökenli mübadil vardı. Bunların yanı sıra 540 Sırbistanlı Türk de Selanik'te bulunuyordu; ancak bunlar mübadele kapsamında bulunmuyorlardı. Yine de Türkiye'ye getirileceklerdi ve mübadele kapsamında Türkiye'ye getirileceklerle gemilerin gelip almasını bekliyorlardı. Aralarında taş yontucu, doğramacı, amale, limonatacı, tellal ve mağazalarda ayak işi yapanlar vardı. Bunların Ankara, Zonguldak, Kastamonu, Konya, Kütahya gibi yerlere yerleştirilmeleri düşünülmekteydi. Yine 110 ailede, 517 orta tüccar vardı. Bunlar tuhafiyeci, gömlek ve çorap satıcısı, deri tüccarı, ayak satıcısı ve sarraftılar. Geçimlerini

sağlayabilmek için yarısının Samsun'a ve Giresun'a, yarısının da Trabzon'a gönderilmesi düşünülmüyordu. 163 aileden oluşan 730 kişi, bina sahiple-riydi. Bunların da İstanbul ve İzmir'e yerleştirilmesi düşünülmüyordu. İçlerinde çiftlik sa-

hibi olanlar Trakya'ya, arzu eden bütün tüccarları da Samsun'a gidebileceklerdi. 892 aileden oluşan 3482 kişi, geçimini esnaftan sağlıyorlardı. Bunların Samsun, Giresun, Konya, Niğde, İzmir, Eskişehir ve Antalya'ya gönderilmesi tasarlanmıştı. Bunlar da doğramacı, serpuşçu, kunduracı, boyacı ve gazete satıcılarıydılar. 54 ailelik 216 kişi de mağaza çalışanıydı. Bunlar da İstanbul ve İzmir'e yerleştirileceklerdi⁶⁰⁹.

Vekâletin aylık faaliyet raporuna göre, Eylül 1924 zarfında, Türkiye'deki çeşitli indirme iskelelerine Yunanistan'dan deniz yoluyla 11.618 insan, 235 büyükbaş hayvan, 142 küçükbaş hayvan ve bir adet araba taşındı. Bunlar İstanbul, Bursa, Edirne ve Kayseri, Tekirdağ, Ertuğrul, Tokat, İzmir, Samsun, Ankara, Kocaeli, Adana, Karesi, Elazığ, Çatalca vilayetlerine yerleştirildiler⁶¹⁰.

606 BCA, 272/14-76-33-10.

607 BCA, 272/14-76-33-10.

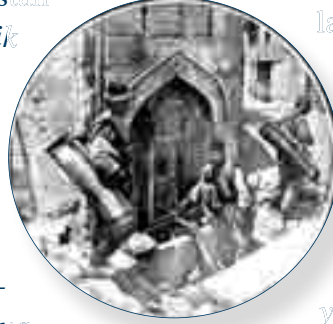
608 BCA, 272/14-76-33-10.

609 Cumhuriyet, 12 Ekim 1924.

610 Cumhuriyet, 10 Kasım 1924

Artık göçmen getiren gemilerin sefer sayısı ve getirdikleri göçmen sayıları azalmaya başlamıştı. 18 Ekim günü İstanbul'a Bahri Cedit'le 950 Selanikli göçmen geldi. Bu yolculuk sırasında göçmenlerden birisi gemide ölmüştü⁶¹¹. 28 Ekim günü de Selanik'ten İstanbul'a bin kişi daha geldi. Bunların karaya çıkmasına izin verilmeyerek, doğrudan Samsun'a gönderildiler⁶¹².

Selanik'ten gelen son kafile için bir İstanbul gazetesi şunları yazıyordu: "*Selanik ahalisinden mübadeleye tabi olan ve son kafileyi teşkil eden 1.800 muhacirin bir vapura bindirilerek edilerek şehrimize sevk edildikleri Selanik'ten işar edilmiştir. Şu halde son kafilenin şehrimize gelişi için sevk edilecek muhacirlerden Makedonya, Yanya ve havallisi ahalisi bütünüyle memleketimize taşınmış olacaktıdır*"⁶¹³. Aynı gazete son kafile olarak bilinen bu gurubun yola çıkışı için de şu bilgiyi veriyordu: "*Son muhacirler de yola çıktı- Selanik'ten gelen malumata nazaran, Selanik'te mübadeleye tabi olup son kafileyi teşkil eden muhacirlerin cümlesi Rumeli vapuruna ikram edilerek İstanbul'a*



sevk edilmişlerdir"⁶¹⁴. Böylece mübadele yoluyla Türkiye'ye yaklaşık yarım milyon kişinin getirilişi tamamlanmış oluyordu. Bu aşamadan sonra mübadele kapsamına girip, kendi olanaklarıyla tek tük gelenler olacaktı. Ancak bu, genel görüntüyü ve boyutu değiştirecek nitelikte değildi. Bu günlerden sonra mübadele kapsamında Türkiye'den ayrılması beklenen Ortodoks Rumlarla ilgili bilgi akışı hızlanırken; mübadele ile gelen kişilerin gündelik olaylarıyla ilgili haberler kamuoyunda yer almaya başladı. Örneğin, bu haberlerden birisi şöyleydi: "*Mübadeleye Tabi Bir Türk Kızı- Tütün ticaretiyle meşgul olan bir zatın metresi Melahat, kıskançlık saikasıyla Bafralı Ayşe'yi mübadeleye tabi bir Rum kızı olarak ihbar etmiş ve yanlışlıkla Balıklıya sevk ettirmiştir. Fakat bilahare mesele anlaşarak, kızcağız tahliye edilmiştir*"⁶¹⁵.

Artı sırada ağırlıklı olarak Ortodoks Rumların göç olayı vardı. Türk denizcilik tarihinin en önemli dönüm noktalarından birisini oluşturan mübadele taşımacılığının en önemli boyutu, eylemli / filen olarak böylece tamamlanmış oluyordu.

Kimi Gözlemler...

Bütün bunlar yolculuğun resmi olan yönüydü. Bunun yanı sıra bir de göçmenleri bire bir ilgilendiren yanları vardı. İki günde gelinebilecek bir yolun kimi zaman, gereksiz ya da koşulların gerektirmesinden kaynaklanan bekleyişler nedeniyle bir haftayı aşan sürede gerçekleşmesi, zaten yerinden yurdundan edilmiş insanların ruhsal durumu üzerinde etkili oluyordu. Korku ile sevinçler; endişe ile yeşeren yeni umutlar; ruhsal kırılganlıklar ile yeni bir başlangıç yapma duygusu iç içeydi. Göçü yaşayan insanlarda bir yandan doğup büyüdükleri topraklardan koparılıyor olmanın iç burukluğu, bir yandan yeni Türkiye'de kaynaşık bir duygu ile çevre ve toplumla bütünleşme heyecanı yan yanaydı. Ancak yine de kuşkusuz genel bir hüznün ve geleceğe ilişkin belirsizlikten kaynaklanan iç boşluğu her göçmeni kapsayacak biçimde yaygındı. İçler çekiliyor; sigara dumanları savruluyor; gemiler Ege'nin mavi sularında yol aldıkça, hüznün geride bırakılan topraklara bakılıyor, belki duygu ve düş

dünyasında anılar; bu anıların canlandığı duygu dünyasında yaşananlar ve yaşanamayanlar gelip geçiyordu. Her birey bir dünyaysa, her dünyada bu süreci algılayışlar farklı farklıydı.

Gemiler, bütün bu duyguları yaşlı omuzlarında taşıyorlardı. Gemiler, ağırlıklı olarak eski gemilerdi. Bunların bir kısmı yandan çarklı ve ufak gemilerden oluşuyordu. Kimi gemiler yalnızca bir köyü alabilecek kapasitedeydiler⁶¹⁶. Akdeniz ve Sakarya gibileri göreceli olarak büyüktü; ama pek çoğu küçük boyutlu ya da elli yaşının üzerinde yaşlı gemilerdi. Ümit yaşlı olduğu ve biraz da şanssızlığından dolayı karaya oturmuştu; oysa aynı durumla karşılaştığında karaya oturabilecek pek çok gemi vardı. Gemiler genellikle iç donanımları açısından yetersizlerdi. Alınan önlemlerle belli ölçülerde göçün karmaşık, zor süreçlerine dönük düzenlemeler yapılmıştı; ancak göç, yine de göçtü. Sürecin kendi doğasından kaynaklanan zorlukları vardı.

611 Cumhuriyet, 19 Ekim 1924.

612 İleri, 29 Ekim 1923.

613 Cumhuriyet, 4 Kasım 1924.

614 Cumhuriyet, 7 Kasım 1924.

615 Cumhuriyet, 20 Kasım 1924.

616 Raif Kaplanoğlu, a.g.e., s.75-76.

Zorunlu oluşu; hatta bir ölçüde ayrıldıkları toprakların kendilerine cehennem hayatı yaşayacakları bir mekân yapılmasını sağlayan baskı, zorlama ve zulümler, karmaşa ortamının yanı sıra, perişanlık denilebilecek görüntüler yaratmıştı. Bazı göçmenlerin yolculuğu çok kolay olmuşken, bazıları değişik nedenlerden ötürü oldukça zorlanmışlardı. İskelelere ulaşana dek kimi yerlerde göç kervanları taşlanmış, hakarete uğramış, hatta saldırılarla karşı karşıya kalanlar olmuştu. Yunan fanatizmi hortlamış; Anadolu'daki yenilgilerinin acısını, o an bile kendi yurttaşları olan Türklerden alma yoluna gitmişlerdi. Göçmenleri en çok sokan, iskelelerdeki uzun bekleyiş olmuştu. Kışın soğuk aylarında, kar ve dayanılmaz soğuklar en büyük düşmanlarıydı. Bu fiziki etkenlerin yanı sıra her bedende yanan bir yürek vardı. Geleceğe dönük ne olacağını bilmedikleri yazgılarından doğan telaş ve ürküntü gözlerden okunuyordu. Kaplanoğlu'nun aktardığına göre, Glorina göçmenlerinden biri bu bekleyişi şöyle anlatmıştı:

*"Selanik'e geldiğimizde her yer bembeyaz çadırlarla doluydu. On binlerce göçmen kendilerini alıp, Anadolu'da yeni bir hayata götürecek gemileri bekliyorlardı"*⁶¹⁷. Göçü yaşayan insanlar için, gemilere bindikleri anda gerçekten ikinci bir hayat başlıyordu. Göçmenlerin

pek çoğu büyük bir tedirginlik içindeydi. Yunanlıların toplu olarak kendilerine her an saldıracakları ve öldürebilecekleri endişesi vardı. Bu endişe gemiye binene dek sürüyordu. Göçmenlerin pek çoğu gemilere bindiklerinde, kendilerini anavatana ulaşmış sayıyorlardı. Kaplanoğlu'nun, Drama'nın Pepeleç köyünden gelerek, Bursa'da Yeniosölöz'e yerleşen kaynak bir kişiden aktardığına göre; gemi limana geldiğinde herkes sevinçten silahlarını çekip, yapmayın uyarılarına karşın havaya ateş etmiş; gemi kalktıktan sonra da bu durum sürmüştü⁶¹⁸. Kimi göçmen grupları da imamların duaları eşliğinde gemilere binmekteydi. Gemi, Çanakkale Boğazı'na geldiği zaman, davullar vurmaya başlamış, gemide büyük bir sevinç dalgası yaşanmıştı⁶¹⁹. Yine bir başka kaynak kişinin aktardığına göre; Selanik Limanı'ndan kalkan bir gemi tam hareket edeceği zaman, aranan



on Türk iplerle gemiye tırmanarak binmiş; Yunanlılar bu kişinin iadesini istemişlerdi. Ancak kaptan bu kişiyi iade etmemiş, gemi Tekirdağ'a gelince bu on Türkü, jandarmaya teslim etmişti⁶²⁰.

Bu yolculuklardan birinde, Giresun adlı Türk gemisiyle İstanbul'a gelmiş olan Reşat Dürri Tesal yaşadıklarını ve tanık olduklarını şöyle anlatıyor: *"1925 yılında göçe hazırlanmakla birlikte, uzak görüşlü olan babam, tahsilim daha fazla aksamasın diye, kendileri yola çıkmadan önce İstanbul'da bir okula göndermeyi uygun bulmuştu. İşte bu amacı gerçekleştirmek amacı ile ben, ailemden önce o sırada İstanbul'a dönmekte olan bir yakına emanet edilerek, mübadil taşıyan bir Türk gemisi ile yola çıkarıldım. Bu gemi... Giresun'du. Gerçi devlet, mübadillerimizi taşıtmak için daha ziyade köhne araçlar kullanıyordu; amma benim şansına gemilerin oldukça iyi olanı çıkmıştı. Vapurda normal kamara yolcusu olarak, yakınım*

ile benden başka, büyük bir tüütün tüccarının aynı maksatla yola çıkarılan iki oğlu da vardı. Yalnız benim çıkış ve Türkiye'ye giriş için geçerli evrakım olmasına karşın, bu iki çocukta herhangi bir belge yoktu. Onlar yine bir yakın olan gemi doktorunun aracılığıyla, süvarinin muvafakati ile vapura

*gizlice alınmışlardı. Giresun gemisinin asıl yolcuları olan sayısı yüksek mübadil kafilesi ambarlarda yolculuk ediyor, güvertede hemen hiç görünmüyorlardı. Bu yüzden yalnızlık çekiyorduk. Neyse ki gemiciler her yeri gezmemize izin veriyor, bizlerle ilgileniyorlardı. Ve ben kendimi bildiğim andan beri hasretini çektiğim, kitaplarda görmek, resmini çizmekle yetindiğim bayrağımıza kavuşmanın, bu bayrağı taşıyan ve Türkler tarafından yönetilen bir gemide olmanın huzur ve güvenini yaşıyordum. Vapur İstanbul'a varmadan, mübadil yolcularının temizlik işinin yapılması için Tuzla'ya demirledi. Burada, o tarihlerde bir karantina vardı. Türkiye'ye giriş izni olmayan iki çocuk, Tuzla'daki kontrol noktasından yararlanarak, burada karaya çıkarılacaklardı. Ancak kendileri yalnız başına şehre giremedikleri için, yol göstericimiz akraba, beni de alarak birlikte gemiyi terk ettik"*⁶²¹.

617 Süleyman Liman'dan akt. A.g.e., s.78.

618 Halil Sönmez'den akt. A.g.e., s.80.

619 Yenigürleli Raciye Fidan'dan akt. A.g.e., s.80.

620 Kalkış göçmenlerinden Mehmet Ürün'ün anlattıklarından: A.g.e., s.80.

621 Reşat D. Tesal, "Bir İstanbul Vardı", *Tarih ve Toplum*, XII/70 (Ekim 1989), s.212.

Rum Göçmenlerinin Taşınması...

1924 yılı Ağustos'u'nun 8'inde Atina'da Mübadele Kurulu üyeleri arasında bir toplantı yapıldı. Bu toplantıda kış mevsimi gelmeden, Anadolu'dan Rumların Yunanistan'a getirilmelerine karar verildi. Bu süreç hızlandırılmalıydı. Bu konudaki karar, Ankara'daki Yunanlı üyeye de bildirildi. Türkleri taşıma işi neredeyse bitmişti. Onlardan boşalan mallar, Yunanistan'a taşınacak Rumlar için büyük bir kolaylık sağlıyordu.⁶²²

Türk gemileri yalnızca Yunanistan'dan Türkiye'ye gelen Müslüman göçmenleri taşıyordu. Bunların yanı sıra, Yunan gemilerinin ara ara zorunluluktan dolayı Türk göçmenleri getirmesi gibi, Türkiye gemilerinin Yunanistan'a gitmesi geren Rumları taşıdığı da oluyordu. Örneğin, Haziran ayı başlarında Samsun'a gönderilen Mübadele Kurulu'nun kararına göre, Midilli'den Ayvalık'a göçmen getirecek göçmenlerin Samsun'daki Rumların bir kısmını götürmesi de planlanmıştı.⁶²³ Bu kurul daha sonra Trabzon'a gitti. Oradaki mübadeleye tabi olan ve o zamana değin Türkiye'den ayrılmamış olan Rumların iki gemiyle Yunanistan'a gitmelerini sağladı.⁶²⁴

Zaten, büyük Türk zaferi sırasında, Türklerin intikam almasından korkanlardan kaçanlar kaçmıştı. Türkiye'den Yunanistan'a Rumları taşıyan gemiler arasında İtalyan ve Yunan gemilerinin yanı sıra, İngiliz, Amerika ve hatta Türk gemileri de yer almıştı. Mübadeleye kapsamına girdikleri halde bazı Rumlar Türkiye'den ayrılmak istemiyorlardı. Türk komşuları tarafından bazı çok sevilen Rumların kimilerinin Türk aileler tarafından göç ettirilmemek için saklandıkları bile görülmüştü. Bu konuda Türk gazeteleri aracılığıyla Türk Hükümeti, bu yola giden Türk ailelerine ve saklanan Rumlara dönük uyarılar yapıyordu. Bundan başka birçok Rum, üçüncü bir ülkenin uyruğuna girerek, özellikle

İstanbul ya da İzmir gibi kentte kalmaya çalışıyordu. Buna ilişkin polis kayıtlarına geçen bilgiler bile vardı. Önceden Türkiye'den ayrılan kimi Rum aileler, sonradan değişik ülkelerin pasaportlarıyla Türkiye'ye geri dönmeye çalışıyorlardı. Dâhiliye Vekili Ferit Bey'in belirttiğine göre, bazı Rumlar öteden beri yabancı bir ülkenin uyruğundaydılar. Bunların dışında kalıp da Türkiye'ye gelenler ya pasaportsuz ya da sahte pasaportlarla, kaçak olarak Türkiye'ye girmişlerdi.⁶²⁵



Mübadeleye tabi olacak olan
Türk Ortodoks Kilisesi Reisi Papa
Eftim

Geride kalanlar da bu tarihten sonra, kabileler halinde Yunanistan'a gönderilmeyi bekliyorlardı. Kendi arzularıyla Türkiye'de kalan bu insanlar, bir süre daha Türkiye'de kalmayı istemişler ya da olanak bulup kaçamamışlar ya da düzenli göçlerin yapıldığı sıralarda gidemeyip kalmışlardı.⁶²⁶ İçlerinden önemli bir kısmı, Ortodoks Türklerdi. Papa Eftim'in başında bulunduğu Türk Ortodoks Kilisesi'ne bağlı olan, soy ve kültür olarak Türk olan, ancak din yönüyle Hristiyanlık'ın Ortodoksluk mezhebinde bulunan bu insanlar, mübadele kapsamı dışında kalamamışlardı. Türkiye'de kalma yönündeki çabaları,

Lozan'da mübadelenin Ortodoks Türk tebaa ile Yunanistan'daki Müslüman tebaayı kapsadığından sonuç vermemişti. 1923 yılının sonuna doğru Ankara'da Bakanlar Kurulu kararıyla, Türkiye'deki Ortodoksların göç ettirilmeleri yönünde bir karar da alınmıştı.⁶²⁷ Ankara'da mübadele ile İzmir üzerinden sevk edilmeyi bekleyen 15.000 kadar Ortodoks Rum vardı.⁶²⁸ 1924 yılının Haziran ayının başına kadar, gidebilenler Yunan gemileriyle Türkiye'den gitmişlerdi. Ancak geride yine de küçümsenemeyecek bir kitle hala gitmemişti ve gönderilmeyi bekliyordu.

Tevfik Rüştü Bey'in verdiği bilgiye göre, 1924 yılının ortalarında artık Niğde ve Kayseri gibi Orta Anadolu kentlerindeki Rumların mübadelesine de başlanmıştı.⁶²⁹ Bunlar bulundukları yerin ulaşım olanaklarına göre en yakın iskeleye indiriliyorlar,

622 İleri, 10 Ağustos 1924.

623 Haber, 4 Teşrinievvel 1923.

624 Ahali, 11 Haziran 1924.

625 A.g.e, s.129-130.

626 Ahali, 11 Haziran 1924.

627 Anadolu'da Yenigün, 4 Kanunuevvel 1923.

628 Tevhid-i Efkâr, 24 Haziran 1924.

629 İkdâm, 3 Haziran 1924.

buradan gemilere bindirilip göç etmeleri sağlanıyordu. Türk Hükümeti, demiryollarına başvurarak, Ankara Rumlarının şimendiferlerle İzmir'e ve İstanbul'a götürülmelerinin sağlanmasını istedi. Buradan gemiler aracılığıyla Yunanistan'a götürülmeleri düşünülüyordu⁶³⁰. 17 Haziran gecesi, Rumlar şimendiferlerle İstanbul'a gönderilmeye başladılar. O gece trene bindirilerek, İstanbul'a gönderilen 250 aile bulunuyordu. Bu 250 ailede, 750 kişi şimendiferle, İstanbul'a doğru yol alıyorlardı⁶³¹.

Konya'dan giden mübadeleye tabi Rumlar'ın da taşıma ücreti kendilerine ait olmak koşuluyla, Mersin ya da İstanbul limanlarından gitmesine izin verildi. 1924 yılında, Konya Rumlarından yoksul olanların taşınması için Mersin Muhtelit Komisyonundan Mübadele şubesine 1.600 lira gönderilmişti. İlk kafilayı teşkil edecek yoksun insanların gönderilmesiyle artık Konya'da hiç Rum kalmamış olacaktı⁶³².

Bu arada, İstanbul kentinin sınırları konusunda Türkiye ile Yunanistan arasında yaşanan anlaşmazlık, yani "etable" sorunu, İstanbul'da yaşayan bir kısım Rum halkı telaşa düşürmüştü. Rumca olarak yayınlanan Politya gibi gazeteler bu telaşı dile getiriyorlardı⁶³³. İstanbul Rumları, Batı Trakya Türkleri gibi mübadele kapsamının dışında bırakılmıştı. İstanbul'un sınırları nasıl kabul edilecekti? Bu konuda Türkiye, Yunanistan ile derin bir anlaşmazlığın içine düşmüştü. Türkiye'nin hesabına göre, İstanbul ilinin sınırları, Yunanistan'ın kabul ettiğinden daha dar bir alana karşılık geliyordu. Bu

nedenle Türk Hükümeti göçe tabi olması gereken 100.000 Rum belirlemiş ve bunu Komisyon'a belirtmişti⁶³⁴. Bu sayı sonradan 50.000 olarak belirtildi⁶³⁵. İstanbul'da



yaşayan, ancak mübadele kapsamına giren İstanbul Rumları ilgili makamlara başvurarak, pasaport almaya ve böylelikle Yunanistan'a gitmeye çalışmaktaydılar⁶³⁶. Bu arada Yunan gazeteleriyle, Türk gazeteleri arasında

ilginç bir dalaşma da yaşanmaktaydı. Yunan gazeteleri, Çatalca Rumlarının mübadele esnasında perişan olduklarını, ellerindeki malları yok pahasına sattıklarını yazıyorlardı. Buna karşı Türk gazeteleri de, "Yunanistan'da mübadeleye

tabi Müslümanlar ne çekiyorlar?" biçiminde karşılık veriyorlardı⁶³⁷. Bu arada, Çatalca'dan ayrılan Rumlardan kalan mallara Türk mübadillerin yerleştirilmesi düşünülüyordu⁶³⁸. Pendik ve civarında yaşayan bazı Rumların ayrılmadan önce, Türklere kalmasın diye terk ettikleri evleri tahrip ettikleri ve hatta yaktıkları görüldü⁶³⁹. Bu arada Yunanistan etabli sorununun kendi düşüncesi çerçevesinde çözümü için direniyordu. Amacı konuyu uluslararası bir sorun haline getirmek ve bu biçimde

çözmekti. Bu nedenle, uluslararası mahkemelere başvurmaya bile yöneldi⁶⁴⁰. Bu başvuruya karşın, Türkiye kararlıydı. Karma komisyondan pasaportlarını alarak Yunanistan'a gitmeleri çağrısı yapılan Rumlar, Rumlar polis aracılığıyla Balıklı'da toplandı. Pasaportları ellerine verildi. Pasaportunu alan göçmene beş gün daha Türkiye'de kalma izni verilmişti⁶⁴¹:



630 Cumhuriyet, 4 Temmuz 1924.

631 Cumhuriyet, 4 Temmuz 1924.

632 İleri, 3 Ağustos 1924.

633 Tevhid-i Efkâr, 29 Şubat 1924.

634 Arif Bey'in açıklaması: İkdâm, 3 Nisan 1924; Nihat Erim, "Milletlerarası Daimi Adalet Divanı ve Türkiye", A.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi, II/1 (1944), s.62-72.

635 Tevhid-i Efkâr, 10 Nisan 1924.

636 Tevhid-i Efkâr, 11 Nisan 1924.

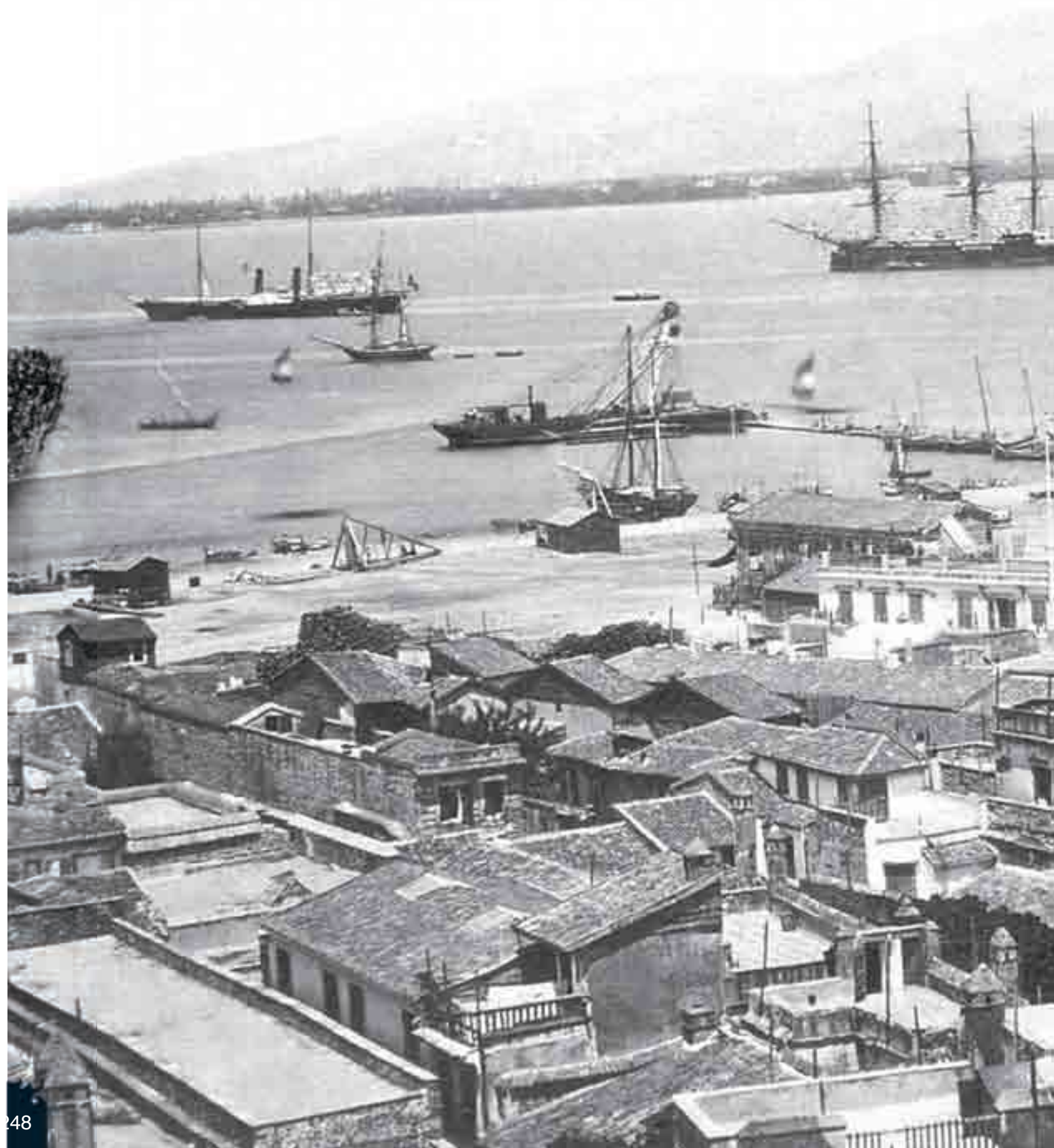
637 Tevhid-i Efkâr, 3 Mayıs 1924.

638 İkdâm, 22 Mayıs 1924.

639 Cumhuriyet, 14 Eylül 1924.

640 Cumhuriyet, 9 Teşrinievvel 1924.

641 Cumhuriyet, 23 Teşrinievvel 1924.





İstanbul ara komisyonu tarafından 9 Şubat 1924 tarihinden 1925 yılına kadar, Yunanistan’a giden mübadil Rumlara verilen pasaport sayısı ile ilgili bilgiler derlendi. Karma Komisyon’un Türk Heyet-i Murahhaslığına gelen yazıda verilen pasaport sayısı ve bu pasaportlardan yararlanan kişi sayısı şöyleydi: 9 Şubat–23 Haziran 1924 tarihleri arasında 471 pasaport 1050 kişi için alınmıştı. 31 Şubat 1924’e kadar bu sayı 11.170 pasaporta ulaşmıştı. Bu pasaportlar 31.120 kişi içindi. 27 Ekim–12 Kasım 1924 tarihleri arasında 1.285 pasaport alındı. Bu sayı 3.159 kişiyi kapsıyordu. 31 Kasım 1924 tarihine kadar toplam 26.073 pasaport alınmıştı ve bununla Türkiye’den çıkanların sayısı 73.679’dur. 1925 yılı sonuna kadar alınan pasaport sayısı 29.014’tü. Bu pasaportlardan yararlanan kişi sayısı da 79.974’tü⁶⁴².

Mübadeleye tabi olan kimi Rum kadınlar Türk erkeklerle evlenerek, mübadeleden istisna tutulmaları yoluna gidiyorlardı. Bu durum, Yunanistan’dan gelmek istemeyen Müslümanlar için de belli ölçülerde başvurulan bir yöntemdi. Hükümet bu tavır karşısında nasıl bir tutum izleyeceğini arayışa yöneldi. Dâhiliye Vekâleti, bu konuyla ilgili mübadele vekâletinin görüşüne başvurdu⁶⁴³. Konu ile ilgili basında yer alan yorumlarda öncelikle, Türklerle evlenmiş bile olsalar Rum kadınların mübadeleye uğrayacakları yazılıyordu. Din değiştirerek Müslüman olanların bundan ayrı tutulacaktı; ancak evlenmiş olanların da “reşit” olmaları gerektiği yorumu yapılıyordu⁶⁴⁴. Konu Başvekâlet’e yazıldı. Buna göre karar verilecekti⁶⁴⁵. Konu, Türk Hükümeti’nin kararına yansımışken, bu yöndeki gelişmeler de sürüyordu. Pek çok Rum erkek ve kadın, İstanbul Valiliği’ne başvurarak, din değiştirmek istediklerini (ihtida) belirtiyorlardı. Dönemin basınında bu eylem “*İhtida Etmek İsteyen Rumlar*” biçiminde kamuoyuna yansıtılıyordu. Bu tür haberlerin basında yer almasıyla, bunun çıkar bir yol olacağını düşünen Rumların din değiştirmek için başvurularında artış gözlemlenmişti. Bu



yoğunluğun dikkate alınmaması olanaksızdı. Bunun üzerine Dâhiliye Vekâleti İstanbul Valiliği’ne bir yazı gönderdi. Bu genelgede, bu gibi Rumların mübadele kapsamının dışında tutulmak için ihtida ettikleri; bu nedenle bunlar için bir “muamele” yapılmaması isteniyordu⁶⁴⁶. Yani, din değiştirmek, mübadele edilmekten kurtulmak için “*kâp*” etmemişti.

Ankara’dan gönderilecek Rumların nasıl gönderileceğini Mübadele Komisyonu, Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti’ne bunun nasıl yapılabilceğine ilişkin görüşünü sordu. Müdüriyet, hattın gün aşırı geceleri birer tren kaldırılabilceğini bildirdi. Komisyon tespit ettiği isimler doğrultusunda, sevk listeleri hazırlandı. 8 Temmuz Salı gecesinden sonra Rumların sevk edilmesi planlandı. Bu suretle

Ankara sevkıyatı her marşandizle 300 kişi gönderilmek suretiyle 12–13 günde bitebilecekti. Bu arada önemli bir gelişme oldu. Rumlardan bazıları gidiş paralarını karşılamıyorlardı. Bunu Yunan Hükümeti’nin göndermesi gerekiyordu. Bu para gecikince, Rumların gönderilmesinin Salı gü-

nünden sonraya kalması olasılığı doğdu. Komisyon, kafilenin hareketinden on gün sonra paranın sağlanmasını isteyebilecekti. Şimendifer İdaresi ise, talimat gereği parasını peşin almak durumunda olduğunu ileri sürüyordu. Komisyon Yunan Hükümeti’ne durumu yazarak, ivedi davranmasını istedi⁶⁴⁷. Sonunda göçmenlerin gönderilmesine karar verildi. Ankara Rumlarından mübadeleye tabi olanlardan üç bin beş yüz nüfusa ait pasaport işlemi ilk aşamada tamamlandı. Bunlar Akdağ ve çevresi ahalisiydi. Önce fakir olanların, ardından zengin olanların taşınmasına ağırlık verildi⁶⁴⁸. Ankara Rumlarının taşınmasına 17 Temmuz gecesi başlandı. Yedi yüz kişiden oluşan 250 aile İstanbul’a gönderildi⁶⁴⁹. Bunlar 18 Temmuz sabahı İstanbul’a ulaştılar. Balıklı’daki Rum hastanesine yerleştirildiler. Ankara’dan gelecek diğer Rumlar için Selimiye kışlasının ayrılması düşünülüyordu⁶⁵⁰.

642 BCA, 272/14–77–98.

643 Cumhuriyet, 8 Temmuz 1924.

644 Ahenk, 7 Temmuz 1924.

645 Cumhuriyet, 13 Temmuz 1924.

646 Cumhuriyet, 3 Kasım 1924.

647 Cumhuriyet, 8 Temmuz 1924.

648 Cumhuriyet, 17 Temmuz 1924.

649 Cumhuriyet, 18 Temmuz 1924.

650 Cumhuriyet, 19 Temmuz 1924.

1924 yılı Ekim ayına kadar, İstanbul dâhil olduğu halde, Türkiye’den Yunanistan’a giden Rumların miktarı Muhtelit Mübadele Komisyonu’nun, verdiği sayıya göre 109.000’di. Bunların 20.000’i Samsun’dan, 14.000’i Çatalca’dan, 12.000 kadarı da İstanbul’dan gitmişti⁶⁵¹.

Mübadeleye tabi olmayan İstanbul Rumları için kimi kısıtlamalar da getirildi. Bunlar ancak İstanbul, Bozcaada ve İmroz’da kalacaklar; belirtilen bu yerlerin dışında ülke içine gidemeyeceklerdi. Ancak ülke dışına gidip gelmelerinde bir sakınca yoktu⁶⁵².

Gemi Alımı İçin Hükümet Desteği ve Bozkurt Olayı...

Lozan’da kabotaj hakkının elde edilmesine karşın, bunun türlü zorluklar yüzünden kullanılamaması hükümeti harekete geçirdi. En büyük zorluk, Türkiye’nin kendi kıyılarında taşımacılığını yapacağı gemilerin eksikliği idi. Bunun için yeni gemiler alınarak, ulusal taşıma filosu büyütülmek isteniyordu. Mübadele süreci iyi kontrol edilebilir ve kaynaklar verimli kullanılabilirse, bunun olabileceğine ilişkin düşünceler dillendirilmeye başlandı. Pekâlâ, Türkiye’nin zaten sınırlı olan sermayesi Türkiye’de kalabilir, bu yabancı acentelere kaptırılmaz, bu para ile yeni gemi alımı yoluna gidilebilirdi. Bu konuda ilk ışığı, Mübadele İmar ve İskân Bakanı Mustafa Necati yaktı. Mustafa Necati, bu coşkuyu yaşayan bir kişi olarak, ulusal Türk şirketlerinin güçlenmesine özel bir önem veriyordu⁶⁵³. Bu nedenle bakanlık bütçesinden “sevkiyat ve nakliyat” işi ile ilgili olarak, 600.000 lira gibi bir parayı gemi satın almak üzere, ulusal taşımacılığın güçlenmesini desteklemek için, Seyri Sefain İdaresi’ne vermeyi düşündü. Buna karar verecek olan elbette Türkiye Büyük Millet Meclisi’ydi. Bu amaçla, düşüncesini gerçekleştirmek için konuyu TBMM’ye getirdi. Konu çok ivedi (müstacel) ve gerekli (elzem) olarak nitelendiriliyordu.. Kendi bakanlığı adına özveride bulunarak, Türk gemicilik sektörünün güçlenmesi uğruna, önemli sayılabilecek bir parayı, yeni gemi alımı için milli şirketlere avans olarak vermeyi önerdi. Öneri üzerine hararetli tartışmalar yapıldı. Sonunda,



Mustafa Necati



bu uygulama olumlu görüldü. Bu onayın ardından, Başbakan İsmet Paşa konunun gerekçesini açıklayan bir layihayı meclise sundu. Layihada, böyle bir isteğe yönelmenin gerekçeleri ayrıntılı olarak sıralanmaktaydı. O gün için, Yunanistan’da biriken ve bir an önce anayurda gelmeyi bekleyen ve uman göçmenlerin taşınmasında kullanılmak ve konu için harcanacak önemli taşıma ücretinin olanaklar ölçüsünde ülke içinde kalmasına hizmet etmek üzere, yeni gemi alımının en doğru yol olduğu anlatılıyordu. İlk çırpıda, milli şirketlere kredi olarak verilecek olan para 600.000 liraydı. Bu para öncelikli olarak Seyri Sefain İdaresi’ne aktarılacak ve bu idare aracılığıyla diğer milli şirketlere de avans olarak verilebilecekti⁶⁵⁴. Konunun maliyeyi ilgilendiren yanları vardı. Sonuçta para, Maliye’nin kasasından çıkacaktı. Bu konu Maliye Encümeni tarafından da değerlendirilmiş ve 600.000 lira ile üç ufak, iki büyük ya da iki ufak üç büyük olmak üzere beş gemi alınabileceği sonucuna varılmıştı. Ufaklar 800–1.200, büyükler de 2.000–3.000 tonluk gemiler yük taşıma yeteneğinde olabilirdi. Yalnız tek önemli nokta vardı; o da alınacak gemilerin mutlaka yabancıların elinden alınması, yabancı bir ülkeye ait bandıra taşıyor olması ve böylece milli taşıma filosuna kazandırılmasıydı. Öneri o sırada son derece önemli ve ivedilik özelliği olan ahali mübadelesi işleriyle ilgili olduğundan, durum uygun bulunuyor ve gerekli girişimlerin ve işlemlerin yapılması öneriliyordu⁶⁵⁵.

Sonuçta Mustafa Necati, bu parayı Seyri Sefain İdaresi’ne verdi. Benzeri türdeki yardımlar bu

651 Cumhuriyet, 17 Teşrinievvel 1924.

652 Cumhuriyet, 27 Temmuz 1924.

653 Bkz. Arı, “Mübadele Göçmenleri...” s.26–27.

654 Bkz. TBMM Zabıt..., Devre, II, içtima. I, c. IV, Ankara, 1968, s. 15.

655 A.g.e., s.15-16; yine şurada: Arı, “1923 Türk ..., s.80-81.

derecede olmasa bile, mübadele süreci bitene dek devam etti. Bir konuşmasında Mustafa Necati şöyle demişti: “*Vekâlet, gerek Seyri Sefain ve gerek onun etrafında toplanan diğer yedi Türk şirketine, elinden gelen her türlü nakdi yapmış ve yapmakta bulunmuştur*”⁶⁵⁶.

Yunanistan’dan gelen bu kabileler arasında yer alan Reşat Dürri Tesal Türk bandırası altında seyahat etmenin verdiği gururu şu cümleyle dile getirir: “*Bayrağımızı taşıyan ve Türkler tarafından yönetilen bir gemide olmanın huzur ve gururunu yaşıyordum*”⁶⁵⁷.

Gemilerin çoğu eski gemiler olsa da, sonuçta Türkiye kendini ispatlamaya, kendi gemileriyle önemli bir yükün altından kalkabileceğini göstermeye çalışıyordu. Gemilerin eskiliğinin ve taşıma işinde bazı sorunların ortaya çıkışının, hükümete karşı muhalefet tabanı oluşturmaya çalışan siyasal odaklarca kullanılmak istendiği de görülmektedir. Eleştirilen bununla sınırlı kalmıyordu: Türk Vapurcular Birliği’nin göçmenlerin içinde bulundukları zor durumdan yararlandığı dillendiriliyor ve haksız kazanç elde etmek için uğraştığı belirtililiyordu. Bunu da hükümet eliyle başardığı gibi -saçma- bir sav da, muhalefet odaklarından kamuoyuna pompalanıyordu.. Bu kampanyada, başta Akşam ve Müstakil Gazete olmak üzere, bir grup basın organının kullanıldığına tanık olunmaktaydı⁶⁵⁸.

Eleştiri yapmak istenildiğinde, her zaman kimi açık noktalar elbette bulunabilirdi. Sonuçta Türkiye bir sınav veriyor ve kendini ispatlamaya çalışıyordu. Tarihinde ilk kez, kendi iradesiyle böylesine önemli bir yükün altına giriyordu. R. D. Tesal’ın belirttiğine göre, mübadiller, Giresun adlı gemisinin “köhne” ambarlarında, günlerce yolculuk yapmak zorunda kalmışlardı⁶⁵⁹. Bu doğrudu ve bilinen bir şeydi. Ancak, savaş sonrası koşullar ancak bu kadardı. Kurulan yeni bakanlığın o dönem için önemli bir para sayılabilecek 600.000 lirayı yeni gemi alımı için ayırması ve bunun için de meclisin ve hükümetin onayını almış olması önemli-

di. İlk başta 600.000 lira olarak belirlenen para, sonradan 500.000 lirada sabitlendi. 3 Şubat 1924 tarihli Bakanlar Kurulu kararnamesi ile göçmen taşınması için Seyri Sefain İdaresi’nin gereksinim duyduğu gemilerin ivedi olarak alınması sağlamak amacıyla Mübadele İmar ve İskân Bakanlığı’nın 1923 yılı ödeneğinden beş yüz bin liranın avans olarak idareye verilmesi kararlaştırıldı. Bakanlıktan avans olarak alınacak bu para, göçmen taşındıkça, taşıma ücretinden edilecek gelirle geri ödenecekti⁶⁶⁰. Aynı tarihli bir başka hükümet kararnamesi ile de her bir milli şirkete elliser bin lira verilmesine karar verildi⁶⁶¹. Böylece Türkiye’nin parası Türkiye’de kalacağı gibi; bir süre sonra Türk Ticaret filosunun gelişmesi için önemli bir kaynak da sağlanmış olacaktı. Bu nedenle hükümet, gemi alımına büyük önem veriyordu. 3 Şubat 1924 günü tarihli hükümet kararnamesi üzerine, 2 Ağustos 1924 günü, Türk gemicilerine verilen avansları kullandırmak için,



İttihad-ı Seyri Sefain İdaresi Reisi Eyüp Basri ve üyelerden Ahmet Ramiz Beyler’le bir sözleşme yapıldı. Bu sözleşmenin ikinci maddesi şirkete para verilmesinden sonraki iki ay içinde Türk malı ve Türk sancağı taşımayan, yani ecnebi bir gemi satın alınmasını gerektiriyordu. Bu koşullara uyulmadığı zaman, yapılan sözleşme yok sayılacaktı⁶⁶².

Bu karar doğrultusunda Giritli Mustafa Raşit Bey’le Bekir, Hüseyin Nafi ve Sudi Beylerle İttihadı Seyri Sefain Şirketi Heyeti Reisi Eyüp Sabri Beylere ait firmalara, değişik miktarlarda krediler verildi.

Temel koşul çok netti:

Alınacak gemi bir Türk firmasından alınmayacak, yabancı bayrak taşıyan bir yabancı kumpanyadan alınacaktı. Böylelikle Türkiye’nin elindeki deniz taşıma filosunun genişletilmesi amaçlanmıştı. Bu nedenle önemli girişimlerde bulunuldu. Milli gemi şirketleri harekete geçtiler. 1 Ocak 1924 tarihli bir kararname ile Seyri Sefain İdaresi’ne, Londra’da gemi alımı için incelemelerde bulunmak ve gerekli bağlantıları yaparak, alımı gerçekleştirmek yetkisi zaten verilmişti⁶⁶³.

Gemi alımı için, devlete bağlı olarak etkinlik gösteren Seyri Sefain yönetiminin yanı sıra, özel

656 *Sada-yı Hak*, aynı sayı; yine bkz. Arı, “Mübadele Göçmenlerini...”, s.27.

657 Ö.D.Tesal, “Bir İstanbul Vardı”, s.20.

658 Türk Vapurcular Birliği’nin bu türde ve nitelikteki savlara yanıtı: *İkdam*, 23 Kânunusani 1924; *Müstakil Gazete’nin* savlarına Tevfik Rüştü Bey’in yanıtı: *İleri*, 27 Mayıs 1924.

659 Ö.D.Tesal, “Bir İstanbul Vardı”, s.212(20).

660 *BCA*, 030.18.1.1/8.50.16.

661 *BOA*, 030.18.1.1/8.50.15.

662 *BCA*, 272/ 14-77-34-4.

663 *BCA*, 272/14-77-35-10.

ulusal şirketler de harekete geçtiler. Kendileri için verilmesi düşünülen 50.000 liraya kadar yükselebilecek avansı alarak, bununla yabancı armatörlerden gemi almak ve kendi firmalarını büyütürken, Türkiye'nin ticaret filosunun büyümesine de katkıda bulunmak istiyorlardı. Bu amaçla, başvuruların başvuruları hükümet tarafından değerlendirildi. Olumlu sonuçlanan değerlendirmelere bağlı olarak, şirketler bekletilmeden kendilerine avans verildi. Onlar da gemi alma yoluna gittiler. Bu yöntemle örneğin, Asya ve Yeni Türkiye gemileri satın alındı.

Alınan bir diğer gemi de Bozkurt'tu. Ancak Bozkurt'un alımı ve alımından sonraki süreç oldukça sancılı ve sıkıntılı olmuştur. Bozkurt'u alan ve geminin alımından sonra hükümetle karşı karşıya gelen şirket, İttihad-ı Seyri Sefain Şirketi'ydi.

İttihad-ı Seyri Sefain Şirketi hükümetten gemi alımı için 30.999 lira avans almıştı. Şirket, bir süre sonra bu avansla bir gemi aldığını hükümete bildirdi. Gemi'nin adı Bozkurt'tu. Alınan gemi, diğer gemiler gibi göçmen taşımaya başlamış, bunun için Yunanistan'la Türkiye'deki iskeleler arasında bir iki sefer de yapmıştı. Ancak gemiyle taşıma yapılıyor; yolculuk sırasında göçmenlerden varlıklı olanlardan alınan taşıma edelleriyle ödenmesi gereken kredi borcunun taksitleri, gemi sahibi olan İttihad-ı Seyri Sefain Şirketi tarafından maliyeye ödenmiyordu.

Bunun üzerine bakanlık, konuyu masaya yatırdı. Bozkurt gemisinin alımında, uyulması gereken koşullar açısından bazı kuşklar görüldü. Bir yabancı geminin satın alınarak ulusal filoya katılması gerekirken, şirket sahiplerinin bu yola gitmediği kanısı doğmuştu. Yani gemi, bir Türk işletmecisinden alınmıştı. Kısacası Bozkurt, koşullara uygun olarak alınmamış; yabancı bir gemi alınarak Türk taşıma filosuna katkıda bulunması düşünülen bir süreç, kuşkuyla biçimde istismar edilmişti. Yoksul olarak gelen göçmenlerin parasını bakanlığın ödemesi gerekiyordu. Geminin sahibi olan İttihad-ı Seyri Sefain Şirketi, taşıdığı göçmenlerin içinde yoksul olan-

ların parasını bakanlığın vermesi gerektiğinden, bu paranın ödenmesi için bakanlığa başvurmuştu. Ancak bakanlık, geminin yapılan sözleşmeye uygun olarak alınmadığını gerekçe göstererek, bu parayı ödemeye yanaşmamıştı⁶⁶⁴. Bozkurt bakanlığın kanısına göre yapılan sözleşmeye uymamıştı; O nedenle Yunanistan'dan getirdiği yoksul göçmenler için talep ettiği taşıma bedeli olan 2.500 lirayı kendisine verilmemişti⁶⁶⁵. Şirket de bu parayla kredi taksitini ödemesi gerekirken, bu karşı duruş nedeniyle borcunu ödemiordu. Hükümet de bu direnme karşısında şirketle olan sözleşmeyi iptal etti; ardından da göçmenlerin taşıma bedeli olan parayı, şirketin kredi borcuna karşılık sayarak, şirkete vermedi⁶⁶⁶.

Bu durum bakanlıkla geminin bağlı olduğu şirket karşı karşıya getirmişti⁶⁶⁷.



Bu gelişmeler üzerine bakanlık, konunun nasıl çözülmesi gerektiğini araştırmaya başladı. Sorunla ilgili durumun yasal boyutunu öğrenmek amacıyla Hukuk Müşavirliği'ne başvurdu. 29 Nisan 1924 tarihli yazıda; Bozkurt gemisinin alımı için vekâletten alınan 30.999 lira avans almış olan İttihad-ı Seyri Sefain Şirketi'nin o güne

kadar koşullara uygun bir vapur alımı yoluna gitmediği belirtiliyor; bu nedenle ilgili sözleşmenin yedinci maddesi uyarınca, şirketle yapılan sözleşmenin iptal edildiği vurgusu yapılıyordu. Bu arada şirket sahipleri, bu paranın bir kerede ödenmesinin güçlüğünden söz ederek, bunun ödenmesi için altı ay süre istemişlerdi. Ancak, koşullar yerine gelmediği için, adı geçen firma ile yapılan sözleşme yok sayılıyordu. Bu konuda Bakanlar Kurulu'nun da bir kararı vardı. Yabancı bir gemi almayarak, hükümetin ulusal politikasına ters düşen şirketle yapılan sözleşmenin bir hükmü yoktu. Bozkurt gemisiyle bir kere Yarga (Parga) göçmenleri taşınmıştı. Bu göçmenler hükümetin olanakları ile taşınmışlardı. Borçlarını ödemek bir yana, gemi sahibi olan kişiler, sözleşme koşullarına aykırı olarak, bu göçmenlerin taşınma bedellerini almak talebiyle vekâlete başvurmuşlardı⁶⁶⁸.

664 İstanbul Vilayetine yazılan 22 Nisan 1925 tarihli yazı: BCA, 272/14-77-35-10.

665 BCA, 272/14-77-35-10.

666 BCA, 272/14-77-35-10.

667 Eyüp Sabri imzasıyla gelen ve Mersin seferinden 2.500 lira ödenmesine ilişkin yazı: BCA, 272/14-77-35-10.

668 BCA, 272/14-77-35-10.

Bu anlatılanlar ışığında Hukuk Müşavirliği görüşünü ortaya koydu: Bu durumda yapılacak tek şey, firmaya verilen paranın kurtarılmasıydı. Bir anlamda, verilen avans batık para olarak algılanıyordu. Bu çok açık bir durumdu. Bu yola gitmek varken gemi sahiplerine taşıma bedeli adıyla da olsa yeniden ödeme yapılmasının yasal bir yanı olmadığı görüşü dile getirildi⁶⁶⁹.

Sorun artık, hukuksal bir boyut almıştı. Kredi- nin geri alınabilmesi için bir dava vekiline gerek olup olmadığı da soruşturuluyordu⁶⁷⁰. Mübadele Bakanlığı 17 Nisan 1924 tarihli yazısında, avansın üç gün içinde ödenmesinin zorunlu olduğunu bil-

direrek, durumun ilgili şirkete bildirilmesini istedi. Bu üç gün zarfında paranın verilmemesi durumunda mahkemeye başvuracağını da ekledi⁶⁷¹. 30 Nisan 1924 tarihinde durum İstanbul Valiliği'ne bildirildi. Gemi sahipleri hükümete olan borçlarını ödemedikleri takdirde, yasal yola başvurulacaktı⁶⁷².

Sorun yasal bir zemine sürüklenmişken, bu arada ilginç bir gelişme oldu:

Bozkurt'un Süvarisi Hulusi'den İttihad-ı Seyri Sefain'e bağlı olan Kırmızı Yıldız Vapuru Şirketi Müdürlüğü'ne 13 Kasım 1924 tarihli bir yazı geldi. Bu yazıda bir kaza olayından söz ediliyordu:

Gülñihal İle Bozkurt'un Çarpışması...

Bozkurt, Gülñihal ile çarpışmıştı..

Kaza, anlatıldığına göre şöyle olmuştu:

Bozkurt gemisi Mersin'e gitmek için, 12 Kasım 1924 Çarşamba günü akşam saat 9'da Beşiktaş önünden kalkmıştı. Kaptan Hulusi, gemisiyle Fenerbahçe açıklığına kadar kılavuz yardımıyla seyretti. Fenerbahçe ve Ahırkapı fenerlerinden gemilerin konumunu ve durumunu izleyerek ilerledi. Saat 10.30'da, Ayastefenos fenerinden iki mil açıkta Ahır ve Hayırsızada fenerleri arasından gemisine yol verdi. Saat 11 sıralarında Ayastefenos'tan iki mil açıkta denizde ilerliyorlardı. Geminin hızı, yedi mildi. Gemi yoluna devam ederken sancak tarafında bir geminin yaklaştığı fark edildi. Kaptan Hulusi, bir manevra yapmaya gerek görmedi. Süratle rotasını izlemeye karar verdi. Hiç durmadan ilerledi. Ancak bu şekilde seyir ederlerken, öteki gemi iskele fenerini göstermiş ve manevra yapmaya gerek yokken, üstelik bunun için alan da uygun değilken, birden bire manevra yapmıştı. Hulusi Kaptan, geminin manevra yaptığını örünce derhal sağa tornistan yapma kumandası vermesine karşın, öteki gemi, anında Bozkurt'un sancağına bindirmişti. Üzerlerine bindirilen gemi, dönemin en ünlü gemilerinden Gülñihal'di⁶⁷³.



Gülñihal Gemisi

Bozkurt böylelikle, Ayastefenos açıklarına gelince Gülñihal'le çarpışmıştı. Bozkurt'un baş sancak kısmı yarılmış ve su almaya başlamıştı. Sular gemiye hücum ediyordu. Bunun gemiyi batıracağını düşünen Kaptan Hulusi Bey, gemiyi kurtarmak için Ayastefenos'un batı tarafındaki burunda, gemisini karaya bindirdi. Bu arada ikinci kaptan Ethem'e, geminin yırtılan gövdesine bakarak bilgi alması için emir verdi. Ethem telaşlanmıştı. Geminin denize sandal indirmeye çalışılıyordu. Bu telaşın da etkisiyle olacak geminin aşağı indirilen sandalın baş palangasının asılı kalmasıyla, sandalın kıcı bordoya hızla çarptı. Sandal parçalanmış; filika denize düşmüş, filikayla birlikte Ethem Kaptan da sulara gömülmüştü. Kurtarmak için can yeleği atılmış olmasına karşın, Ethem kaptan kurtarılamayarak suların arasında kaybolup gitti. Ethem Kaptan ölmüştü.

Süvari Hulusi, bu çarpışmanın nasıl olduğunu iki numaralı raporla ayrıntılı olarak bildirileceği notunu da raporuna eklemişti⁶⁷⁴. O, fenni raporunda da kazanın nasıl olduğunu teknik yönden ayrıntılı olarak anlatan bir rapor hazırladı ve Kırmızı Yıldız Vapur Şirketi'ne, aynı gün gönderdi⁶⁷⁵.

669 BCA, 272/14-77-35-10.

670 BCA 272/14/77/34/7.

671 BCA, 272/14-77-35-10.

672 BCA, 272/14-77-35-10.

673 BCA, 272/14-77-34-7.

674 BCA, 272/14-77-34-7.

675 BCA, 272/14-77-34-7.

Hükümetin kredi vermesiyle alınan, ancak koşullara uyulmadığı nedeniyle mahkemelik olan Bozkurt, şimdi de bu kaza ile ağır bir yara almış ve karaya oturmuştu. Üstelik bir kişi de ölmüştü. Çarpışma anında gemide 1.100 ton kömür yükü vardı. Krediyle alınan geminin zaten sigortalama zorunluluğu olduğu için, gemi sigortalıydı. Geminin bağlı olduğu şirket, gemiyi sigortalayan sigorta şirketine başvurarak, gemi için öngörülen sigorta bedelinin ödenmesini istedi. Değeri Liman

Dairesince 37.750 lira olarak belirlenen Bozkurt, 30.000 liraya sigorta edilmişti. Ancak Sigorta Kumpanyası, sözleşme gereğince, gemi bütünüyle batmadığından, tazminat ödemeyeceğini bildirdi. Kırzadeler'e ait kurtarma bir kurtarma gemisinin yardımıyla geminin kurtarılmasına çalışılıyordu. Onarılan Bozkurt bir süre sonra yüzdürüldü⁶⁷⁶. Yarı yarıya batan, güçlükle yüzdürülebilen gemi, İstinye'ye çekilmişti⁶⁷⁷.

Şimdi iş daha da karmaşık bir durum almıştı:

Bozkurt Gerilimi...

Hükümetin avans olarak alacaklı bulunduğu Bozkurt büyük bir yara almış, büyük zarara uğramış, güçlükle yüzdürülmüştü. Sigorta firması da sigorta bedelini ödemiyordu. Bu arada kazanın ayrıntılarını anlatan süvari raporu bakanlığa bildirildi. Bu durumda, alacaklı firmaya karşı nasıl bir yol izleneceği merakla bekleniyordu. Hukuk müşavirliğinden yapılan açıklama doğrultusunda paranın ödenmesinin gerekli olduğu Sevkıyat Müdürü Refet imzasıyla Seyri Sefain İdaresi'ne bildirildi⁶⁷⁸.

Durum değerlendirildiğinde şu tablo ortaya çıkıyordu: Gemi alımı için para verilmesi onayı 2 Ağustos 1924'te çıkmıştı. Bu durumda 2 Kasım 1924 tarihine kadar yabancı bir gemi alınması gerekirken, bu yükümlülük yerine getirilmemiş görünüyordu. Bu durum da sözleşme yok sayılıyordu. Sözleşme yok sayıldığına göre, hazinenin parası olan 30.000 liranın kurtarılması gerekiyordu. Ancak kredi şirkette Eylül 1924'te verilmişti. Eyüp Sabri, Ankara'da Mustafa Necati'den sonraki yeni İmar Vekili Refet Bey'e bir telgraf çekerek, mukavelenin feshedileceğinin İstanbul Sevkıyat Müdüriyeti'nden öğrendiğinden söz ederek; bu süre içinde alınması gereken geminin parasını Fransızlara verdiklerini; tercüme işleriyle uğraştıklarını; bir iki günlük gecikmede bulunulmamasının, şirketlerini çok büyük zarara uğratacağını belirtiyordu⁶⁷⁹.

Bu durumda vekâlet, Bakanlar Kurulu'na, bu sürenin ne olacağını sordu⁶⁸⁰. Bakanlar Kurulu da, sözleşme 2 Ağustos'ta yapılmış olmasına karşın, paranın 12 Eylül 1924 günü verildiğini dikkate alarak, 2 Kasım 1924 tarihli toplantısında, bu iki ayın bitimini, 12 Kasım 1924 olarak belirledi⁶⁸¹. Bu isteğe

karşın, kararnamenin gereği yerine getirildi.

Başvekil İsmet Paşa, Mübadele Bakanlığı'na 19 Kasım 1924 tarihinde bir yazı yazarak; şirkete gemi alımı için verilen kredinin geri ödenmemesinden dolayı kredinin kurtarılmasını istedi. Paşa kararın ilgili yerlere ve kişilere bildirilmesini istiyordu⁶⁸².

İttihad-ı Seyri Sefain Şirketi'nin isteğinin yerine getirilmesinin zaten olanağı bulunmuyordu. Yapılan incelemede ederi yüksek gösterilen Bozkurt'un, ancak yirmi bin lira ettiği belirlenmişti. Dolayısıyla değerinin yarısını ancak karşılayabildiğine kanaat getirilebilmek için, bir kere daha gemiyi görme zorunluluğu doğmuştu. Bunun için Sadullah (Güney) Bey ile görüşülerek, idarelerine mensup iki uzman ile Bozkurt'un o anki ederinin ne olduğunu saptama yoluna gidildi⁶⁸³. Bu incelemelerin sonunda şu sonuca varıldı: İttihad-ı Seyri Sefain İdaresi ile Sudi Bey, sözleşme gereğince ecnebi gemi almamışlardı. Bozkurt da bu kurala uyulmadan alınan gemilerden biriydi. Koşullara uygun gemi alan Mustafa Raşid ve Hüseyin Nafiler ise ancak birer kez göçmen taşımak üzere sefer yapabilmişlerdi. Mustafa Esat Bey'in, 23.600, Nafi Bey'in 28.347 lira borçları bulunuyordu. Toplam alacak 112.000 liraydı. Zaten taşınan göçmen sayısı iki bin kişiyi geçmemişti. Kalan paranın, getirilen göçmenlerden alınacak taşıma bedellerinden sağlanmasına olanak yoktu. Bu duruma göre, hükümetin 60.000 lira kadar borcu sürüncemede kalmış gibi görünüyordu. Bu paranın kişilerin zimmetinde kalmaması için gereken neyse o yapılmalıydı⁶⁸⁴.

676 14/11/40 tarihli yazı: BCA, 272/14-77-34-7.

677 BCA, 272/14-77-34-7.

678 BCA, 272/14-77-34-7.

679 BCA, 272/14-77-34-4.

680 BCA, 272/14-77-34-4.

681 BCA, 272/14-77-34-4.

682 27 Ekim 1924 tarihli yazı: .BCA, 272/14-77-34-4.

683 BCA, 272/14/77/35-4.

684 BCA, 272-14-77-34-6.

Konu bu aşamaya geldiğinden, artık zaten Maliye Bakanlığı'nın ilgi alanına girmiş oluyordu. Maliye Bakanlığı Mustafa Reşat, Sudi, Hüseyin Nafi ve Eyüp Sabri Beyler'den paranın tahsili için harekete geçerek, sözleşmeyi feshettirdi⁶⁸⁵. Ardından da, göçmen taşıma işini yerine getirmek üzere Türk Vapurcular Birliği'nden, Yeni Türkiye Şirketi adına Nafi, Rize gemisi sahibi Sufizade Sudi ve İttihad-ı Seyrisefain Şirketi adına Eyüp Sabri ve Giritli Mustafa Raşit Beylere yeni gemi almak için verilen avansın kurtarılmasına ilişkin kararname yayınlandı⁶⁸⁶. Ancak, Türkiye zaten sermaye yoksulu bir ülkeydi. Ortada en azından kötü bir niyet yoktu. Koşullar oluşamamış, yeni gemiler alınamamıştı. Hükümet ilerleyen zaman içerisinde verilen avanslarla alınan

gemiler için de bu avansın ya nakden ya da başka bir yolla ödenmesi için 14 Ocak 1926'da kararname yayınladı⁶⁸⁷.

Bir araştırmacının bu konudaki saptaması çok yerindeydi:

*"...Yeni bir refah çağına çok yakın olacağı inancı ile Türk gemi sahipleri büyük miktarlarda gemi satın aldılar. Bununla beraber bu umutları kısa süreliydi. Bu satın almalar nedeniyle taşıma emtiası yetersizliği ve bazı durumlarda filolarındaki bir kısım gemilerini yatırmak zorunda kalmaları ile sermayelerinin çoğu battı. Özel girişimci gemi sahipleri Seyri Sefain İdaresi'nin gelişmesinin, kendi faaliyetlerini felce uğrattığından yakınıyorlardı..."*⁶⁸⁸.

Taşıma İle İlgili Bazı Sorunlar...

Göçmen taşıyan gemiler için belirlenen taşıma miktarları, yaz koşullarına göre belirlenmiştir. Kış koşulları söz konusu olduğunda, belirlenen oranda göçmen ve hayvan bindirmek mümkün olmamıştır. Bu durum, vekâlet ile bazı gemiciler arasında çözülmesi gereken konular yaratmıştır. Bazı gemi sahipleri bu aradaki farktan hareket ederek, taşıma ücretleri konusunda zarar ettiklerini ileri sürmüşlerdir. Bu talepler oldukça, hükümet haklı bulduğu konularda gemi sahiplerine kayıpları konusunda ödeme yapmıştır⁶⁸⁹. Yakınma konuları, yalnızca gemilerin taşıma kapasiteleriyle ilgili anlaşmazlık değildi. Önemli bir konu da, bazı seferlerde gemiler, gönderildikleri yerlerde yüklenemiyor ve uzun süre beklemek zorunda kalıyorlardı. Yoksul göçmenler ne kendileri için, ne de yanlarında getirdikleri hayvanları için para ödeyecek durumda değillerdi. Bunun için, örneğin Rize 14 Aralık 1923 tarihli seferinde, uzun süre Yunanistan'daki limanda bekletildiğinden yakınmıştı. 407 göçmenin ücrete tabi olması gerekirken, hiç birisi taşıma ücreti ödememişti. Bunun sonucunda kişiler ve hayvanlar hesaba katıldığında, yalnız bu kalemden 2.990 lira 70 kuruşluk nakliye ücret açığı ortaya çıkmıştı. Oysa bu geminin tek seferlik göçmen taşıma yeteneği 1.450 kişiydi. Buna karşın ancak 742 kişi bindirilebilmişti. Sözleşme

gereği, bunların zaten yüzde on beşi hesap edilemiyordu. Kalan nüfusun taşıma bedeli ise, 2.709 liraydı. Aynı geminin 21 Aralık 1924 tarihli Kavala İzmir seferindeki noksan yüklemekten dolayı, 1119 lira 30 kuruşluk kaybı görünüyordu. 26 ağustos 1924 tarihli Selanik-İstanbul-Samsun seferindeki eksik yüklemekten dolayı 100 kişilik taşıma ücreti eksikliği görünüyordu.



Sadullah (Güney) Bey
(1883 - 1945)

Bu iddialar geldikçe, vekâlet konuyu inceliyor, durum değerlendirmesi yapıyor; sözleşme kuralları gereğince, karşı tarafla ilgili bir alacak durumu söz konusuysa, ödeme yoluna gidiyordu. Örneğin, Rize gemisiyle ilgili talepler incelenmişti. Bu eksik yüklemenin nedeni, veba riskiydi. O tarihlerde veba nedeniyle, ivedi hareket etmek gerekliliği doğmuş, durum gemi süvarisine bildirilmişti. Bu da eksik yükleme zorunluluğu ortaya çıkarmıştı. Göçmenlerin yanlarında getirdikleri kişilerle ilgili ücret konusunda da gerekli emirler İstanbul Liman Müdürlüğü'ne bildirilmiş; özellikle yükleme ve indirme iskelelerinde alınan vergilerle ilgili yanlış uygulamanın düzeltilmesi için çalışılması istenmişti. Ancak bundan bir sonuç alınamamıştı. Erdek kazası içine yerleştirilmiş olan göçmenlerden her bir nüfus için, Girit-Marmara taşıma ücreti olarak 430 kuruştan 407 nüfusun toplam 175 lira 10 ku-

685 C.A., 272-14-77-34-6.

686 (030/18/01-1-013-22-7).

687 10.18.01.01./2056.8.

688 H. Colonel Woods, *Report on the Economic Conditions in Turkey 1924*, His Majesty's Stationery Office, London, 1925, s.19; akt. Bülent Durgun, s.175.
689 BCA, 272/13-79-2-22.

ruş gibi bir rakam ortaya çıkmıştı. Gemiye yüklenen 250 ton eşya 490, 14 küçük hayvan 60 ve bir adet iki tonluk kayık ücreti 830 liradan, 1.240 lira 60 kuruş ediyordu. Böylece 2.990 lira 70 kuruşun göçmenlere ait olması gerekiyordu. Bunu ödemek vekâletin işi olmamakla birlikte; göçmenlerin ücreti ödememekte direnmesi ve gemi sahiplerinin de bir zorba görüntüsünde bulunmaması üzerine, hükümet bu parayı ödemek yoluna gitmişti. İstanbul Defterdarlığı'nın onayı sonrasında, bu para ödenecekti. Bunun da ötesinde, göçmen taşıma kabiliyeti 1.450 kişi olan Rize gemisinin ilk konu ile ilgili olarak tazminat talebi de şöyle değerlendirildi: Adı geçen seferde, gemiye 229'u çocuk olmak üzere ancak 708 nüfus yüklenebilmişti. Böylelikle, 742 kişi eksik yüklendiği ortaya çıkıyordu. Sözleşmede koşul olarak ortaya konulan yüzde on beşlik nüfusun ücretsiz taşınma uygulamasıyla, 112 kişinin zaten hesaplanmaması gerekiyordu. Geriye kalan 630 nüfus, 430 kuruştan hesap edildiğinde, 2.709 lira gibi bir ücret ortaya çıkıyordu. Bu farkın, gemi idaresine ödenmesi zorunluluğu vardı. Kavala seferinde, 1450 kişilik Rize gemisine Kavala Limanı'nda hazır bulunan 720 nüfus yüklenebilmişti. Bunun yanı sıra 282 küçük, 220 büyükbaş hayvan ve 70 ton eşya da bindirilmişti. 23 Aralık'ta Kavala Limanı'ndan ayrılabilmişti. Sözleşmede, hayvan oranının ancak yüzde on beş oranında yüklenmesi gerekli olduğu halde; bunu uygulamak her zaman mümkün olmuyordu. Bu koşullarda gemiye,

bu oranın üzerinde hayvan yüklenmesi zorunluluğu doğmuştu. Bu kuralı oradaki yükleme kurulları dikkate almamış, gemi yönetimi de mevcut durumdan hareket ederek, belirlenen oranın üzerinde hayvan yüklemesi gerçekleştirmişti. Göçmenlerin 207 si çocuk olmak üzere ancak 760 nüfustan 440'ının taşıma ücreti olarak, 1.540 lira taşıma ücretine ulaşabilmişti. Ek sözleşme ise uyarınca, hayvan ve eşyadan alınan 1036 lira 50 kuruş ki, toplam 2.576 lira 50 kuruşluk rakam ortaya çıkmıştı. 3.690 lira 80 kuruşla kıyaslandığında, 1.119 lira 30 kuruş fark ortaya çıkıyordu. Bu rakamın gemi sahibine ödenmesi gerekiyordu. Gemilerin her birinin yaz koşullarına uygun taşıma kapasitesi hesabını da dikkate alan vekâlet; zaten bunu düşünerek, her bir göçmen için bir indirim uygulatmıştı. Buna göre, Rize gemisinden da yüz nüfus eksik hesap uygulamasına gidilmişti. 12 Ağustos 1924 seferinde indirim söz konusu olduğunda, geminin taşıma kapasitesi 1.350 olarak sayılmıştı. Bu uygulama bütün gemilere özgü bir uygulamaydı. Zaten, gemi sahibi Sudi Bey de bu genel uygulamaya uyduğundan, bu indirimden feragat etmişti. Dolayısıyla bütün bu hesaplardan çıkan özet şuydu. Gemi sahibinin, bir seferinde söz konusu olan 2.709 lira ile son konuyla ilgili 1119 lira 30 kuruş farkla birlikte, 3.828 lira 30 kuruşluk alacağı vardı. 2.990 lira 70 kuruşluk diğer farkla birlikte Tanzimat ödemesi konusunda, Sevkıyat ve Levazım Müdürlüğü vekâletin onayını bekliyordu⁶⁹⁰.

Ve Mübadelede Son Perde...

Muhtelit Mübadele Komisyonu'nun öngörüsü doğrultusunda artık yavaş yavaş Mübadele sürecinde son adımlar atıldı. Girit, Kavala, Drama ve Selanik'ten başlayan mübadele ile 1923 yılının Kasım ayında 34.627, Aralık ayında 26.691 olmak üzere, yılsonuna dek toplam 61.318 göçmen, taşınabilir malları ve hayvanları ile birlikte Türkiye'ye getirildi⁶⁹¹. 1924 yılının Temmuz ayının ortalarına kadar bu sayı, 314.052'ye ulaştı.⁶⁹² Bu göçmenlerin 99.720'si Selanik ve çevresinden, 32.324'ü Kozana'dan, 13.975'i Kandiye'den, 8.837'si Hanya'dan, 2.200'ü Perveje ve Yanya'dan, 7.500'ü de Midilli'den getirilmişti⁶⁹³. Karma Komisyonu'nun

verdiği sayıya göre, 1924 yılının ekim ayına kadar bu göçmenler, 370.000'e ulaşmıştı⁶⁹⁴. Yunanistan'ın özellikle dağlık yörelerindeki Müslüman göçmenlerin değişen sayılarda Türkiye'ye getirilmesi sonucu, toplam göçmen sayısı kademeli olarak artmış, bir resmi istatistiğe göre 456.720 olmuştu⁶⁹⁵. Bu sayının yanında, mübadele kapsamına girip, mübadele edilmeyi beklemeyen sığınmacı olarak Türkiye'ye gelen 50.000'e yakın bir başka gurup göçmen de vardı. Türkiye bir anda 500.000'e yakın bir göçmen selinin baskısına uğradı⁶⁹⁶. Mübadele göçmenlerinin yaklaşık dörtte üçü, 1924 yılı ortalarına dek Türkiye'ye getirildi.

690 BCA, 272/ 13-79-2-22.

691 Mustafa Necati Bey'in Aylık Açıklaması: *Ayın Tarihi*, 11/4 (Kânunuevvel 1923), s.19.

692 THAM, 111/36 (15 Ağustos 1924), s.407.

693 THAM, 111/36 (15 Ağustos 1924), s.407.

694 Cumhuriyet, 17 Teşrinievvel 1924.

695 Devlet İstatistik Enstitüsü *İstatistik Yıllığı*, III (1929-1930), Ankara, 1930, s. 101.

696 Benzer bir yargı için bkz. Geray, "Türkiye'de Göçmen ...", s.11. Bir başka kaynak mübadele göçmenleri ile ilgili toplam sayıyı, 499.239 olarak veriyor: *İskân Tarihçesi*, s.137.

Bunlarda, ağırlığın kırsal kökenli göçmenlere ve rildiği söylenebilir. Bunun nedeni, tarımla uğraşan bu insanları, yeni bir kıştan önce, üretici konuma sokmak arzudur. Vekâletten gelen bir bilgiye göre, Haziran 1924'e kadar, Girit'ten gelecek göçmen kalmamıştı. Yalnızca 600 kişilik bir gurup, oradaki işlerini bitirdikten sonra kendi olanaklarıyla Türkiye'ye gelmeyi istemişlerdi⁶⁹⁷. Dolayısıyla, mübadele işleminin ilk tamamlandığı yerler arasında bulunan Girit'ten gelen göçmenler 1924 yılında büyük ölçüde üretim sürecinin içine sokulmuştu.

Seyri Sefain Müdürü ve müdürlüğe bağlı müfettişler zaman zaman yurt gezisine çıkarak, göçmen taşıma ve liman işlerinin ne durumda olduklarını incelemeye gidiyorlardı. Örneğin Sadullah Bey, Temmuz 1924 yılının sonunda, Trabzon'a böyle bir seyahat yapmıştı⁶⁹⁸.

Mübadele ile, Yunanistan'da mahkum olmuş suçlular da bir gemiye bindirilerek Türkiye'ye gönderilmişlerdi. Mübadele kapsamındaki Yunanistan Türklerinden üç yüz kadar sabıkalı bir vapurla 2 Ağustos 1924 günü İstanbul Limanı'na getirildi. Bu suçlular Paşabahçe'ye çıkarıldılar. Polis Müdürlüğü ikinci şubesi bu insanların getirilmesiyle bazı önlemler almak zorunda kalmıştı. Güvenlik için tehlike oluşturabilecek bu üç yüz kişilik kafilenin resimleri ve parmak izleri alındı. Sonra da; gözetim altında bulunmak ve başka bir yere izinsiz olarak ayrılmamak üzere serbest bırakıldılar⁶⁹⁹. Hilal-i Ahmer'in elindeki rakamlara göre, başlangıcından Temmuz 1924 tarihine kadar 314.052 kişi Türkiye'ye gemilerle taşındı. Bunların geldikleri yerlere göre dağılımı şöyleydi⁷⁰⁰.

Selanik ve Alasonya	99.720
Kozana	32.324
Kayalar	38.314
Drama	67.201
Kavala	43.981
Kandiye	13.975
Hanya	8.837
Preveze ve Yanya	2.200
Midilli	7.500
Toplam	314.052

Karma Komisyon Haziran 1924'te, her iki tarafın, yani Türkiye ve Yunanistan'ın iyi niyeti sayesinde, dört-beş yıl süreceği sanılan "tahliye ve sevkıyat" işinin 1924-1925 yılı kışından önce son bulacağını açıkladı.⁷⁰¹ Tevfık Rüştü Bey de, bir İstanbul gezisi sırasında, İkdâm gazetesi muhabiriyle yapmış olduğu söyleşide:

"Eylül (1924) sonunda mübadelenin insan taşıma kısmı son bulacaktır. Bundan sonra malların tasfiyesi işlemleri başlayacaktır. Bunun bir yıldan fazla sürmesi muhtemeldir" demekteydi⁷⁰².

1924 yılının Ekim ayına kadar mübadelenin insan sevkı kısmı büyük ölçüde tamamlandı. Ağustos 1924'te Mübadele Bakanlığı, bütün Yunanistan'da Türkiye'ye getirilmeyi bekleyen 60-65 bin kişi olduğunu tahmin ediyordu⁷⁰³. Kavala, Drama, Kayalar ve Kozana'daki ara komisyonlar kaldırıldı. Yalnız Selanik ve Epir'de birer komisyon kalmıştı⁷⁰⁴. Bir süre sonra Epir'deki kurul da kaldırıldı. Artık yalnızca Selanik yükleme kurulu işine devam edecek ve mübadele süreci bitene kadar Yunanistan'a kalacaktı. Kavala heyeti de Türkiye'ye gelecekti. Girit Yükleme Kurulu Başkanı Selahattin Bey, Niğde Tali komisyonun başkanlığına giden Selanik Yükleme Kurulu Başkanı Abdülhamit'in yerine atanıyordu. Son kafilenin Girit'ten ayrılmasından sonra Selanik'e gitmesi kendisine bildirilmişti⁷⁰⁵. Selanik'teki kurulun bir süre daha görev yapmasının nedeni; özel sorunlar nedeniyle geciken bazı ailelerin sonradan gönderilmesini sağlamaktı. Gerçekten de değişik aralıklarla, pek seyrek de olsa, göçmen getirme işi 1925 yılının ilk aylarına dek uzamıştı.

Mübadele, İmar ve İskân Bakanlarından Refet Bey'in (Canitez) vermiş olduğu bilgiye göre, bindirme yükleme iskeleleri (irkab) ile indirme-boşaltma iskeleleri (ihraç) arasında, yolda ölenlerin toplam sayısı 269'du. Bunlardan ayrı olarak, 9 kişi vapurdan indirilip misafirhaneye götürülüşleri sırasında, 870 kişi de misafirhanelerde ölmüştü. İskân edilmişlerinden sonra yaşamını yitirenlerle birlikte ölenlerin toplam sayısı ise 3.819'du.⁷⁰⁶ Refet Bey'e göre, normal olan bu binde yarıma yakın oran, Esat Efendi gibi, mübadele uygulamalarını eleştiren ve hükümete karşı muhalefet eden bir kişi için;

*"... inanana bir cevap" tı.*⁷⁰⁷

697 *Ahali*, 2 Haziran 1924.

698 *İleri*, 1 Ağustos 1924.

699 *İleri*, 3 Ağustos 1924.

700 *THAM*, 111/36 (15 Ağustos 1924), s.407.

701 *Hâkimiyet-i Milliye*, 26 Haziran 1924.

702 *İkdâm*, 3 Haziran 1924.

703 *Hâkimiyet-i Milliye*, 6 Ağustos 1924.

704 *Cumhuriyet*, 17 Teşrinievvel 1924.

705 *BCA*, 272/ 11-18-86-5.

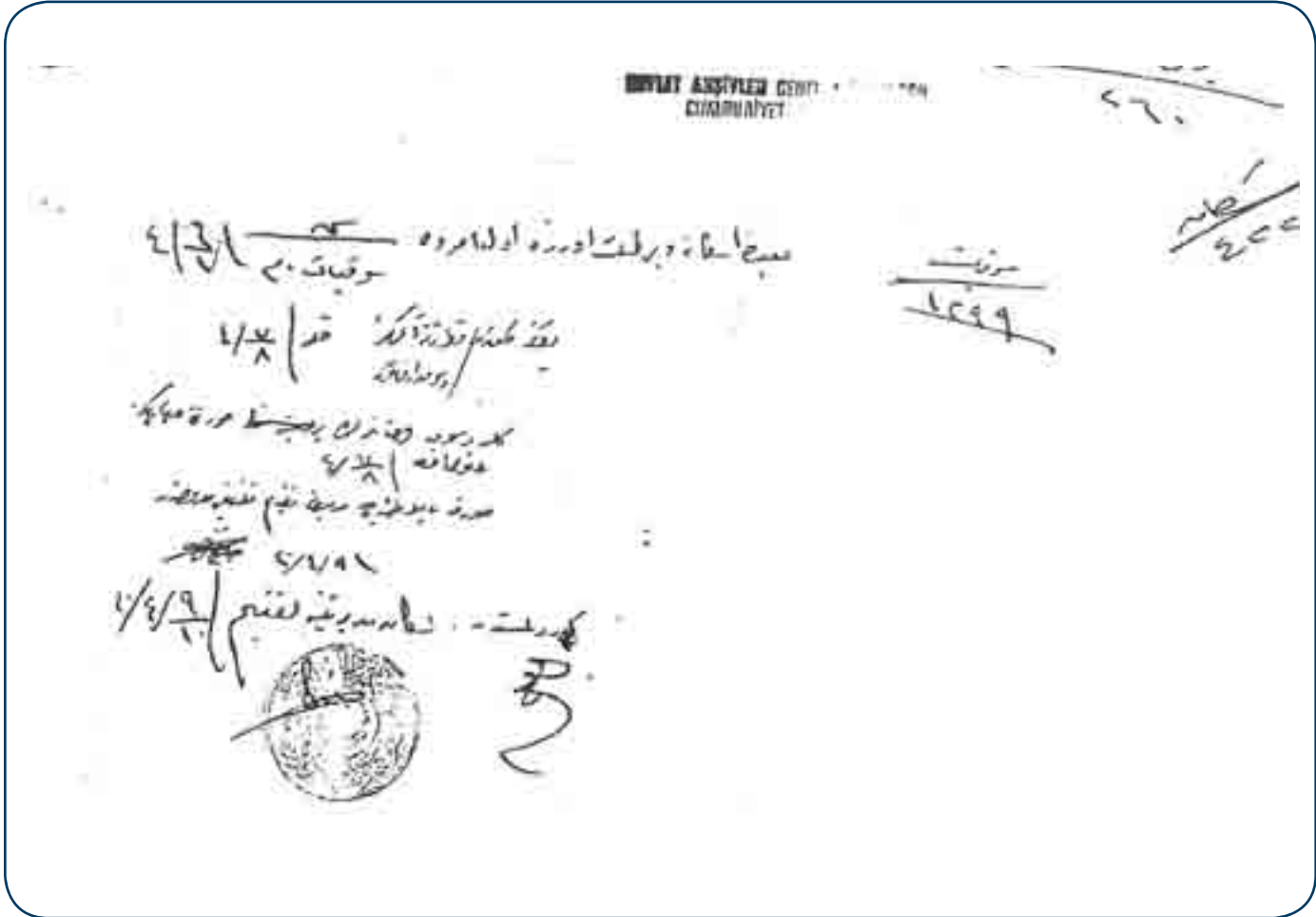
706 *TBMM Zabıt...*, Devre: II, İçtima: II, c. IX, Ankara, 1975, s.58. Refet Bey bu rakamları, meclisteki muhalefet kanattaki grubun eleştirileri üzerine vermektedir.

Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti'nin, yalnız 1924 yılı bütçesinden, göçmenlerin Türkiye'ye taşınması için ayırdığı para 120.800 liraydı.⁷⁰⁸ 1923 yılı bütçesinden Seyri Sefain İdaresi'ne gemi alınması amacıyla verilmiş olan 500.000 lira da bu hesaba katılırsa 620.800 lira gibi önemli bir paranın göçmen taşıma işine ayrıldığı görülür. Ücretsiz olarak taşınmayı isteyen ve bunun için yardıma gereksinimi olduğunu ileri süren göçmenlerin sayısının hiç de küçümsenemez olduğu görülmekle birlikte, ücretli olarak Türkiye'ye getirilmiş olan göçmenlerin vermiş olduğu taşıma paraları, belirtilen sayının içinde değildi. Ne yazık ki, göçmenlerin ödemiş olduğu paranın toplam tutarı konusunda herhangi bir sayıya ulaşmak mümkün görünmüyor. Oysa bu paralarla birlikte taşımada sarf edilen paranın çok daha yüksek oranda olduğu açıktır.

Bütün mübadele süreci ile ilgili şu sayısal döküm söylenebilir: Selanik, Kavala ve Katrin limanların-

dan bindirilerek, Türkiye'ye getirilen göçmenlerin sayısı resmi istatistiklere göre 384.000'dir. Bunların dışında, 7.753 kişi de kendi olanaklarıyla gelmiştir. Muhtelit Mübadele Komisyonu'nun kayıtlarına göre 456.720 göçmen Türkiye'ye gelmiştir⁷⁰⁹. Yunanistan'dan Türkiye'ye gelen göçmenlerin bir kısmı daha antlaşma olmadan, İspanya gibi konu ile ilgisi olmayan üçüncü bir devlet aracılığıyla gelmiştir. Selanik, Kavala, Hanya, Kandiye ve Resmo limanlarından gemilerle gelen göçmenlerin İstanbul, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin limanlarına çıkarılmaları kararlaştırılmıştı. Bununla birlikte göçmenler Ayvalık, Mudanya; Bandırma, Erdek, Gelibolu, İzmit, İzmir; Fethiye, Çeşme, Urla, Tekirdağ, Mersin, Tuzla, Çanakkale, Antalya, Sinop, Samsun, Giresun, Polathane liman ve iskelelerinden de karaya çıkarılmışlardı⁷¹⁰.

Bütün zorluklara ve aksamalara karşın, Türk Ticaret-i Bahriyesi, mübadele sürecinde göçmen taşıma işinin altından başarıyla kalkmıştı.



İskan Müdürlüğü'nün göçmenlerin durumuna ilişkin bir yazısı

707 A.g.e., s.58

708 TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: II, içtima: II, c. VII/I, Ankara, 1968, s.1061.

709 Nedim İpek, a.g.e., s.48.

710 Nedim İpek, a.g.e., s.48.

Türk Deniz Taşımacılığı'nın İzmir'den Bakışla Sonraki Dönemi

İzmir ticaretinde, dolayısıyla Türkiye'nin genel ekonomisinde ve dünya ekonomisine katılımında önemli bir yere ve işleve sahip olan İzmir Limanı, çevresinde oluşan ticari oluşum ve dönüşümle, Cumhuriyet'in ilk yıllarında ekonominin büyümesi yönünde önemli bir rol oynamıştır. Limana gidip gelen gemilerin yarattığı ticari canlılık, yalnız İzmir'in büyümesine değil, İzmir'le ulaşım bağı olan yakın çevresinin ve giderek de Türkiye'nin ekonomik anlamda gelişmesinde büyük katkılarda bulunmuştur. İzmir Körfezi'nin tarih boyunca bilinen ticari canlılığı, gerek coğrafi konumun sunduğu olanaklarla, gerekse İzmir'de oluşan deneyimlerin ticaret yaşamına yansıtılmasıyla, Cumhuriyet'in ilk yıllarında da kendisini hissettirmiştir. Yelken'den kadirgaya, kadirgadan kalyona ve giderek kömürlü ve buharlı ve son olarak da modern gemiciliğe uzanan süreçte, İzmir Körfezi, dünya ticaretinin kalbi olan Akdeniz'e



Anadolu'nun açılışında en önemli kapılardan birisi olmuştur. İzmir Körfezi'nde bir liman oluşturulması ve işletilmesi sürecinde, 1868 yılında Fransızlara verilen İzmir Rıhtım İmtiyazı önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu tarihten sonra İzmir'de rıhtım ve mendirek inşaatı başlamış; zamanla Kordon merkezli güzergâha karayolu, tramvay ve demiryollarının bağlanması gibi bir tarihsel sürecin akışına tanık olunmuştur⁷¹¹. Bu süreçte İzmir Rıhtım Şirketi'nin kurularak çalışmalarına başlaması son derece önemli bir dönemeç noktasıdır.

1883'te Yahya Hayati Paşa'ya verilen imtiyazla İzmir Hamidiye Vapur Şirketi kurulmuştur. Bu şirket 1884 tarihinde hizmete başlamıştı. Ancak daha sonra Belçika sermayesinin bölgede egemen olmasıyla, II. Meşrutiyet'ten sonra ağırlıklı olarak yabancılar ticaret malı ve insan taşımacılığında etkili olmuşlardı⁷¹². Cumhuriyetin ilk yıllarında kıyı taşımacılığında yabancı etkisinden kurtulmak için, yerli sermayenin bu alanda etkin olmasına çalışıldı. Bu nedenle, Uşakizade Muammer Bey'le bir imtiyaz sözleşmesi yapılarak, 1923–1925 yılları arasında Urla ve Foça arasında kıyı taşımacılığı ayrıcalığı

verildi⁷¹³. Otarihlerde, İzmir Limanı'nda İzmir yangınından dolayı büyük bir yıkım oluşmuştu. Bununla ilgili bir kararname de çıkarıldı. Yapılan sözleşme, elde edilen karın, yüzde beşinin yangının neden olduğu yıkım nedeniyle İzmir ve Karşıyaka Belediyesi'ne verilmesini öngörüyordu. Yüzde beşlik bir pay

da maliye'ye verilecekti⁷¹⁴.

Uşakizade Muammer Bey İzmir kıyılarında vapur işletme yönünde elde etmiş olduğu hakkını, sonradan yerli sermaye ile oluşan İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'ne devretti. Gemi işletmeciliği kapsamında, gerek kıyı ulaşımı ve taşımacılığı ve gerekse körfez içindeki taşımacılık, 1934 yılına kadar bu şirket tarafından gerçekleştirildi⁷¹⁵. Kurtuluş Savaşı'nın bitiminde, daha Türk ordusu gelmeden, Yunan ordusunun kentten çekildiği görüldü. Yunan ordusu personel

711 *İzmir Vilayeti 1932–1933 İstatistik Yıllığı*, s.453; Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü", *İzmir Tarihinden Kesitler*, s.298.

712 Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *İzmir Tarihinden Kesitler*, s.282–283; Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s.107.

713 Buna ilişkin kararname: BCA, 030.18.01.010.32.15.

714 BCA, 030.18.1/7.24.18.

ve her türlü ağırlığını Yunanistan'a kaçırdık, körfezde etkin olan en iyi gemiler Yunanlılar tarafından kaçırıldı. Bu nedenle Cumhuriyet Dönemi'nde İzmir Körfezi'nde işletilebilen gemiler, son derece eski ve bakımsız olanlardı. Körfez içi ulaşımın, bu gemi eksilmesinden dolayı güçlüklerle yürütülmesi ve yüksek talep karşısında sunulabilen taşıma araçlarının son derece sınırlı bulunması nedeniyle, taşıma ücretlerini yüksek tutma zorunluluğu vardı. Bu durum, o dönemlerde önemli yakınmalara neden oldu. 1930'larda halk yeni seferlere konulan otobüsler olmak üzere, alternatif taşıtlarla ulaşımaya yönelmiş; bu da ciddi bir rekabeti yanında getirmiştir⁷¹⁶.

Göçmen taşıma işi tamamlandıktan sonra, göçmen taşıma sürecinde Seyri Sefain Milli Savunma Bakanlığı tarafından verilen on bir adet gemi Deniz Kuvvetleri'ne devredildi. Bu gemiler daha çok kıyı ulaşımında kullanılan küçük tonajlı gemilerdi. Bu on bir geminin en ün kazanmış olanları Kızıllırmak, Tuğrul ve Ürgüp'tür. Bunlar arasında büyük gemilerin yanı sıra çok sayıda römorkör ve motor botu gibi küçük deniz taşıma araçları da Seyri Sefain'in kullanımına verilmişken, bu sürecin sonunda geri verildiler⁷¹⁷.

Türk Denizcilik Tarihi'nde çok önemli bir yeri olan Seyri Sefain Yönetimi'nde Cumhuriyet Dönemi'nde önemli yeniliklere gidildi. Bir gazetesinin saptamasına göre; Seyri Sefain Yönetimi'nin bu dönemde 11.977 kros ton büyüklüğünde 8 adet birinci sınıf, 9.416 kros ton büyüklüğünde ikinci sınıf ve 1.610 kros ton büyüklüğünde 7 adet üçüncü sınıf gemisi vardı. 6.400 ton büyüklüğünde 15 kıyıda seyir yapmaya uygun gemisi, 360 tonluk kurtarma ve 190 tonluk su taşıma ve aktarma gemisi vardı. Değişik büyüklükte istimbott ve römorkör, 8 adet binek ve yük motoru ve ayrıca on adet su deposu

bulunuyordu. Buna göre, bütün Seyri Sefain gemilerinin tonaj büyüklüğü 40.000'i aşmaktaydı. Yine o anda birinci sınıf yolcu gemilerinden bir tane ve ikinci sınıftan bir tane, kıyı gemilerinden üç tane, römorkörlerden bir tane, üçüncü sınıf istimbottlardan bir tane olmak üzere beş adet gemisi onarımdaydı. Bunlar havuzlara çekilmiş ve onarıma alınmıştı. Bir ay içinde bu onarımların bitirileceği sanılıyordu. Geriye kalan gemilerin tümü faaliyettedirler. Onarımdan çıkacak gemilere karşılık, bunlardan bazılarının onarıma alınması düşünülüyordu⁷¹⁸. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 23 Ocak 1923 tarihli bir kararıyla Osmanlı Seyri Sefain İdaresi adı, Türkiye Seyri sefain İdaresi'ne çevrildi. Ardından da "Türk Seyri Sefain İdaresi Hakkında Talimatname" yayınlandı. Bu şirket, Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne

bağlı ve onun denetiminde bulunuyordu. Söz konusu bu yeni yönerge ile genel işlemler için bir Yönetim Meclisi oluşturuldu. Şirket bir genel müdür tarafından yönetilecekti.

Genel Meclis Milli Müdafaa Vekâleti (Milli Savunma Bakanlığı) tarafından birisi bahriye muhafızı (deniz su-

bayı) olmak üzere atanacak iki, Maliye ve İktisat vekaletlerince seçilecek birer ve İstanbul Ticaret Odası tarafından "Ticaret-i Bahriyede mütehas-sıs erbab-ı ticaret arasındak irae olunacak", yani deniz ticaretinde uzman ticaretle uğraşan kişiler arasından seçilecek altı aday arasından bakanlar kurulunca belirlenecek üç kişiyle birlikte toplam yedi üyeden oluşacaktı. Meclis Yönetim üyeleriyle, Genel Müdürün memuriyetleri, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlanacaktı. Yönetim Meclisi'nin ve genel müdürünün etki alanları ve yetki sınırları ve genel işlemlerle ilgili yapması gereken işler, Bakanlar Kurulu'nca onaylanacak bir yönerge ile belirlenecekti⁷¹⁹.

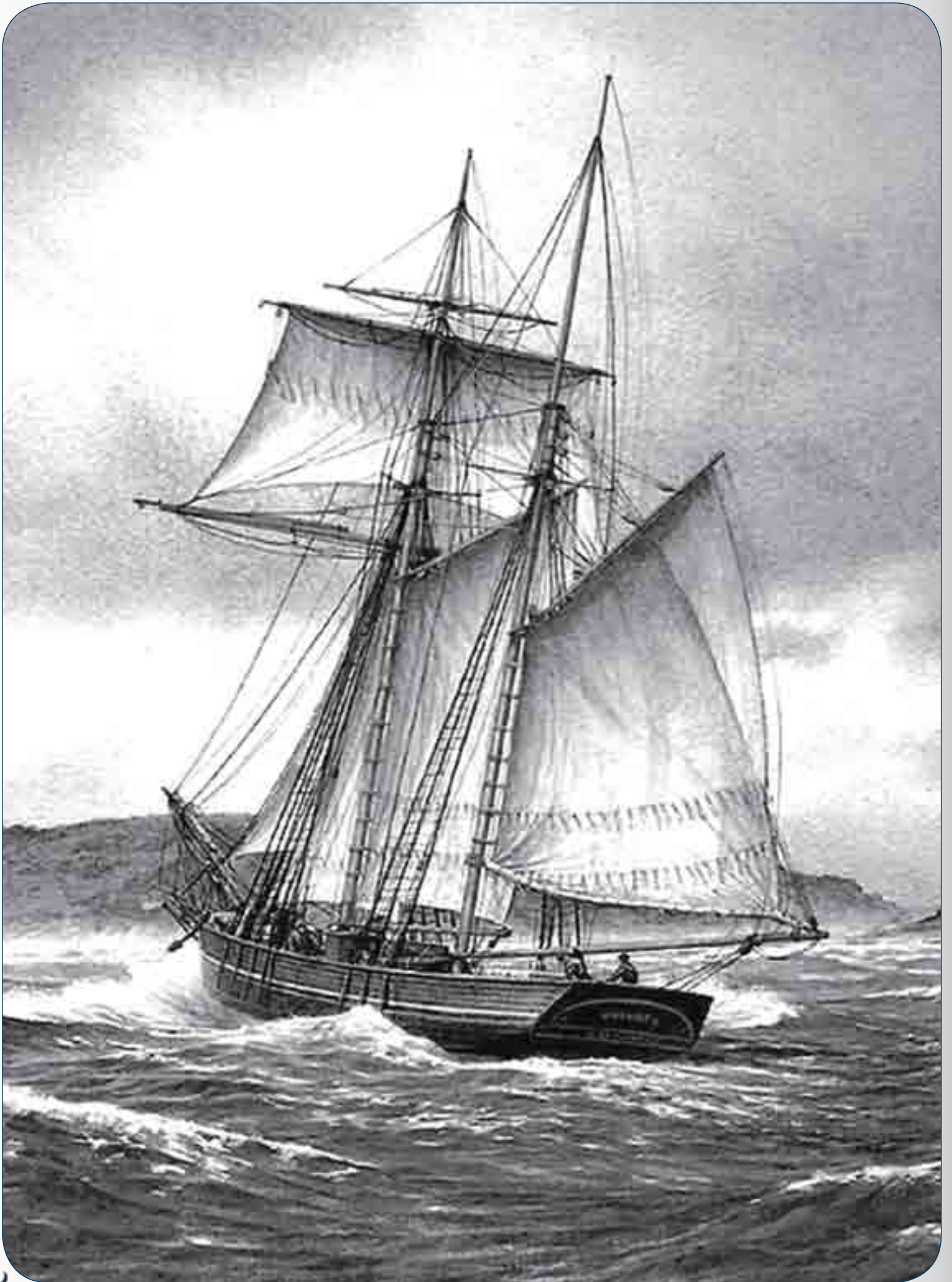
715 A.g.e., s.453; "...18 Ağustos 1934'de Devletçe satın alınan şirket ise 1 Mart 1943'de "Deniz Yollarına" devredildi.", Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi ...", s. 283; Bu şirketin 1928 yılı faaliyetleri için bk. Lütfi, a.g.e., s.185; "Karşıyakalıların Körfez Vapurlarından çektiği çile, yıllardan beri, ne bitiyor, ne tükeniyor. Karşıyakalı olmak kendiliğinden başa gelmiş çatmış bir bahtsizliktir...", O. R. Gökçe, "Vapurlara Dair", Anadolu, 12 Haziran 1935, s.3.

716 A.g.e., s.336-350.

717 BCA, 30/18/01-01/09/21/1.

718 Cumhuriyet, 9 Temmuz 1924.

719 BCA, 30.18.1.1/6.46.15.



İlk Mübadil Kafilesi İçin İki Gazete Haberi

-Kardeşlere Yardım*-

Artık geliyorlar. Kurtularak, kurtarılarak geliyorlar. Her şeylerini, babalarının henüz toprağa kalbolmayan şehitlerinin kanlı cesetlerini terk ederek geliyorlar. Onları hürmetle, muhabbetle, şefkatle karşılayalım. Bağrımıza basalım. Çok acı görmüş ruhlarına teselli olalım.

Zalim ve den'i düşmanın kahırlarıyla harabolanların ruhlarına teselli olmak en büyük saadettir. Gelenler din, ırk kardeşlerimizdir.

Herbirinin bağrında, ruhunda kalbinde bir şehidin acısı var!"

İlk Kafele-i Mazlumin**

-1027 Çıktı, 1028 Geldi-

Dün Telgrafla Hanya'dan hareketleri ihbar alınan ilk kafele-i mazlumin, salimen Klazumen Tahaffuzhanesi'ne muvasalat eylemişlerdir. Hanya'dan 1027 kardeşimiz vapura binmiş ve tahaffuzhaneye 1028 olarak muvasalat eylemişlerdir. Yolda bir müjde-i halas tevellüt eylemiştir.

Kardeşlerimiz tahaffuzhanedeki memurin ve İzmir'den giden Muavenet Yurdu Heyeti tarafından hürmetle istikbal olunmuşlardır. Karaya çıkanlar vatanın hür ve mesut topraklarını öperek, Allah'a hamd eylemişlerdir. Bu manzara karşısında gözyaşları dökmüştür. Kardeşlerimize sıcak yemekler tevzi olunmuş istirahatları temin edilmiştir. Bugün selametle Ayvalık'a gideceklerdir.

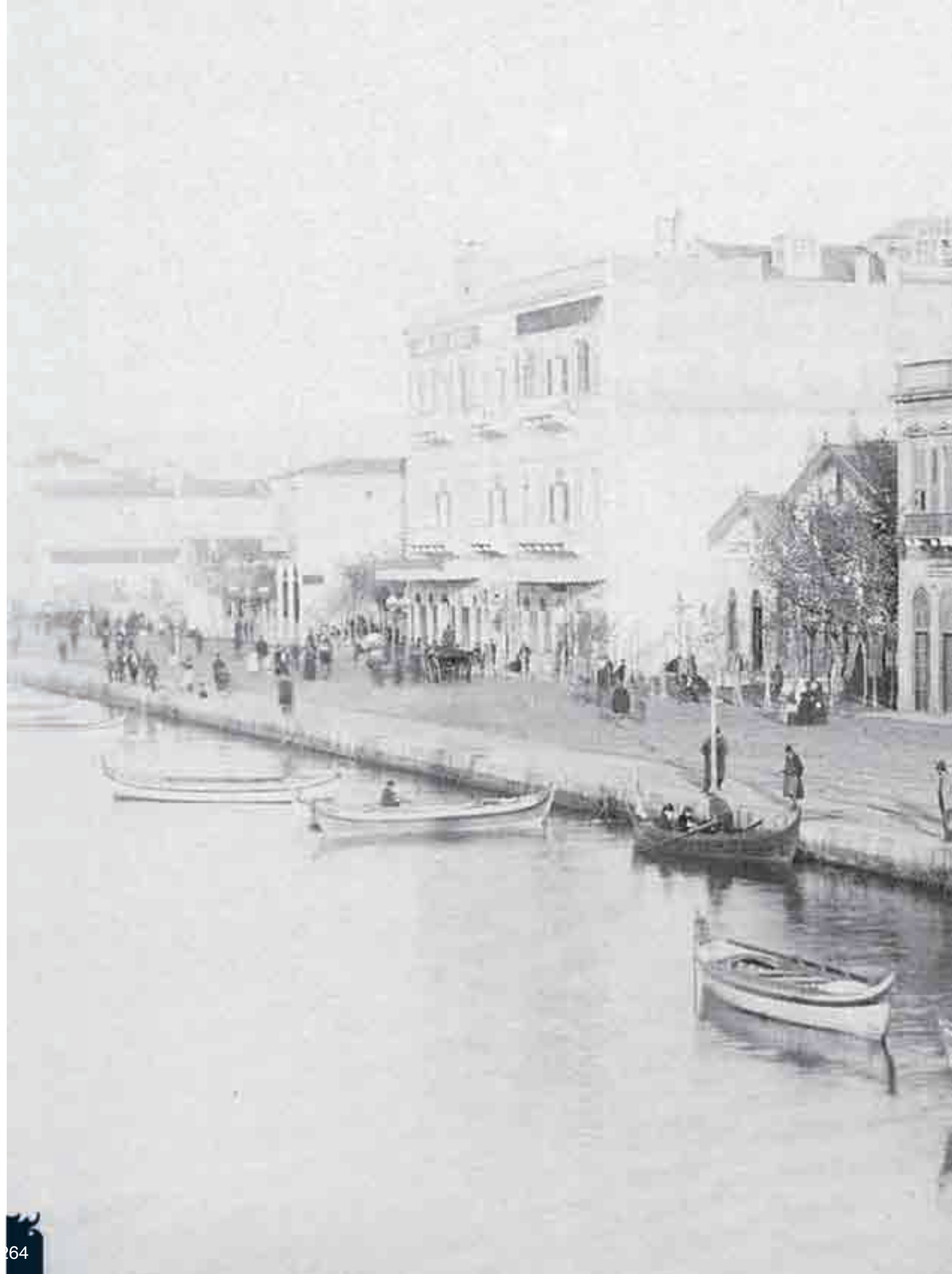
Kardeşlerimizin ahval-i sıhhiyeleri hamdolsun pek iyidir. Ve inşallah daima iyi olacaktır.

Galiba vakt-i muvasalatın buraca malum olmamasından ileri gelmiş olacak ki, kardeşlerimize sigara, tütün yetiştirilememiştir. Vapurdan çıkanlar hep tütünsüzlükten üzüldüklerini söylüyorlardı.



* Ahenk, 28 Kasım 1923.

** Ahenk, 4 Kanunuevvel 1923.





Bu düzenlemeler doğrultusunda, Seyri Sefain Reisliği'ne 29 Kasım 1923 tarihinde Müdafaa-i Milliye Reisi Miralay Sadullah Bey getirildi⁷²⁰. Yönetim Kurullarına da, Müdafaa-i Miliye Reisi Miralay Ömer Lütfi ve Firkateyn kaptanı Muammer Selahaddin ve Maliye Vekâletinden Hamit ve İktisat Vekâleti'nden Sanayi Müdüriyeti Genel Müfettişi Muhiddin Sami Nafiz Bey getirildiler⁷²¹. Normalde yönetimin, ülke içinde için yirmi bin, memleket dışı için de elli bin lira olan harcama kalemi, bu dönemde gemi alımına çok önem verildiğinden dolayı yeniden düzenlendi. Gemi alımı ve Türk Ticaret-i Bahriyesi'nin gemi sayısının ve taşıma kapasitesinin artırılması bu dönemin en önemli konularından birisi sayılıyordu. Herhangi bir gecikmeye neden olmaması için, harcamalarda rahat bir ortamın yaratılması gerekiyordu. Bu nedenle 1924 yılına ilişkin olarak 300.000 liralık ek bir ödenek çıkarıldı⁷²². Ayrıca Sadullah Bey, diğer kumpanyalarla gemi alımı işlerini yürütmek, gerekirse bu işi yapacak bir üye belirlemek üzere görüşmeler ve pazarlık yapmaya yetkili kılındı⁷²³. Sadullah Bey, Ticaret Bakanını ziyaret ederek şunları söylemişti:

“Vekâletimin değiştirilmesi nedeniyle yeni vekil bey efendiye gereken emirleri almak ve yönetim hakkında bilgi vermek üzere geldim. Vekil Beyefendi ile görüştim. Çalışma biçimimiz hakkında emirlerini aldım. Çalışmalarımıza şimdiye kadar görüldüğü biçimde düzgün bir biçimde devam edeceğiz. En büyük hedefimiz, seyir seferlerimizin düzenlenmesini sağlamak ve bunu gerçekleştirecek gemilerin bir an elde edilmesini sağlamak olacaktır. Onun için şimdiye kadar gerek yeniden satın alınarak ve gerek değişik şubelerin emirlerinde olup, yararlanılamadan kalan gemiler, römorkörlerle on altı parça ekledik. Ve Londra'ya bir heyet üç dört gün önce hareket etti. Bu heyetin başkanlığına İstanbul mebusu Hamdi Beyefendi seçildi. Yakında hareket ederek, komisyonun başkanlığını üstlenecektir. Bu komisyonun da bir iki ay içinde beş altı gemi sağlayacağını umuyoruz. Bununla programımızın önemli bir kısmı gerçekleşmiş olacaktır. Bu yapılanlar ve komisyonun alacakları mevcut araçlarımızı çoğaltacaktır. Bunlardan

*başka milli meclisçe izin verilen beş milyon liralık paradan yararlanmak için vekâlet uğraşmaktadır. Bu işler bittikten sonra daha büyük program üzerinde çalışacağız. Bu işlemler bittikten sonra daha büyük program üzerinde çalışacağız. Yeni alınan gemilerimizin birçokları seferlere başlamış, üçüncü, dördüncü seferlerini tamamlamışlardır. Her hattan yararlanıyoruz. Bazı hatların geliri artmaktadır. Türkiye sahiller belli başlı yedi hattın işletilmesine muhtaçtır. Bunlardan altısını şimdiden işletiyoruz. Yeni gemilerimiz geldikten sonra yedinci hatta da işletme gerçekleştirilecektir. Bir kısım gemilerimiz esaslı suretle onarım görmektedir. Onarım fenni gerekliliğe göre yapılmakla birlikte gemilerde olması gereken gereksinimlere göre yapılmaktadır. Yeni ilaveler yapılıyor. Esasen Gülcemal gemisi bu seferki onarım ile bir kat daha güzelleşmiş olacaktır. Bu şekildeki çalışma aynı zamanda çok kaptan, çırakçı, mürettebatın maaş-geçmesini gerektiriyor. Beş altı seneden beri maaşsız olarak çalışmakta olan genç mektepli ve çıraklar iş başına geçmiştir. Bu suretle yüzlerce aile geçimini sağlamıştır. Şu durumda mülazımlardan hiç kimse açıkta kalmamıştır. Birçok gemilerimizin esaslı bir surette onardığımız ve doğal olarak çok para harcadığımız için mevcut paramız azalmaktadır. Gelirimiz daima artmaktadır”*⁷²⁴.

Gülcemal'in onarımı Ağustos'ta bitirilebilmişti⁷²⁵.

Sadullah Bey'in adını verdiği Hamdi Bey başkanlığındaki kurul İngiltere'ye gitmişti. İngiltere'ye gidilirken, bir ara Yunanistan'da Pire'ye de uğrayarak, satılığa çıkarılan gemileri inceledi. İstenen nitelikte ve ederde gemi bulmak için çalışılıyordu. Gerekli incelemelerin sonunda Avrupa'nın değişik kentlerine de gitmeye karar verildi⁷²⁶. Amacı Türkiye için yeni gemi almaktı. Londra'da incelemeler yapılmış; ardından Seyri Sefain yönetimine bir telgraf çekilerek, satılık gemilerle ilgili incelemeler yapmak için İsveç ve İspanya'ya geçilmesine izin verilmesi istenmişti⁷²⁷. Bu izin verildi. Kurul değişik Avrupa ülkelelerini gezdi. Pek çok acente ile görüşmeler yapıldı. Bir süre sonra bu incelemeler sonuç verdi. Ve Seyri Sefain İdaresi üç gemi almaya karar verdi. Bun-

720 BCA, 30.18.1.1/8.41.16.

721 BCA, 30.18.1.1/7-13.20.

722 18.2.1924 tarihli kararname: BCA, 030.18.01.01.09.14.11.

723 BCA, 30.18.01.01.0134.24.15.

724 İleri, 4 Nisan 1924.

725 Gemi 6 Ağustos günü sabahleyin onarım işi bittikten sonra Haliç'e çıkabildi. O dönemdeki gazetelerden birisinin betimlemesine göre; Gülcemal

adeta yeni bir vapur haline gelmişti. Senelerden beri onarılmayan gemi altındaki saçlardan yetmiş dört parçası değiştirilmiş; kamaralar mükemmel bir hale getirilmişti. Birinci mevkide elli sekiz, ikinci mevkide elli üç kamara bulunuyordu. Gazete; “Geminin eski durumunu görenler, yeni bir geminin inşa edildiğini anlayabileceklerdir” diyordu: İleri, 7 Ağustos 1924.

726 İleri, 13 Kânunusani 1924.

727 Cumhuriyet, 23 Temmuz 1924.

lardan birisi, Kartal adı verilen gemiydi. Kartalın yakında sefere çıkması bekleniyor, diğer geminin de işlemi bitmek üzereydi⁷²⁸. Seyri Sefain 1.200 ton büyüklüğünde ve saatte 12 mil hız yapabilen yeni bir gemi İngiltere’den alındı. Bu gemide 72 kamara bulunduğu söyleniyordu⁷²⁹.

Seyri Sefain İtalyan Adriya Şirket ile iki büyük lüks geminin alımı ile ilgili görüşmeler son bulmuş Adriya Şirketi’ne bu vapur alımı için 950 bin lira vermeği kabul etmişti. Şirket temsilcisi Fernandez ile yapılan görüşmede bu paranın üç taksit halinde verilmesi kararlaştırıldı. Bu arada İngiltere’den de oraya giden Hamdi Bey başkanlığındaki heyet biri büyük ve ikisi körfez için üç vapur alımını tamamlamıştır. Bunlardan bin tonluk büyük vapur Karadeniz ismini almıştı. Bu büyük gemi 40.000 İngiliz lirasına satın alımı kararlaştırılmış, diğer iki körfez vapurunun toplam 1500 tondu. Bu üç gemi kısa bir süre sonra Türkiye’ye gelecekti. Böylece Milli Ticaret Bahriyesi üç büyük ve iki küçük ki toplam beş geminin katılımıyla güç bulmuş oluyordu⁷³⁰.

Karadeniz, 3 Temmuz günü İstanbul’a ulaştı. Dönemin bir gazetesi geminin gelişiyile ilgili şunları yazıyordu:

*“Karadeniz Vapuru dün limanımıza gelmiş ve teslim edilmişlerdir-Dün sabah limanımıza gelmiştir. Seferlerine başlayacaktır. Karadeniz vapuru altı kattan ibaret olup, ikinci, üçüncü sınıf yolcular için kamaralar mevcuttur. Vapurun uzunluğu 394, eni 48, yüksekliği 26 kademedir. Vaporda on tane can sandalı vardı. Salonları, kamaraları da güzeldir. Vapurun birinci süvariliğine Lütfi Bey kaptan, ikinci süvariliğine Aziz, üçüncü süvariliğine Edip Beyler getirilmişlerdir. Sair mürettebatın miktarı 95 kişidir”*⁷³¹.

Kasım ayının ilk haftasında da alınan diğer gemiler için bir gazete şu haberi veriyordu:

“Seyri Sefain Müdüriyeti namına İstanbul Mebusu Hamdi Bey tarafından Glaskov’da satın alınan Çanakkale vapuru bugün yarın limanımıza gelmek üzeredir. Mezkûr vapur 945 hamule tona sahiptir. Vapurun 70 birinci, 24 ikinci kamarası

*vardır. Sürati saatte 12 mildir. Eski Plevne vapurunun hemen aynı gibidir. Vapur İstanbul-Antalya hattına tahsis olunacaktır. Seyri Sefain Müdüriyeti Umumiyesi alınan bütün vapurların her akşam telsiz telgraf Anadolu ajansının neşrettiği telgrafları çekmektedir. Vapurlarda tesis olunup İstanbul’da çıkan bütün gazete ve mecmualar ihtiva eden mütalaa salonlarında yolcular ajansın bütün telgraflarını okumaktadırlar. Büyük Vapurlarda kışlık bahçeler ikmal edildi. Seyri Sefain bütün büyük yolcu vapurlarında kış bahçeleri tesisatını ikmal etmiştir. Bu bahçelerde hurma, limon ağaçları, kışın sıcak yerlerde muhafaza edilebilen nebatat vardır. Bahçelerin dört tarafı camekânla kaplıdır. Kışın Seyri Sefain yolcuları bu bahçelerin hasır iskemleleri üzerinde hurma ve limon ağaçları arasında tabî ki yazın sıcak bir yerde imiş gibi seyahat edeceklerdir”*⁷³².

Seyri Sefain yönetiminin güçlenmesi için, sonraki dönemlerde de gemi alımına hız verildi. 30 Mayıs 1926 tarihli bir kararname ile 1926 yılı için de Bakanlar Kurulu’nun kararıyla Seyri Sefain İdaresi’ne gemi alımı için 500 bin lira avans verildi. Ülke içindeki işler için 30 bin, dış işler için de 100 bin lira daha ödenek ayrılması uygun bulundu⁷³³.

Sadullah Bey (Güney) göreve geldiğinde, Türk Deniz Taşımacılığının genel durumunu masaya yatırdı. İlk olarak göze çarpan, elde bulunan gemilerin eski oluşuydu. Bu nedenle belli bir plan çerçevesinde eski gemileri onarma ve böylece onlardan daha nitelik ve nicelik olarak daha üst düzeyde yararlanma yoluna gitti. Hükümetin yönetime sağladığı para olanaklarıyla yeni gemiler de alındı. Bunların bazıları, 1905 yılında Hollanda yapımı olan ve her biri 4.800 tonluk Karadeniz in yanısıra, “Ege”, “Ankara” ve “İzmir” gemileri alındı. Bunların bazılarının yukarıda anlatıldığı gibi mübadele göçmeni taşımada yer aldılar.. 1927 yılına gelindiğinde Cumhuriyet Türkiyesi kayık, sandal, gemi yapım ve onarım sanayisinde 1.356,7 beygir gücü kullanan 18 motorlu ve 92 motorsuz işletmeye sahip olmuştur. Motorlu işletmelerde 149 motor bulunmakta ve tüm kesimde 1613 işçi çalışmaktaydı.

728 İleri, 20 Kânunusani 1924.

729 İleri, 14 Ağustos 1924.

730 İleri, 24 Haziran 1924.

731 İleri, 4 Temmuz 1924.

732 Cumhuriyet, 10 Kasım 1924.

733 BCA, 030.18.01.019.38.2.

Kabotaj Haktır... Kullanmak Koşuluyla

Kabotaj, kullanmak koşuluyla bağımsızlığı üzerine titreyen Türkiye için elbette haktır.

Türkiye’de deniz taşımacılığının ve ticaretinin ulusal bir nitelik kazanması ancak 1926’da kabotaj hakkının tam olarak uygulanmasıyla olanaklı olabildi. 19 Nisan 1926 tarihinde kabul edilen 815 nolu yasa ile, “Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde

İcra-ı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun” yayınlanarak yürürlüğe girdi⁷³⁴. Bu yasa ile Türkiye kıyılarının bir noktasından bir diğerine yük ve yolcu alıp taşımak ve kıyılarda limanlar içinde veya arasında her hangi bir liman hizmetini yerine getirmek bütünüyle Türk sancağı taşıyan gemilere ve diğer deniz taşıtlarına verildi. Yabancı gemiler ancak yabancı ülkelerden almış oldukları yolcu ve malı Türk limanlarına yığabilirlerdi. Türk limanlarından yabancı limanlarına gidecek yolcu ve malı da alabilirlerdi. Nehirler ve göller ile Marmara havzasındaki boğazlarda bütün kara sularıyla kara sularına bağlı bulunan körfez, liman, koy ve benzeri yerlerde gemi, römorkör, istimbot, mavna, salapurya, sandal, kayık, makine, yelken, kürek ve benzeri taşıma araçları ile, maçuna, algarina, şat ve her tür taşıma ve su dubaları, limyo, kurtarma araçları ve benzeri şamandıra, sal gibi sabit ve hareketli araçları bulundurmak, bunlarla deniz yüzeyinde gidiş geliş ve taşımacılık yapmak hakkı bütünüyle “Türk tebasına munhasırdır” denildi⁷³⁵. Yine kara sularında balık, istiridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef, kum, çakıl gibi deniz yüzeyinde bulunan ticari değeri olan ürünleri arayıp bulmak ve çıkarmak Türklerin hakkı sayıldı. Deniz kıyısında kazaya uğrayan gemi ve diğer taşıma araçlarının kurtarılması için dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı Türklere ait oluyordu. Bütün deniz taşıtlarındaki kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, tayfalık ve amelelik gibi iskele ve rıhtım hamallığı ile bütün deniz es-

naflığı görevlerinin yerine getirilmesi de Türklere verildi. Aynı yasa, buna uymayacak yabancı işletmeci, denizci ve gemicilere işledikleri suçun derecesine göre ceza yaptırımını da getiriyordu⁷³⁶.

Kabotajın kesin olarak kullanılmaya başladığı 1926’da, Seyri Sefain ve diğer milli şirketlerin elinde toplam 72.000 buharlı ve motorlu, 112.000 yelkenli ve 52.000 ton da bunların dışındaki deniz araçları vardı. Böylece bir seferlik toplam taşıma tonajı 238.000 tonu geçiyordu. 1923 yılında yalnız İstanbul, İzmir, Samsun ve Mersin limanlarında ve motorlu gemilerin tonaj toplamı 84000’i bulmuştu.

Görüldüğü gibi Kurtuluş’tan Lozan’a oradan da Kabotaj’a kadar geçen sürede, Türk Deniz Ticareti



Gelen göçmenlerin sayısal durumunu gösteren bir yazı.

734 *Düstur*, 3. Tertip, C.VII, s.759.

735 Aynı yasa, 1 ve 2. maddeler; *a.g.e.*, s.759.

736 *A.g.e.*, s.759.

Yeni Dönemde Türk Denizciliğinin Aldığı Yol

ve buna ilişkin denizcilik konularının ulusal bir karakter alabilmesi için sancılı, çetrefil, karışık ve uluslararası düzeyi ve önemi olan bir sürecin içinden çıkılıp gelinmiştir.

Cumhuriyet her alanda olduğu gibi, deniz ticareti ve taşımacılığı açısından da önemli adımlar attı. 1925 yılında 2.256 sayılı yasa ile İstanbul Liman İşleri İnhisarı bir anonim şirket olarak kuruldu. Bu kuruluşun ortakları yine kamusal alanda önemli etkinlikleri olan mali kuruluşlardı: Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası, Türkiye Seyri Sefain İdaresi, Bahri Muamelat T.A.Ş., İstanbul Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye T.A.Ş. bu yeni kurumun ortaklarıydı. Kurumsallaşma bununla kalmadı. Ülkenin olanakları geliştikçe, yeni düzenlemelere gidildi. Temel özellik, kurulan her yeni kurumun milli bir sıfat taşımasıydı. 23 Kasım 1934 tarihinde kurulan İstanbul Liman İşleri

Umum Müdürlüğü bunlardan birisidir. Bu tarihlerde hala Fransızlar liman işletmelerinde etkindiler. Kabotaj uygulamalarına karşın, limanın mülkiyeti konusunda hak sahibi bulunuyorlardı. 1935 yılında Fransız şirketinin bütün hisseleri 162 milyon Fransız frangına satın alınarak liman millileştirildi. Haydarpaşa Limanı da bilindiği gibi 1903'de İstanbul-Bağdat demiryolunu inşa eden Almanya tarafından yapılmıştı. Bu limanın en önemli özelliği demiryolu ile bağlantısının oluşuydu. 1928 yılında demiryolu hattı ile birlikte bu liman da millileştirildi. Bu uygulamayla rıhtım, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'na bağlandı.

Çoğunlukla yabancı sermaye tarafından işletilen deniz yolu ulaşım araçlarının kabotaj hakkının

alınması ile millileştirilmesi çalışmaları ile ulaşım olanakları ister istemez azaldı. Bu dönemde ister istemez bir geçiş döneminin özelliği olarak, sıkıntılı anlar yaşandı. Bu sıkıntılı dönemde, hem taşımacılığın milli bünyesini güçlendirmek, hem yeni gemi alımları gerçekleştirmek için kısmi yüksek ücret uygulamasına geçildi⁷³⁷. 1925 yılı Temmuzundan bu yana, Türkiye'de kabotaj uygulaması artık fiilen sona ermiş bulunuyordu. 1923 yılında Seyri Sefain'in elinde bulunan toplam gemi tonajı 26.000 tondur. Bu rakam üç yıl sonra, yani 1926 da yeni gemi alımlarıyla 52.000 tona çıktı. Diğer gemi işletmecilerinin ellerindeki araçlar da hesap edildi-

ğinde, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin yerli bir denizcilik sektörü yaratmada dev adımlar attığı görülmüştü. 1927'den sonra deniz ticaret filosunun gelişiminde kısmen bir yavaşlama görüldü. 1927'de Türkiye'de 197 parçadan oluşan 97.400 tonluk bir ticaret filosu

oluşmuştu. Aynı yıl, buharlı ve motorlu deniz taşıtları açısından bakıldığında, Avrupa ülkelerinde durum şöyleydi. Yunanistan 112.500 safi ton, 3000 yelkenli; Yugoslavya 246.000 ton; İtalya 318.800 safi ton 8.800 yelkenli; Türkiye 97.000 ton; İspanya 1.162.000 safi ton, Romanya 66.000 ton; Rusya 309.000 safi ton; Bulgaristan 6.300 ton...⁷³⁸

Deniz taşımacılığında, daha yüksek verim elde etmek için Seyri Sefain İdaresi sefer sayılarını arttırmaya çalıştı⁷³⁹. Deniz taşımacılığında millilik düzeyi yükseltildikçe, yabancılara tanınan olanaklar sınırlandırıldı⁷⁴⁰.

1923 yılında Türkiye'de İstanbul ve İzmir dışında gemilerin yanaşıp yükleme ve boşaltma yapılabilmemesine elverişli liman bulunmuyordu⁷⁴¹. İzmir



737 Türkiye İktisad Mecmuası, II/13 (17 Mart 1923), s.301; Şevket Süreyya Aydemir, Cihan İktisadiyatında Türkiye, s.147.

738 Bülent Durgun, a.g.e., s.177.

739 "İzmir-İskenderiye Hattı", İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, I/7

(Temmuz, 1926), s.450; "Seyri Sefain", Anadolu, 25 Mayıs 1932; "Seyri Sefain", Anadolu, 1 Haziran 1932; ayrıca akt. Bülent Durgun, a.g.e., s.174.

740 Woods, a.g.e., s.19.

741 Müderrisoğlu, Cumhuriyetin..., s.203.

limanındaki etkinlik gösteren deniz taşıtlarının durumu 1924–1927 yılları arasında şöyleydi⁷⁴²:

	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

Bir örnek vermek gerekirse, yalnız 1926 yılında bir yıl boyunca İzmir Limanı'na gelen gemi sayısı ve bu gemilerin tonajları şuydu:

	Vapur: Adet	Ton
Türkiye	493	73.615
Fransa	196	258.733
İtalya	398	523.737
İngiltere	312	454.126
Yugoslavya	24	9.259
Romanya	7	3.384
Hollanda	64	90.971
İsveç	12	11.722
Arnavut	11	1.272
İspanya	15	6.512
Amerika	11	37.317
İran	30	4.848
Rus	6	2.791
Belçika	6	6.947
Norveç	3	1.210
Polonya	5	2.458
Danimarka	5	7.639
Fas	3	1.233
Bulgar	1	753
Alman	16	18.264
Mısır	2	590
YELKENLİ		
Türkiye	815	12.656
Fransa	4	125
İtalya	13	1.274
	2.452	1.531.436

Bu rakamlarda, cumhuriyetin kuruluş yılına göre çok büyük bir sıçrama olmakla birlikte, bölgenin ekonomik potansiyeli düşünüldüğünde yine de yeterli değildi. Bu durum, bölgede ticaret ve dış satım yoluna yönelen işletmelerin yakınmalarına neden oluyordu. Deniz yollarının yetersizliğinden 1929 yılına gelindiğinde yakınmalar arttı. Bu yıl içinde yapılan Mıntıka İktisat Kongresi'nde de bu yakınmalar ortaya döküldü. Dile getirilen yakınmalar ana çizgileriyle şöyleydi: İzmir Limanı'nda, dış alım ve dış satım işlerinde önemle dikkate alınması gereken konular vardır: Bunların başında gümrük depoları gelmektedir. Depolar perişan bir haldedir. Her yıl ticaret, yoğun zararlara uğramaktadır. 1929

yılında bu ambarların onarılacağı söylenmektedir. Bu onarım işinin ivediliği ortadadır. Kış mevsiminden önce, bu onarım işlerinin bitmesi gerekmektedir. Ancak bu yeterli değildir. Ambarlarda havalandırma sistemi kurulmalı, dekoviller gibi, çağdaş yüklemeyi kolay bir şekle getirecek araçların da zaman içinde sağlanması gerekir. Yükleme ve boşaltma işlerini basitleştirmek gerekir. Masraflar asgari bir düzeye indirilmelidir. Rıhtım şirketinin hükümet tarafından satın alınması, rıhtımda yükleme ve boşaltma işlerinin birleştirilerek, geliştirilmesi yaşamsal öneme sahiptir. Limanları incelemek için hükümet zaman zaman uzmanlar yollamıştır. Onlar da aynı düşüncededirler⁷⁴³. Kuşadası, Urla, Burhaniye, Çeşme limanlarının geliştirilmesinin sağlanması için Seyri Sefain gemilerinin hiç olmazsa ürünlerin ihraç zamanlarında adı geçen limanlara düzenli seferler yapılması gereklidir. Bu bir an önce karara bağlanmalıdır. Bu konuda İktisat Vekaleti ile Seyri Sefain İdaresi nezdinde girişimlerde bulunulacak bu sağlanmalıdır⁷⁴⁴.

Bu yakınmalarda, Dünya Ekonomik Bunalımı'nın yarattığı sıkıntıların da etkisi vardı. Bunalımın etkisi, bütün dünyada olduğu gibi, İzmir Limanı'nda da duyulmuştur. Gemilerin limana geliş oranlarında ve dolayısıyla taşıdıkları yükte, bu sefer azalmasına göre, göze çarpacak oranda düşmeler gözlemlenmiştir. Bu gemilerin toplam tonajına bakılarak da görülebilmektedir. 1926–1932 yılları arasında İzmir Limanı'na gelen gemilerin tonajları şöyleydi⁷⁴⁵:

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

Bu rakamlar bile, geriye gidişi göstermeye yeterlidir. Dünya Ekonomik Bunalımı dalga dalga hissedildikçe, etkisi yalnız İzmir'de değil, Türkiye'nin genelinde görülmüş; liman hareketliliği azalmıştır. Bu hem gelen gemi sayısındaki azalmayla hem de boşaltılan ve yüklenen malların oranındaki düşüşle görülebilmektedir. Bu sıkıntılar, yalnızca gelen gemilerin azalması ve taşınan ürünün tonajının

742 Şevket Süreyya Aydemir, *a.g.e.*, s.152.

743 M. Ziya Lütfi, *a.g.e.*, s.91.

744 *A.g.e.*, s.53.

745 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.

düşmesi şeklinde kendisini göstermemiştir. Bir süreç içinde gemicilik konularını ilgilendiren, bu etkinlikten beslenen yan dallarda da kendini göstermiştir. Ege Bölgesi'ndeki tek onarım ve yapım tersanesi olan Alaybeyi Tersanesi 1925 yılında İzmir Körfez Vapurları'nın yanı sıra diğer gemilerin de bakım ve onarımlarını yapmak üzere etkinliğe geçmiştir⁷⁴⁶. Yamanlar suyunun Karşıyaka'nın gereksinimine yetmemesi nedeniyle 9 Şubat 1938'de şehir meclisi ticari gemilerle, sanayi kuruluşlarına bu sudan verilmemesine karar vermiş, bu da gemiler üzerinde olumsuz bir etki yaratmıştır⁷⁴⁷.

İzmir İşletmesi ve Şirket-i Hayriye

İzmir en önemli liman kentlerinden birisiydi. Sultan Abdülaziz'in liman işletmesinin işletme hakkını Gifre Şirketi'ne vermesinden sonra mendirek yapıldı. İzmir, 15 Mayıs 1919'da Yunanlılar tarafından kanlı biçimde işgal edildi. Bu tarihte, 35 yıl boyunca etkinlik gösteren şirket çalışmalarını durdurdu. Gemilerin bir kısmı çürüğe çıkarıldı. Çürüğe çıkarılmayanların adları da Yunanca adlar verilerek değiştirildi. Evginios, Foskolos, Kordolyos gibi adlar alan gemiler işgal güçlerinin denetiminde yük taşıyorlardı. 9 Eylül günü Türk süvarileri kente girerek işgale son verdiler. Gifre'ye ait olan şirket İzmir'in tanınmış kişilerinden Uşakızzade Muammer Bey'e devredildi. Uşakızzade Bakanlar Kurulu kararıyla Foça'dan Çeşme'ye kadar olan bölgede imtiyaz elde etmişti. 1925 yılının 5 Ağustos günü Körfez İnhisarı T.A.Ş. adıyla yeni bir şirket kuruldu. Bu dönemde Alaybey, Dikili, Osmanzade İskeleleri hizmetten çıkarıldı; bunların yerine Uzunada, Mordoğan ve Karaburun iskelelerine seferler yapıldı. 1926'da şirketin elinde "Dikili", "Terakki", "Salhane", "Karataş", "Adliye", "Hamidiye", "Urla", "Güzelizmir", "Karşıyaka", "İstanbul", "Uşak", "Suvak" adlarının da 12 tane gemi vardı.

8 Ağustos 1934'te, İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü adıyla yeni bir müdürlük ku-

ruldu. 1936 yılı Haziranında bu genel müdürlük, İktisat vekaletine bağlı olarak İzmir Liman İşletmesi Müdürlüğü adını aldı. 1938 yılı Ocak ayında, Denizbank Umum Müdürlüğü'ne bağlandı. 1943 yılında Devlet Deniz Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü'ne, 1944 yılında da Devlet Denizyolları ve işletmesi Umum Müdürlüğü'ne devredildi. 1952 yılında Denizcilik Bankası T.A.O. kuruldu. Böylece İzmir'deki Liman İşletmesi; İzmir İşletmesi Müdürlüğü adı ile Denizcilik Bankası T.A.O. bünyesine alınmış oldu.

Sonraki döneme ana hatlarıyla bakınca şu durumu görmek olanaklıdır: 1935 yılında Türkiye, askeri tersanelerinde deniz altı yapabilecek düzeye gelmişti. 1938 yılında, 5.000 tonluk gemi yapabilecek bir tersane ile, 1.000 tona kadar dört gemiyi aynı anda yapabilecek iki ayrı tersane düşünülmüştür.



1945 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Liman ve Deniz İşleri Daire Başkanlığı'nın yanı sıra, İstanbul şehir hatları işletmesi ve Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulmuştur.

İkinci Dünya savaşı, savaşan devletlerde gemi imalatında önemli patlamalara neden oldu. Bu ülkeler, savaş sonrasında, ihtiyaçlarından fazla olan gemileri satma yoluna gittiler. Bu gemiler ya çok ucuz ya da hibe yoluyla bir takım ülkelere verildi. Bu tür öneriler, Türkiye'ye de geldi. Ancak Türkiye'de bu gemileri işletecek teknik donanım, alt yapı, teknik eleman ve mühendis bulma olanakları yoktu. İngiltere ve Amerika gibi ülkeler, sahip oldukları gemi filolarını küçültürken, Türkiye bu olanaktan yararlanmasını başaramadı.

Yine de gemi alımı yapıldı. 1942-1945 yılları Türkiye'de deniz ticaret filosunun en çok büyüdüğü

746 Bülent Durgun, a.g.e., s.184.

747 A.g.e., s.184.

yıllar olmuştur. Bu yıllarda 231.068 groston taşıma kapasitesine sahip 380 gemi filoya katılmıştır.

Türkiye, 1950 yılında Çok Partili döneme geçti. Bu yıllarda, devletin ve özel sektörün elindeki gemiler Türkiye'nin deniz taşımacılığını sağlayabilecek düzeye hala gelebilmiş değildi. Bu tarihte bile hala deniz işletmelerinin elinde buharla çalışan gemiler vardı. Güneysu, Tan, Cumhuriyet, Aksu, Kadeş, Sus ve Marakaz gibi eski ve basit gemiler, o günün koşullarında hem yük, hem yolcu taşımacılığını birlikte yapıyorlardı. Karadeniz halkı İstanbul'a deniz yollarının gemileriyle geliyordu. Bu gemilerin lüks, birinci ve ikinci sınıf kamaraları vardı. Yolcu taşıma uygulaması, kamaraların durumuna göre yapılyordu. Bunların yanı sıra güvertede ve ambarlarda seyahat hala yapıyor ve insanlar çoğunlukla bu zor koşullarda İstanbul'a geliyorlardı.

1950'den sonra bazı özel Türk girişimciler özel izinler alıp, gemilerde değişiklikler yaparak, kıyılarda yolcu taşıma işine yöneldiler. Trabzon, Ordu,

Giresun adıyla yeni gemiler alındı. 1960 yılından sonra, askeri amaçlı gemi yapımı hız kazandı. Gölçük ve Taşkızak tersanelerinde askeri gemi yapılırken, ticari amaçlı gemi üretimi de gerçekleştirildi. Bu dönemi bir atılım dönemi olarak görmek mümkündür. Örneğin 1913 yılında, Türk limanlarına yaklaşık 500.000 ton eşya yüklenmiş ve indirilmiş iken, 1962 yılında bu 7,8 milyon tona kadar ulaşmıştır. 1961'de Türk limanlarında boşaltılan yükün ancak yüzde 30,6 sı Türk bandıralı gemilerle gerçekleştirilebilmişti. 1950'li yıllara ulaşıldığında özel kesim deniz taşımacılığı, kamu taşımacılığını kapasite yönünden geçmiştir. 18 grostondan büyük deniz ticaret filosu ise 605.789 grostona yükselmiştir. 1958 yılında Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'na (IMO) üye olan Türkiye, Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinatörlüğünde, denizciliğin hukuki, ekonomik ve teknik gelişimine uyum sağlamak için uluslararası kuruluşlar (IMO, OECD, UNCTAD) bünyesinde yapılan çalışmalara katılmıştır.

1926 YILINDA İZMİR KÖRFEZ VAPURLARININ YOLCU TAŞIMA ÜCRETLERİ*:

HATLAR	Birinci Mevki		İkinci Mevki		Subay		Asker | Öğrenci	
	Kr.	Santim	Kr.	Santim	Kr.	Santim	Kr.	
Karşıyaka-Alsancak	10	-	7	50	5	-	2	3
Karşıyaka-Pasaport	12	50	10	-	5	-	2	4
Karşıyaka-Konak	12	50	10	-	5	-	2	4
Karşıyaka-Karantina	17	50	10	-	7	50	2	4
Karşıyaka-Reşadiye	20	-	12	50	10	-	2	4
Konak	5	-	4	-	2	50	1	2
Alsancak-Pasaport								
Alsancak-Karantina	10	-	8	-	5	-	2	3
Alsancak-Reşadiye	15	-	12	-	7	50	2	4
Pasaport-Konak	2	50	2	-	2	-	1	1
Pasaport-Karantina	10	-	7	50	5	-	1	3
Pasaport-Reşadiye	12	50	10	-	5	-	2	4
Konak-Karantina	7	50	5	-	2	50	1	2
Konak-Reşadiye	10	-	7	50	5	-	2	3
Karantina-Reşadiye	5	-	3	50	2	50	1	2
İzmir-Bayraklı	12	50	7	50	5	-	1	3
İzmir-Urla	250	-	150	-	-	-	-	-
İzmir-Uzunada	300	-	20	-	-	-	-	-
İzmir-Kösedere	350	-	250	-	-	-	-	-
İzmir-Saib	400	-	300	-	-	-	-	-
İzmir-Foça	300	-	200	-	-	-	-	-

* Kurt, a.g.e. , s. 340

1927 YILINDA İZMİR KÖRFEZ İÇİ YOLCU ÜCRETLERİ*:

HATLAR	Birinci Mevki	İkinci Mevki	Subay	Asker	Öğrenci	I. Mevki Bilet Karneleri
	Kr.					
Karşıyaka-Pasaport	12,5	10	5	2	4	650
Karşıyaka-Konak	12,5	10	5	2	4	650
Karşıyaka-Karantina	17,5	10	7,5	2	4	-
Karşıyaka-Reşadiye	20	12,5	10	2	4	-
Pasaport-Konak	2,5	2	2	1	1	-
Pasaport-Karantina	10	7,5	5	1	3	5
Pasaport-Reşadiye	12,5	10	5	2	4	650
Konak-Karantina	7,5	5	2,5	1	2	375
Konak-Reşadiye	10	7,5	5	2	3	500
Karantina-Reşadiye	5	2,5	2,5	1	2	-
Pasaport-Bayraklı	12,5	-	5	2	4	-
Pasaport-Gündoğdu	-	-	-	-	2	-
Alsancak-Konak	5	4	2,5	1	2	-

* A.g.e. , s. 341.

AYNI YIL GİDİŞ-DÖNÜŞ İŞÇİ BİLET TARİFELERİ VE VAPURLARIN İLK HAREKET SAATLERİ*:

HATLAR	Bilet ücretleri		İlk Vapurun Hareket saati	
	Kr	Santim	Saat	Dakika
Reşadiye-Konak	7	50	6	20
Reşadiye-Pasaport	10	-		
Reşadiye-Karşıyaka	12	50		
Karantina-Konak	5	-	6	35
Karantina-Karşıyaka	10	-		
Karşıyaka-Konak-Pasaport	10	-	6	30
Bayraklı-Pasaport	10	-	6	35
Turan-Pasaport	10	-	6	45
Karantina-Pasaport	7	50		

* A.g.e. , s. 342.

1928 YILINA GELİNDİĞİNDE BİLET FİYATLARI DA ŞU ŞEKİLDE GERÇEKLEŞMEKTEDİR*:

HATLAR	Birinci Mevki Kr.
Karşıyaka-Konak	12,5
Karşıyaka-Konak-Reşadiye	12,5
Alsancak-Karantina	10
Karantina-Konak-Alsancak	10

* A.g.e. , s. 343.

1932 YILINDA İZMİR KÖRFEZ İÇİ YOLCU ÜCRETLERİ:

HATLAR	1932 (Ocak)			1932 (Şubat)		
	I Mevki	II Mevki	Öğrenci	I Mevki	II Mevki	Öğrenci
Konak-Karşıyaka	10	8	5	10	8	4
Konak-Reşadiye	10	8	5	5	4	2
Karşıyaka-Reşadiye	15	12,5	7,5	15	12,5	4
Alsancak-Reşadiye	10	8	5	7,5	5	3

1930 YILINDA İZMİR'DEKİ DENİZ TAŞITI DURUMU:

Deniz Vesaitinin İsmi	İzmir		Urla		Çeşme		Foça		Kuşadası		Dikili		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
Vapur	9	723											9	723
Motör	45	853	1	7	4	45							50	905
Romorkör	6	81											6	81
Mevuna	60	3411			1	5			4	39			65	3455
Şat	80	7778											80	7778
Sandal	398	493	27	34	13	25	24	24	18	20	1	1	481	597
Kurite	90	91					4	4	2	2	-	-	96	97
Salapurya	5	32	1	9									6	41
Pereme	86	113	1	1,5									87	114,5
Tirite	13	74	1	1,5									14	75,5
Prengera	9	148	1	2	5	77			1		30		46	227
Tirhandal	8	163	2	8	1	4			2		48		61	175
Çirnik	11	27												
Alamana	9	49												
Çektirme	1	38												
Kotra	7	18												
Gulet	3	245												
Pene	2	41												
Bunbata	1	12												
Taka	1	4												
Filika	2	10												
Duba	4	287												

(KAYNAK: İzmir Vilayeti 1930–1931 İstatistik Yıllığı, s. 294)

1931 VE 1932 YILLARINDA DENİZ ARAÇLARI

Nev'i	1931		1932		Nev'i	1931		1932	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj		Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
Vapur	7	542	8	636	Tirhandil	14	221	12	196
Motör	54	1162	40	826	Cirmık	12	27	14	31
Romorkör	5	88	5	90	Alamona	13	65	10	53
Cer motörü	7	24	7	33	Çektirme	1	38	1	38
Mavuna	64	3408	63	3405	Kotra	6	17	6	17
Şat	91	8152	89	7980	Culet	2	74	2	74
Sandal	512	626	502	749	Pene	2	41	3	44
Kurite	106	111	99	110	Bumbarda	1	12	1	12
Salapurya	4	26	6	33	Taka	1	4	1	4
Pereme	100	147	99	170	Filika	2	10	3	11
Tirata	13	82	13	82	Duba	4	327	4	327
Praçera	12	223	11	193					

(KAYNAK: İzmir Vilayeti 1932–1933 İstatistik Yıllığı, s. 126).

1928 YILINDA İZMİR'E SEFER YAPAN YABANCI VAPUR ŞİRKETLERİ:

İSMİ	TABİYETİ	MERKEZİ	SERMAYESİ
Puglya	İtalya	Bari	9.000.000 liret
Elarmon Layn	İngiliz	Londra	300.000 Sterlin
İsvensko Oryant Lini	İsveç	Bonburg	15.000.000 Koran
Conston Layn	İngiliz	Liverpol	600.000 Sterlin
Sen Makro	İtalya	Venedik	20.000000 liret
Servici Maritim	"	Roma	10.000000 "
Doyçe Levont Fini	Alman	Hamburg	50.000 K. Mark
Di Eksport Stim Şip Korporşin	Amerika	Newyork	5.000 Dolar
Flemenk Vapuru Şirketi	Felemenk	Amsterdam	25.050.000 Filorin
Hollan-Ostralya Layn	"	Lahn	200.000.000 "
Şip Faber	Fransız	Marsilya	15.000.000 frank
Konar Stim Şip	İngiliz	Liverpol	7.000.000 Sterlin
T. Buvan Rız Ve K.	"	Londra	25.000.000 Sterlin
Di Mpsol Stim Şip	"	Liverpol	900.000 Sterlin
Bayron Stim Şip K. Li.	"	Londra	50.000 "
Sovtor Billot Sovyet	Rus	Moskova	25.000.000 Rus altını

(KAYNAK: Lütfi, a.g.e. , s. 195)

ŞİRKETLERİN İZMİR ACENTELERİ:

1- Elerman Layn	Mösyö Şarl Benjamin Malfas
2- Sen Makro	" " "
3- Puglya	Abroma Gogan Ef.
4- Löt Firvestino	" " "
5- Adriyitika Bulagat İsvenska Oryant Lingi	Hanri İşperko mahtumları
6- Conston Layn	Vanderya
7- Doyçe Levent Lini	Van Derya ve İşperko
8- Di Ekseport İstim Şip Korperşin	" " "
9- Felemenk Vapur Şirketi	" " "
10- Holand Ostralya Lini	" " "
11- Şip Faber	" " "
12- Kompany Nasyonol Beljik Transport	" " "
13- Hdivyal	Efrayim Kohen ve mahtumları
14- Sosyeta İtalyana Di Servici Maritimi	Pavlo Pagli Ef.
15- Sovyet Sefairi Ticariye	Abdi Vehbi
16- Mesajeri Maritim	Elizear Kifre Ef.
17- Kōnar İstim Şip Komp. Ltd.	Çarles Hobert Peter
T Büven Rız	" " "
18- Dimos İstim Şip Komp. Ltd.	C. Vilet
Bayron İstim Şip	C. Vilet

(KAYNAK: Lütfi, a.g.e. , s. 195.)

İZMİR'DE 1932 YILINDAKİ VAPUR ŞİRKETLERİ:

Kumpanyaların İsimleri	Paranın Nevi	Sermayeler	Merkezleri
Mesajeri Maritim	Frank	75.000.000	Paris
Poliye Seyrisefain Şti.	Liret	3.600.000	“
Kompani Ruvayyal Nerlandes De Navigasyon Vapur Ş.	Florin	50.000.000	Amsterdam
Süvenska Oriant Layn.			
Doyçe Levant Linye	Mark	1.000.000	Hamburg
Fornos Viti E. Kompani Ltd. Jonson Layn	İngiliz L.	1.600.000	Liverpol
Kompani Fransez Dö Navigassyon A Vapör Şip	Frank	15.000.000	Marsilya
Elerman Layn Ltd.	İngiliz L.	1.300.000	Londra
Türkiye Seyrisefain İdaresi			
Hollanda Avusturalya Layn	Florin	200.000.000	Layn
Sommark Anonim Seyrisefain Şirketi	Liret	20.000.000	Venedik
Hidivial Mayl Stim Şip End Gravnik	İngiliz Lira	400.000	Londra
Günart Stim Şip Kompani Ltd.	“ “	90.000	Liverpol
Kompani Nasyonal Belş Dö Transpor Maritim	“ “	7.000.000	“
Nipön Yusen Kapos Hiki Kaysha			
Löyid Triyestino Flot Reünite Löitt	Yen	106.250.000	Tokyo
Triyestino Maritima	Liret	180.000.000	Triyeste
Sosyete Servis Kontr Aktüel Dö Mesajeri Maritim	Frank	60.000.000	Paris
Dimos Stim Şip Kumpani Ltd.	İngiliz L.	900.000	Liverpol

(KAYNAK: İzmir Vilayeti 1932–1933 İstatistik Yıllığı, s. 80)

İZMİR RIHTİMİNİN 1929–1937 YILLARI ARASINDAKİ FAALİYETLERİ:

Seneler	Rıhtım lar vüsati		Eşya Tonilatosu		Alınan ücret Lira		Yanaşan Gemiler		Hasılat ve Masarifat				Memur	
	Masahai sathıye M.	Rıhtım Tülü Metre	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	Adet	Tonaj	Gemilerin verdiği Ücret	Gayri Safi Hasılat	Gayri Safi Masraf	Safi Hasılat	Memur adedi	Seneler maaş ve ücret yekünü
1929	94900	3360	261622	211816	118750	101197	1478	211.816	9582	242.029	197.440	44.589	106	93282
1930	94900	3360	254251	231808	110123	101394	2419	23.808	9260	246.564	197.256	49.308	-	-
1931	94900	3360	162153	191181	75343	83180	769	162.153	6506	167.452	121.264	46.388	-	-
1932	94900	3360	208593	208197	83225	98924	757	1.011.302	6120	191.465	105.142	86.323	75	75677
1933	94900	3360	181619	196731	90004	87483	842	1.124.881	6139	199.578	143.764	55.814	75	63616
1934	94900	3360	60022	-	93531	-	744	1.017.772	6079	100.308	13.070	87.238	¹² 75*	59518
1935	94900	3360	50657	-	75213	-	1585	1.042.578	6735	81.948	9.135	72.813	12	8665
1936	94900	3360	-	-	125153	-	1773	950.697	7557	-	-	-	-	-
1937	94900	3360	-	-	195057	-	2295	1.015.280	8744	-	-	-	-	-

* 12 Memur 16.04.1934'den 31.05.1934'e kadar–75 memur 1.06.1933'de 15.03.1934'e kadar.

(KAYNAK: İstatistik Yıllığı 1937–1938, s. 167)

1929–1932 YILLARI ARASINDA İZMİR LİMANINA GİREN VE ÇIKAN GEMİLERİN TAŞIDIKLARI
BANDIRALARINA GÖRE TASNİFLERİ VE TAŞIDIKLARI YÜK MİKTARLARINI GÖSTERİR CETVEL:

Menşei	1929		1930		1931		1932	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
Türk	628	539.633	2042	651.127	1679	773.239	1689	619.712
Fransız	69	243.630	65	201.941	63	216.486	55	309.986
İtalyan	226	403.805	211	368.193	224	293.252	217	346.927
Yunan	35	15.581	75	32.027	55	10.735	70	24.076
Alman	57	83.002	45	66.841	39	82.735	48	59.487
İngiliz	213	353.893	156	247.155	118	196.131	118	177.535
Finlandiya	50	88.886	52	85.245	53	82.602	-	-
Yugoslavya	57	51.340	35	34.943	28	32.921	28	29.349
Rus	57	85.258	44	48.508	46	70.738	39	43.779
Sair memleketler	78	130.115	81	158.365	96	209.593	155	235.132
Ecnebi sefain yekünü	842	1.455,51	764	1.243,72	722	1.212,46	715	1.228,13
% nisbeti	-	55,55	-	27,22	-	28,81	-	53,61
Türk Sefain yekünü	628	539.633	2042	651,127	1679	773,239	1689	619,712
% nisbeti	-	44,45	-	72,78	-	71,09	-	46,39
Umum yekün	1470	1.995.146	2806	1.894,85	2401	2.068,43	2404	1.847,84
% nisbeti	-	100	-	100	-	100	-	100

(KAYNAK: İzmir Vilayeti 1932–1933 İstatistik Yıllığı, s.123.)

6.2.40 VAPUR VAZİYETİ

Sıra numrosu	ELİMİZDEKİ VAPURLAR		İrkabiskelesi ismi	İrkab iskelesi tarih-i muvasalat	İhraç iskelesi ismi	Tarih-i muvasalat	İşkan mıntıkası	Getirdiği eşhası, haylvanat, eşya	izahat
1	4000	Akdeniz							Kavala'ya üç sefer için tertibat verilmiştir. Birinci sefer dördüncü-beşinci kafileleri; ikinci sefer sekizinci, üçüncü sefer dokuzuncu kafilayı alacaktır.
2	3100	Sakarya							
3	2500	İnönü							28.1.40 da Trabzon'da postadadır. Emrimize verilecektir.
4	2.300	Giresun							Samsun'da tahliyeden sonra tekrar Kavala'ya gidecek ve ihraç iskelesi veyahut Trabzon olacaktır. Emri kat'ı verilmemiştir.
5	1500	Umid							5.2.40'da tamirden çıkmıştır.
6	1.500	Ankara							28.1.40 da kendi hesabına Antalyada'dır.
7	1450	Rize							
8	1450	Sulh							
9	1350	Türkiye							İzmir sahilinde ihraç iskelesi verilmesi 7.2.40 da Girid'e emre amadedir.
10	1200	Bahricedit							28.1.40 dan itibaren 2 aylık tamiri vardır.
11	1200	Antalya							Yalnız bir defaya mahsus olarak Selanik seferine tahsis edilmiştir.
12	1200	Trabzon							6.2.40 da kömür için Zonguldak'tadır.
13	900	Kartal							
14	900	Arslan							Kabiliyeti az takdir edildiğinden yalnız bir defaya mahsus olarak Selanik için vermiştir.
15		Mesudiye							Kırzade'nin yerine takriben 20.2.40 da emrimize verilecektir.

(BCA, 272-14-76-28-16.)

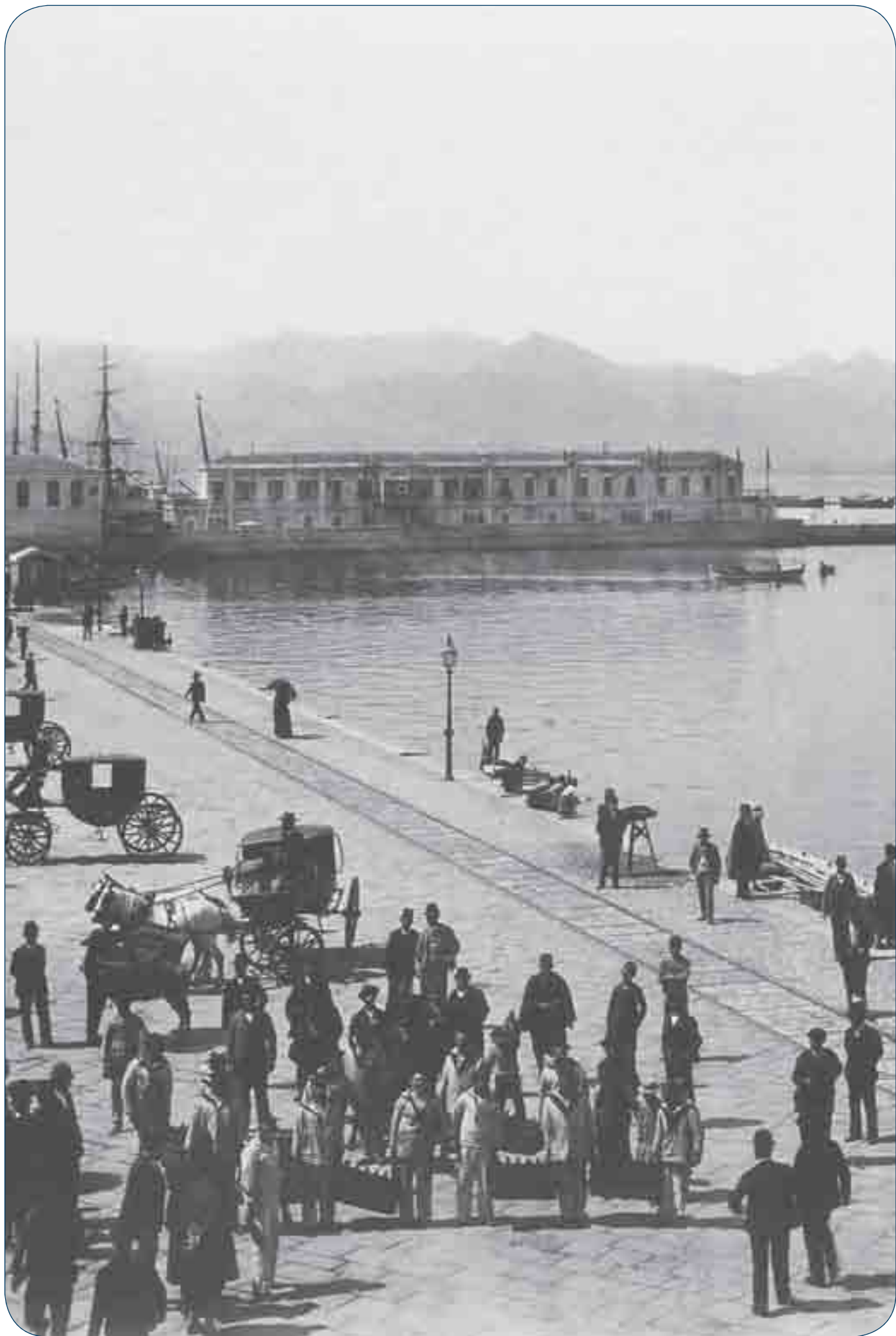
1929 YILINDA İZMİR'DE MEVCUT VAPUR FİRMALARI*:

Hidiviyyal Mayel Stimşit End. Gorvniç Dok Kompani Limidet	İbrahim Kohen Mahdumları Birinci Kordon:58
Süvenska Oryant Lay Hollanda Avusturalya Lay	Andırık Sepelko Ve Mahtumları B.K. :92
Ocenya Poliçe	Jerum Posiç Birinci Kordon 86
Senmarko Anonim Seyrisefain Ş.	Lojit Teryestino Vapor Kunpanyası B.K. 88
Sosiyete Döservis Kontraktül Dö Mesajeri Meritin	Mesajeri Maritin B.K. 222
Serviçi Maritin	Birinci Kordon No:166
Di Mussetimşif Kunpani Limidit	S. Vitel Ve Şürekası İkinci Kordon No:725
Bayrom Setimşif Kunpani Limidit	S. Vitel Ve Şürekası İkinci Kordon No:725
Şark Bahriye Acentesi	Birinci Kordon No:44
Künart Sitimşif Kunpani Limidit	T. Boven Ris Ent Kunpani Limidit
Elerman Lay Limidit Kunpani	Oliviyye Ve Şürekası 1. K. Dermon H.
Kunpani Ruvayal Nerlandes Di Navikasyon E Vapor Şip	V.F. Vanderze Anariko
Doyçe Levont Linye Vepor Kunpanyası	Siporko Ve Mahtumları B.K. 92
Forens Viti E Kunponi Ltd. Jonson Lay Amerikan Export Lay Kunpani Franses Dö Navikasyon A. Vapor Şip Fayer Kunpani Nasyonelbelç Dö Transpor Maritin	V.F. Vandereze B.K. No:92
Türkiye Seyri Sefain İdaresi	Birinci Kordon No: 144
Hendekçi Zada Mustafa Nuri	“ “ “ : 214
Sakızlı Hikmet Besim Mustafa Yomelatı Evlatları	“ “ “ : 112
Recep Ricai	“ “ “ : 88
Con Persik	“ “ “ : 224
F.L. Donun İzmir Acenteliği	“ “ “ :58

* İzmir Vilayeti 1929-1930 İstatistik Yıllığı, s. 332.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
BAŞVEKALET
KALEM-İ MAHSUS MÜDÜRÜ
ADED:1
Karar:90

İrkab iskelesi	İhraç iskelesi	insan	Hayvan/küçük koyun, keçi, buzağı	Hayvan/Büyük bargir, öküz, sığır, manda, deve	Eşya ton	Araba aded	mülahazat
Selanık ve Kavala	İzmir	750	50	400	400	300	
“	İstanbul, Marmara Havzası	750	50	400	400	300	
“	Ereğli, Trabzon	570	82	650	650	490	Her iki iskele dahil
Girid Limanlarından	Mersin ve Silifke	550	75	620	620	470	
“	Menteşe Sevahiline	490	70	560	560	420	Kuşadası, Fethiye Ovası(Her ikisi)
“	Edremit, Ayvalık	400	55	450	450	340	
“	İstanbul ve Marmara Havzası	480	60	490	490	360	



1951–1960 döneminde ise 213.381 groston taşıma kapasitesinde 928 gemi daha filoya katıldı. Bu işlerin başarılmasında, 1952 yılında kurulan Denizcilik Bankası ile yan kuruluşu olan Denizcilik Bankası Nakliyatı T.A.Ş.’nin katkısı büyük oldu. 1960 yılı sonuna gelindiğinde deniz ticaret filosu 819.170 groston taşıma kapasitesine ulaşmıştı. 1961 yılında katılan 59.448 ve 1962 yılında katılan 47.228 grostonluk gemilerle 18 ve daha büyük grostonlardaki Türk Deniz Ticaret Filosu 925.906 grostona erişmiştir. Bu tarihlerde Ticaret filosu 2803 gemiden oluşmaktaydı. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı yürürlüğe girerken, 1962 yılında Türk denizciliği 798.300 DWT yolcu ve yük taşıma oranına ulaşmıştı. Deniz taşımacılığı kapasitesinin yüzde 40’ı kamu kesimine, yüzde 60’ı özel kesime aitken, yüzde 71’i kuru yük gemilerinden, yüzde 21’i tankerlerden ve yüzde 8’i yolcu gemilerinden oluşmuştur.

1962 yılına gelindiğinde, askeri amaçlar dışında, yılda 23.600 DWT’uk yük ve yolcu gemisi yapmaya yeterli tersane kapasitesine sahip olundu. Tersane kapasitelerinin yüzde 95’i kamuya, yüzde 5’i özel kesime aitti. Ülkenin ihtiyaç duyduğu gemilerin yapımına teknik yönden yeterlilik taşıyan tersaneler, eksiklerinin tamamlanması halinde, yaşlılıkları nedeniyle servisten çıkartılacak gemilerin yerlerine yenilerini yapmaya, ticaret filomuzu gençleştirmeye elverişlilik göstermekteydi. Haydarpaşa dışında, önemli 11 liman 1963 sonuna gelindiğinde 6,4 milyon ton yükleme ve boşaltma yapmışlardır.

1967’ye gelindiğinde, yolcu dâhil kamu kesimi taşıma kapasitesi 287.518 DWT iken, özel kesim taşıma kapasitesi 553.304 DWT’a ulaşmıştır. Başka bir deyimle taşıma kapasitesinde ağırlık özel kesimdeydi.

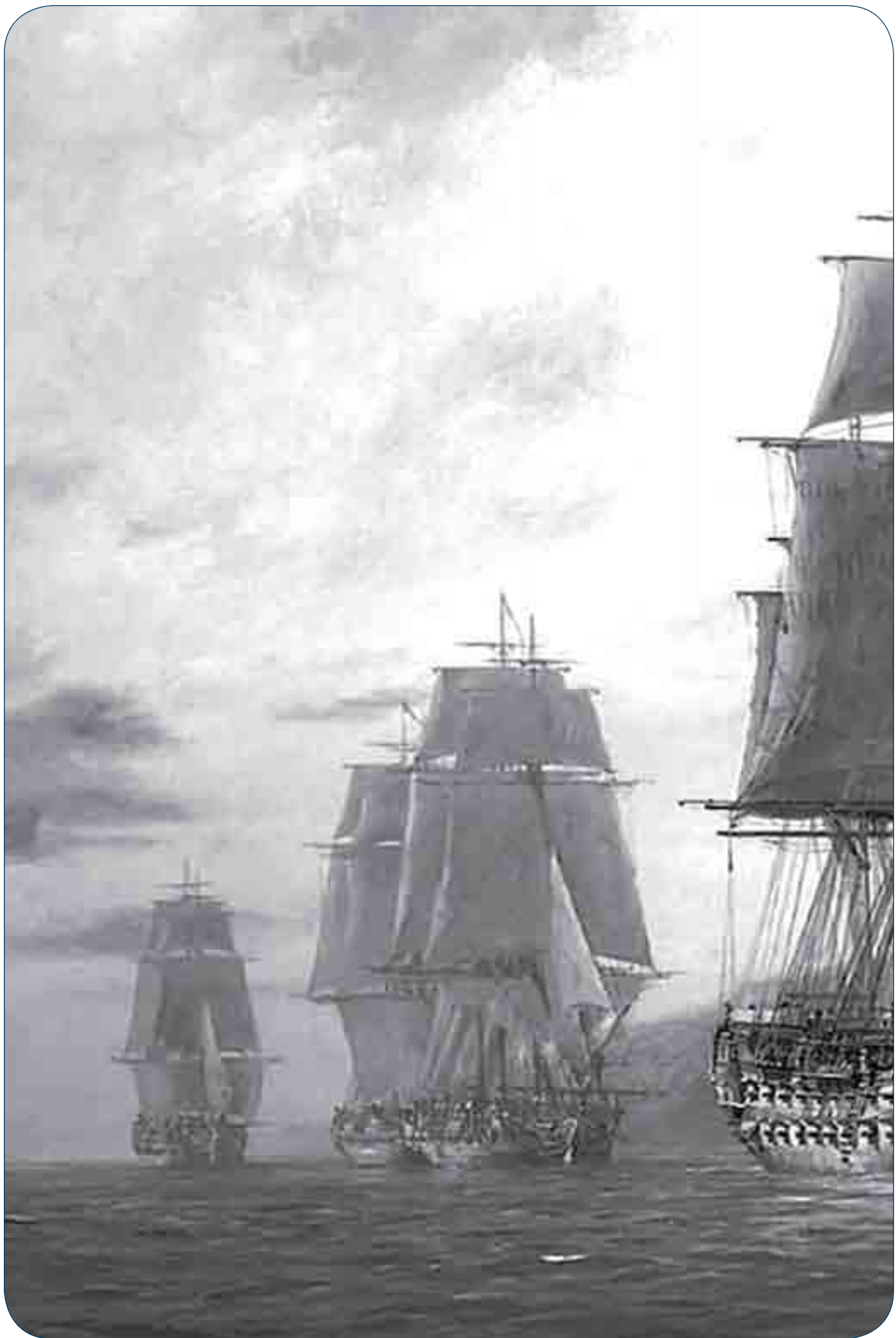
1982 yılında çıkarılan 2581 sayılı denizciliği teşvik etmeyi amaçlayan yasa, önemli katkılar sağladı. Türk Deniz Ticaret Filosu, planlı dönemle birlikte hızlı bir atılım gösterdi. 1995’te 300 grostonun üzerindeki gemilerde 9,6 milyon DWT’a ulaşmış ve Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarından aldığı pay yüzde 41,8 olarak gerçekleşmiştir. 1993 yılında kurulmuş olan Denizcilik Müsteşarlığı’nın gelişmede çok olumlu etkileri olduğu söylenebilir. 1998 yılında limanlarımızdaki yükleme-boşaltma faaliyetleri 155,8 milyon tona, taşımalık trafiği de 1.042 bin TEU’ya ulaştı. Türk Deniz Ticaret Filosu tonajı 300 GRT’nun üzerindeki gemilerde 1998 yılı sonunda 10,4 milyon DWT’a ulaşmış ve Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarından aldığı pay, yıl içinde uygulamaya konulan 98/T-17 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararı’ndaki tedbirlerin de etkisiyle 1997 yılındaki yüzde 28 seviyesinden yüzde 32,5’e yükselmiştir.

Görülüyor ki, Türk denizciliği önü açık bir sektördür. Üç tarafı denizlerle çevrili olan, iç sularında nehir ve göl taşımacılığı yapma olanağına sahip bir coğrafyada bulunan Türkiye, bu alana ilgi gösterilmesiyle, çok önemli yollar alabilecektir. Türk Deniz Filosu’nun tarihi, bu gücü kendisinde bulması için çok daha fazla moral gücüne sahiptir.

Sonuç...

Türk Denizciliği’nin çok eskilere uzanan bir tarihi olmakla birlikte, modern deniz taşımacılığı ve ticareti, Cumhuriyet Dönemi’nde gerçekleşmiştir. Türk Deniz Ticareti ve Taşımacılığı, uzun ve sancılı bir doğum sürecinden sonra, Cumhuriyet Dönemi’nde palazlanıp gelişebilmiştir. Üstelik Cumhuriyet’in ilk yıllarında başta Kabotaj hakkının kazanılması ile birlikte, kapitülasyonların getirdiği ekonomik bağımlılığın kırılıp atılmasında etkili olan en önemli dinamiklerden birisidir. Türk üreticisinin ürettiği ürünü, gerek yerli limanlar arasında, gerekse yabancı limanlara taşımayacak bir düzeye kısa sürede ulaşmıştır. Bu tarihsel dönemeçte, Türk Deniz Ticareti ve Taşımacılığının iki önemli olgunun etkisinde ve belirlediği süreçte gelişiminden söz edilebilir: Birincisi Kabotaj hakkının kazanılması, ikincisi de bu

hak elde edilmeye çalışılırken, birden ortaya çıkan yarım milyona yakın kişinin, Ege’nin öte yakasından Türkiye’ye getirilme zorunluluğudur. Bir ölçüde, Türk ordusunun sağladığı bağımsızlık savaşının fiili evresi ve kurtuluş mücadelesi, Türk denizcilerinin omuzlarında devam etmiş gibidir. Yarım milyona yakın bir insan kitlenin neredeyse bütünüyle yerli olanaklarla, hem de kapitülasyonların o zamana değin getirdiği dayatmalardan ve kabotaj kâbusundan sıyrılan Türk ticaret gemileriyle taşınması, hem genç Türkiye Cumhuriyeti’nin hem de Türk denizciliğinin büyük bir başarısı olarak sayılmalıdır. Bu özelliğinden dolayı, dönemin literatüründe dar anlamıyla mübadele göçmeni taşıyan Türk Ticaret-i Bahriyesi’ne, “Mübadele Gemileri” denilmesi bir rastlantıdan öte, bir “efsane” değeri taşır.







Kaynakça

ARŞİVLER

- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
- Türkiye Kızılay Derneği Arşivi
- DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enst. Arşivi

GAZETELER

- Ahali,
- Ahenk
- Akşam
- Anadolu
- Anadolu'da Yenigün
- Bizim Gazete
- Cumhuriyet
- Demokrat İzmir
- Haber
- Hakimiyet-i Milliye
- İkdam
- İleri
- Müstakil Gazete
- Sada-yı Hak
- Tanin
- Türk Sesi
- Vatan
- Yeni Asır

DERGİLER VE DİĞER SÜRELİ YAYINLAR

- Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
- Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi
- Ayın Tarihi
- Belleten
- Düstur
- Hayat Tarih Mecmuası
- İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası
- İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası
- İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi
- İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası
- Meslek
- Tarih İncelemeleri Dergisi
- Tarih ve Toplum
- TBMM Zabıt Ceridesi
- Toplum ve Bilim
- Turkisch Review of Balkan Studies
- Türkiye iktisat Mecmuası

KİTAPLAR VE MAKALELER

- Akgün, Seçil, "Turkisch-Greek Population Exchange With A Selection From American Documents", Turkish Review of Balkan Studies, Annual 1993, I, İstanbul, 1993.
- Akgün, Seçil, "Birkaç Amerikan Kaynağından Türk-Yunan Mübadelesi Sorunu", Üçüncü Askeri Tarih Semineri: Türk Yunan İlişkileri, Gnkur. ATASE (Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Bşk) yay., Ankara, 1986.
- Aktar, Ayhan "Türk Yunan Mübadelesinin İlk Yılı: Eylül 1922-Eylül 1933", Yeniden Kurulan Yaşamlar: 1923 Türk-Yunan Zorunlu Mübadelesi, İstanbul Ün. Yay., İstanbul, 2005.
- Ali Cenani, "Sahil Anadolu'nun İktisadi Vaziyetine Dair Notlar", Ayın Tarihi, VII/21 (Aralık 1924) ve VIII/23 (Şubat 1925);
- Anadolu'da Yunan Zulüm ve Vahşeti, 2 kısım, Matbuat ve İstihbarat Müdüriyet-i Umumiyesi yay., Ankara, 1338.
- Aras, Tevfik Rüştü, "Türkiye-Yunanistan", Görüşlerim, İstanbul, 1968.
- Arı, Kemal, "1923 Türk-Rum Mübadele Anlaşması Sonrasında İzmir'de 'Emval-i Metruke' ve 'Mübadil Göçmenler'", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, VI/18 (Temmuz, 1990), 627-657.
- Arı, Kemal "Yunan İşgalinden Sonra İzmir'de 'Emval-i Metruke' ve 'Fuzuli İşgal' Sorunu", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, VI/18 (Temmuz, 1990).
- Arı, Kemal, "İsrail'in Kuruluşu Sonrasında Türkiye'den İsraile Musevi Göçü", Onbirinci Askeri Tarih Semineri: Bildiriler (XVIII.Yüzyıldan Günümüze Orta Doğu'daki Gelişmelerin Türkiye' Güvenliğine Etkileri:04-05 Nisan 2007.
- Arı, Kemal, "Kurtuluş Savaşı'nda Musevi Cemaati ve Hahambaşı Hayım Nahum Efendi", Communiques The Joint Turkish-Israeli Military History Conference II (Bildiriler: Türk-İsrail Müşterek Askeri Tarih Konferansı:II), Gnkur yay., Ankara, 2003.
- Arı, Kemal, "Kurtuluş Savaşı'nın Bitiminde Türkiye Dışına Yönelik Göçler ve Sonuçları", Beşinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri: Değişen Dünya Dengeleri İçinde Askeri ve Stratejik Açından Türkiye, (İstanbul, 23-25 Ekim 1995), I, Gnkur. ATASE yay., Ankara, 1995.
- Arı, Kemal, "Lozan Barış Görüşmeleri ve Nüfus Mübadelesi", Toplumsal Tarih, 115 (Temmuz, 2003).
- Arı, Kemal, "Migration into Izmir Following the War of Independence and its effects", Three ages of Izmir, YKY Yay., İstanbul, 1994.
- Arı, Kemal, "Mudanya Bırakışması'na Giden Yolda İzmir ve İzmir Kamuoyu", Ulusal Zaferimizi Taçlandıran Kent: Mudanya, Bursa, 2007.
- Arı, Kemal, "Mübadele Göçmenlerini Türkiye'ye Taşıma Sorunu ve İzmir Göçmenleri", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, I/1 (1991), s.13-46.
- Arı, Kemal, "Mübadele ve Ulusal Ekonomi Yaratma Çabaları", Toplumsal Tarih, Sayı: 68 (Ağustos, 1999).
- Arı, Kemal, "Samsun-Çarşamba Demiryolunun Temel Atma Töreni ve Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun Gezisi", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, VII/21 (Temmuz, 1989).
- Arı, Kemal, "Türk Kurtuluş Savaşı'nın Bitiminde İzmir'in Genel Ekonomik Durumu", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, I/3 (1993).
- Arı, Kemal, Birinci Dünya Savaşı Kronolojisi, Gnkur ATASE Bşk. Yay., Ankara, 2007.
- Arı, Kemal, Büyük Mübadele, Türkiye'ye Zorunlu Göç (1923-1925), Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 4. baskı, İstanbul, 2007.
- Arı, Kemal, Ergün Aybars, "The Past and Present of Western Thrace", Turkish Review: Quarterly Digest, (Summer, 1990).
- Arı, Kemal, Kurtuluş Savaşı Sonrasında İzmir'e Yönelik Göçler ve Etkileri", Üç İzmir, Yapı Kredi yay., İstanbul, 1992.

- Arı, Kemal, Üçüncü Kılıç: İzmir'in Kurtuluşu ve Yüzbaşı Şerafettin Bey, Zeus yay., İzmir, 2006, s.132; ayrı baskısı, Maltepe Ün. Yay, İstanbul, 2006.
- Arıkan, Zeki, "İzmir'de ilk Kooperatifleşme Çabaları", Tarih İncelemeleri Dergisi, IV, (1989).
- Arıkan, Zeki, "Mütarekede Mustafa Necati'nin İzmir'deki Çalışmaları" Mustafa Necati Sempozyumu (Kastamonu: 9-11 Mayıs 1991), Ankara, 1991.
- Arıkan, Zeki "1536 Kapitülasyonları ve Cumhuriyet İdeolojisi (1536 Capitulations and Republican İdeology), Tarih Araştırmaları, XXIV/ 37-2 (2005), s.11-28.
- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, I, Atatürk Araştırma Merkezi yay., Ankara, 1997.
- Atilla, Nedim, "Biz Bize Benzeriz, Giritliler İzmirli'lere", Akşam, 12 Haziran 2007.
- Atilla, Nedim, İzmir Demiryolları, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür yay., İzmir, Ekim, 2002.
- Avcıoğlu, Doğan, Türkiye'nin Düzeni: Dün-Bugün, Tekin yay., İstanbul, 1996
- Aydemir, Şevket Süreyya, Cihan İktisadiyatında Türkiye, İstanbul, 1930.
- Aydemir, Şevket Süreyya, İkinci Adam, I: (1884-1938), İstanbul, 1976
- Ayışığı, Metin, Kurtuluş Savaşı Sırasında Türkiye'ye Gelen Amerikan Heyetleri, Türk Tarih Kurum yay., Ankara, 2004.
- Bali, Rıfat, Cumhuriyet Yıllarında Türkiye Yahudileri, Aliye: Bir Toplu Göçün Öyküsü (1946-1949), İletişim yay., İstanbul, 2003.
- Bali, Rıfat N., Devletin Yahudileri ve 'Öteki' Yahudiler, 3.baskı, İletişim yay., İstanbul, 1994.
- Bali, Rıfat, Cumhuriyet Yıllarında Türkiye Yahudileri Bir Türkleştirme Serüveni (1923-1945), İletişim yay., İstanbul, 1999.
- Baran, Tülay Alim, İzmir'in İmar ve İskanı: 1923-1938, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), İzmir, 1994.
- Başlıca İhracaat Emtiamız: Tütünlerimiz"; İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, I/ 2(şubat, 1926).
- Baykara, Tuncer, İzmir Şehri ve Tarihi, İzmir, 1974.
- Berber, Engin, "Kurtuluştan Sonra İzmir'de Yunan işgal Dönemine Tepkiler", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, C.III/8 (Mart 1987).
- Berber, Engin, Sancılı Yıllar, Ayraç yay., Ankara, 1997.
- Bilsel, Cemil, Lozan, 2 cilt, İstanbul, 1998.
- Bir Kent, Bir İnsan-İzmir'in Son Yüzyılı, S. Ferit Eczacıbaşı'nın Yaşamı ve Anıları (Haz: Yaşar Aksoy), İstanbul, 1986.
- Birgen, Muhittin, "Türkiye'nin En Mühim Servetlere Sahip Mıntıkası" Meslek, 30 Aralık 1924.
- Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi-Deniz Harekatı, VII, Gnkur Harp Tarihi Dairesi Resmi yay., Ankara, 1976.
- Bora, Siren, İzmir Yahudileri Tarihi: 1908-1923, Gözlem yay., İzmir, 1995.
- Bostan, İdris, Osmanlılar ve Deniz, Küre yay., İstanbul, 2007.
- Braudel, Fernend Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası: I-II, (Çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İmge Kitabevi, İstanbul, 1993.
- Cengizkan, Ali, Mübadele Konut ve Yerleşimleri, ODTÜ yay., Ankara, 2004.
- Mesut Çapa, "Lozan'da Öngörülen Türk Ahali Mübadelesinin Uygulanmasında Türkiye Kızılay (Hilal-i Ahmer) Cemiyetinin Katkıları", Atatürk Yolu, I/2 (Kasım 1988), s.243-244.
- Çavdar, Tevfik "Mütareke ve Milli Mücadelede Döneminde Osmanlı Ekonomisi ve İzmir", 1885-1985 Türk Ekono-

misinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, 21–23 Kasım 1985.

- Çavdar, Tevfik, Milli Mücadele Başlarken Sayılarla Manzara-i Umumiye, Milliyet Yay., Baha Matbaası, Mart, 1971.
- Daver, Bülent “Atatürk ve Ekonomi”, Atatürk Araştırma Dergisi, XI/31 (Mart 1995), Mart 1995.
- Devlet İstatistik Enstitüsü İstatistik Yıllığı, III (1929-1930), Ankara, 1930.
- Devlet Salnamesi, İstanbul, 1926.
- Durgun, Bülent, 1919–1922 Yılları Arasında İzmir’de İktisadi Durum, Dokuz Eylül Ün. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir 1998.
- Durgun, Bülent, Atatürk Dönemi’nde İzmir Ekonomisi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), İzmir, 2005.
- Düzgün, Mücahit, Türk Kamuoyunda İsrail, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2006.
- Eldem, Vedat Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik 1985.
- Elif Bülbül, “İmroz’dan Gökçeada’ya: Bir Ada Hikayesinin Peşinden”, Yeniden Kurulan Yaşamlar: 1923 Türk-Yunan Zorunlu Mübadelesi, İstanbul Ün. Yay., İstanbul, 2005.
- Erdal, İbrahim, “Mübadil Göçmenlerin Taşınması Meselesi ve Türk Yapırcuları İle Yapılan Nakil Sözleşmesi”, Atatürk Yolu, XVI/ 8 (2003), s.321-334.
- Erdal, İbrahim “Türk Yunan Nüfus Değişiminde Türk Mübadillere Yapılan Yardım Faaliyetleri”, Ankara Üniversitesi, Tarih Araştırmaları Dergisi, XXV/40 (2006), s. 203-214.
- Erim, Nihat, “Milletlerarası Daimi Adalet Divanı ve Türkiye: Etabli Meselesi”, A.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi, II/1 (1944), 62-72.
- Galanti, Avram, Türkler ve Yahudiler, Tan Matbaası, İstanbul, 1947.
- Gencer, Ali İhsan, Osmanlı Türklerinde Denizcilik”, Osmanlı, VI, Ankara, 1999.
- **Gencer, Ali İhsan**, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, İstanbul, 1986.
- Goloğlu, Mahmut, Devrimler ve Tepkileri, 1924-1930, Türkiye İş Bankası Kültür yay., İstanbul, 2007.
- Göksu, Emel, 1929 Dünya Ekonomik Buhranı Yıllarında İzmir ve Suç Coğrafyası, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Birinci Basım, İzmir, Mayıs, 2003.
- Gülen, Nejat, Şanlı Bahriye: Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi: 1773-1973, Kostaş yay., İstanbul, 2001.
- Güteryüz, Ahmet Hande Yüce, Şirket-i Hayriye’nin Boğaziçi Vapurları, İstanbul, 2002.
- Gürel, Ziya Kurtuluş Savaşı’nda Demiryolculuk, TTK yay., Ankara, 1989.
- Hırchon, Renee, Mübadele Çocukları, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul, 2000.
- Hobsbawm, E.J., Devrim Çağı (çev. S.Ergüder, A.Şenel), Ankara, 1989
- Hobsbawm, E.J., Sanayi ve İmparatorluk, (çev. A. Ersoy), Dost Kitabevi, Ankara, 1998.
- Hobson, The Evolution of Modern Capitalism (1894), Unwin Brothers Ltd., London, 1965.
- İbn’ül Cemal M. Ragıb, “Güzel İzmir’de Vaziyet-i iktisadiye”, Türkiye iktisat Mecmuası, I/3 (Mart 1922).
- İbn’ül Cemal M. Ragıb, “İzmir’de Vaziyet-i İktisadiye ve İçtimaiye”, Türkiye İktisat Mecmuası, II/32 (29 Ekim 1923).
- İğdemir, Uluğ, Sivas Kongresi Tutanakları, TTK yay., Ankara, 1999.
- İnan, Afet, Piri Reis’in Hayatı ve Eserleri, Türk Tarih Kurumu yay., Ankara, 1987
- Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor (26 Kanun-ı Sani 1340-26 Teşrin-i Sani 1340 (1924), (Osmanlıca’dan çev. Aynur Karayılmazlar, Sadeleştiren. Ekrem Karayılmazlar, İstanbul Ticaret Odası yay., İstanbul, 2006.

- İzmir Vilayeti Kaza ve Nevahinin Ahval-ı Tabiiye, Tarihiye, Nüfus, Aşair Vesairesinin 339 Senesine Aid Malumat.
- İzmir Vilayeti 1923 (1339) Senesi Muhtelif İstatistikleri, İzmir, 1924.
- İzmir Vilayeti 1926 Senesi istatistiği, İzmir, 1927, Fabrikalar böl.
- İzmir Vilayeti 1930–1931 İstatistik Yıllığı, İzmir Vilayeti İstatistik Müdürlüğü, Marifet Matbaası, İzmir, 1931.
- İzmir Vilayeti, 1926 Senesi İstatistiği, İzmir, 1927, Fabrikalar-Değirmenler böl.
- İzmir’den Bursa’ya, Dersaadet, 1338.
- Kaplanoğlu, Raif, Bursa’da Mübadele (1923-1930, Yunanistan Göçmenleri), Avrasya Etnografya Vakfı yay., Bursa, 1999.
- Karabulut, Umut, Ticari Açından İzmir Limanı 1923-1929, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2003.
- Karacan, Ali Naci, Lozan, Milliyet yay., İstanbul, 2006;
- Karpat, Kemal, Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri, Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul, 2003.
- Kazgan, Gülten, “Milli Türk Devleti’nin Kuruluşu ve Göçler”, İ.Ü.İstisat Fak. Mec., 1-4 (Ekim 1970-Eylül 1971).
- Keser, Ulvi II. Dünya Savaşı Ve Türkiye’nin Yunanistan’a Yardım Faaliyetleri”, Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri, I, Ankara, 2005.
- Keser, Ulvi, Yardım Et Komşu, Kıbrıs Türk Kültür Derneği Genel Merkezi yay., İstanbul, 2005.
- Keyder, Çağlar, Dünya Ekonomisi içinde Türkiye (1923–1929), Yurt Yayınları: 3, Ankara, 1982.
- Kılınç, Tanık, “Liderlik’te Durumsallığın Ötesi, II: Karizmatik Liderlik Yaklaşımı”, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi, II/67 (1996)
- Kitromilides, Paschalis M., “Küçük Asya Araştırmaları Merkezi ve Küçük Asya’da Yunan Kültürel Geleneği”, Yeniden Kurulan Yaşamlar: 1923 Türk-Yunan Zorunlu Mübadelesi, İstanbul Ün. Yay., İstanbul, 2005.
- Koraltürk, Murat, Şirket-i Hayriye, İdo yay., İstanbul, ty;
- Kurt, Sadık, İzmir’de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850–1950), Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enst. (Basılmamış Doktora Tezi), İzmir, 1996.
- Kurmuş, Orhan, Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi, Yordam yay., İstanbul, 2008
- Kütükoğlu, Mübahat S. “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, İzmir Tarihinden Kesitler
- Ladas, Steplan, The Exchange of Minorities Bulgaria, Grece and Turkey, New York, 1932, s. 425.
- Lozan Barış Konferansı: Tutanaklar, Belgeler (Çev. Seha L. Meray), Ankara Ün. Siyasal Bilgiler Fakültesi yay., I/1-1, Ankara, 1969.
- Lozan Barış Konferansı: Tutanaklar-Belgeler (Çev. Seha L. Meray), VII, Yapı Kredi yay., İstanbul, 1993.
- M. Ragıp, “İzmir’in Vaziyet-i İktisadiye ve İhtimaiyesi”, Türkiye İktisat Mec., II/32 (29 Teşrinievvel 1923) ss.312-314.
- M. Ziya Lütfi, İzmir Mıntıkası Ticaret ve İktisadiyatı, İtimat Matbaası, İzmir, 1929.
- Müderrisoğlu, Alptekin, Cumhuriyetin Kurulduğu Yıl Türkiye Ekonomisi, T. C. Ziraat Bankası Yayınları, Ankara, 1998.
- Orhonlu, Cengiz “Yunan İşgalinin Meydana Getirdiği Göç ve Yunanlılar’ın Yaptıkları Tehcirin Sonuçları Hakkında Bazı Düşünceler”, Belleten, XXXVIII/148 (1973).
- Ökçün, Gündü, Türkiye İktisat Kongresi: 1923, İzmir (Haberler, Belgeler, Yorumlar), Ankara, 1968.

- Özbaran, Salih “Osmanlıların Güneye Yönelik Deniz Politikası” Kanuni ve Çağı: Yeniçağda Osmanlı Politikası, (Yay. Haz.) Metin Kunt ve Christine Woodhead (Çev. Sermet Yalçın), İstanbul, s. 56-71.
- Özsoy, İskender “Mübadelelerin Hüzün Gemileri”, Bizim Gazete, 29 Ocak, 2007.
- Özdemir, Şenay “Osmanlı Sularında Yabancı Devletlerin Korsanlığı Karşısında Osmanlı Devleti’nin Tarafsızlık Konumu”, Tarih Araştırmaları, XXIII/37 (2004), s.189-203.
- Özveren, Eyüp, Çağlar Keyder, Donald Quataert, Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914), Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul, 1994.
- Pakalınlar, Mehmet Zeki, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü.
- Pamuk, Şevket, Türkiye İktisat Tarihi Üzerine, Gerçek yay., İstanbul, 1988.
- Peker, Nurettin, 1918–1923 İstiklâl Savaşının Vesika ve Resimleri, İnönü, Sakarya, Dumlupınar Zaferlerini Sağlayan İnebolu ve Kastamonu Havalisi Deniz ve Kara Harekâtı Hatıraları, İstanbul, 1955.
- Pentzopoulos, Dimitri The Balkan Exchange of Minorities and its Impact on Greece, London, 2002.
- Piri Reis, Kitab-ı Bahriye, (Editör, Bülent Arı) Denizcilik Müsteşarlığı yay., Ankara, 2002.
- Pontus Meselesi, Matbuat ve İstihbarat Müdüriyet-i Umumiyesi yay., Ankara, 1338.
- Piri Reis, Kitab-ı Bahriye, (Editör, Bülent Arı) Denizcilik Müsteşarlığı yay., Ankara, 2002
- Sayar, Serdar Hüseyin, Kurtuluş Savaşı Döneminde Denizcilik Faaliyetleri, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2007.
- Serçe, Erkan, Fikret Yılmaz, Sabri Yetkin, Küllerinden Doğan Kent, İzmir, 2003.
- Smith, Michael Llewelyn, Anadolu Üzerindeki Göz, İstanbul. 1978.
- Sotiriyu, Dido, Benden Selam Söyle Anadolu’ya -(Roman)-, (Çev: A. Tokatlı), İstanbul, 1986.
- Soysal, İlhami, Kurtuluş Savaşı’nda İşbirlikçiler, İstanbul, 1985; aynı yazar, 150’likler, 2.baskı, İstanbul, 1985.
- Sönmez, Oktay, Anılarda Gülcemal: Ufkun Ötesinde Kayboldular, Türkiye İş Bankası yay., İstanbul, 2001.
- Su, Kamil, Sevr Antlaşması ve Aydın (İzmir) Vilayeti, Ankara, 1981.
- Tansel, Selahattin, Mondros’tan Mudanya’ya Kadar, Milli Eğitim Bakanlığı yay., Ankara, 1978.
- Tekeli, İlhan, “Osmanlı İmparatorluğundan Günümüze Nüfusun Zorunlu Yer Değiştirmesi ve İskan Sorunu”, Toplum ve Bilim, 50 (Yaz, 1990).
- Tesal, Reşat D, “Bir İstanbul Vardı”, Tarih ve Toplum, XII/70 (Ekim
- Tezel, Yahya Sezai, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 3. baskı, İstanbul, Kasım, 1994.
- Toprak, Zafer, İttihat-Terakki ve Devletçilik (1908-1950), Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul, 1995.
- Tsitselikis, Konstantinos, “1923’ten Önce Yunanistan’da Müslüman Cemaatler: Yasal Süreklilikler ve İdeolojik Tutar-sızlıklar”, Yeniden Kurulan Yaşamlar: 1923 Türk-Yunan Zorunlu Mübadelesi, İstanbul Ün. Yay., İstanbul, 2005.
- Tutel, Eser, Şirket-i Hayriye, İletişim yay., İstanbul, 2008
- Tutel, Eser, Seyri Sefain: Öncesi ve Sonrası, İletişim yay., İstanbul, 2006.
- Türk Denizcilik Tarihi, (Ed. Bülent Arı)Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2002.
- Türk Parlamento Tarihi: TBMM-III. Dönem, 1927-1931, I. Cilt, TBMM Vakfı yay.
- Türkgeldi, Ali Fuat, Mondros ve Mudanya Mütarekesi Tarihi, TTK yay., Ankara, 1948.
- Türkiye Ticareti Bahriyesi”, Ayın Tarihi, II/6 (1924).
- Umar, Bilge, İzmir’de Yunanlılar’ın Son Günleri, Bilgi yay., İstanbul, 1974.

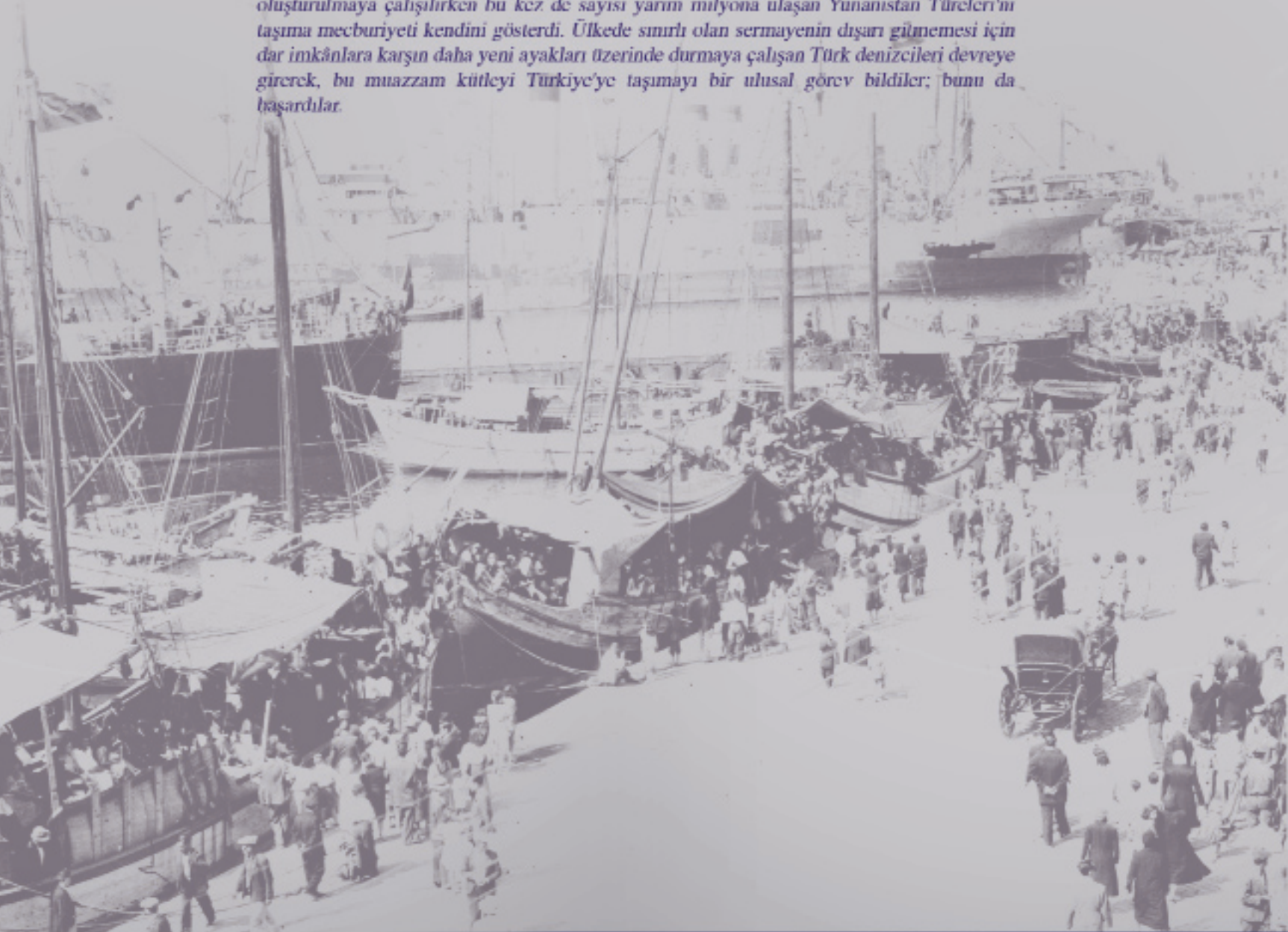
- Umur-u Nafia Programı, İstanbul, 1923
- Uşaklıgil, Halit Ziya, Kırk Yıl -Anılar-, (Haz: Şemsettin Kutlu), İstanbul, 1987.
- Varlık, Bülent, “İzmir Ticaret Odasının 100 Yılı”, 1885–1985 Türk Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, 21–23 Kasım 1985.
- Weber, Max, Bürokrasi ve Otartite, Adres yay., İstanbul, 2005
- Woods, H. Colonel, Report on the Economic Conditions in Turkey 1924, His Majesty’s Stationery Office, London, 1925.
- Woods, H. Colonel, Report on the Economic Conditions in Turkey 1924, His Majesty’s Stationery Office, London, 1925.
- Yasa, Memduh, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978, Akbank Kültür yay., İstanbul, 1980.
- Yerasimos, Stefanos, Azgelişmişlik Sürecinde Türkiye, İstanbul, 2005.
- Yetkin, Çetin Türkiye’nin Devlet Yaşamında Yahudiler, Afa yay. İstanbul 1992;
- Yunan Mezalimi:, Yeni İstanbul yay., (Haz: H.F. Ayberk), İstanbul, 1970.
- Zengin, Cahide Türkiye ve Yunanistan Devletleri arasında Mübadele Meselesi ve Kamuoyu (1918-1930), İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul, 1998.
- Quataert, Donald Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü, İletişim yay., İstanbul, 1999.
- 1339 İzmir Ticaret ve Sanayi Odaları İstatistiği, İzmir, 1339.
- 1339 Senesine Mahsus Ticaret-i Hariciye İstatistiği
- 1340 Senesi İzmir Vilayeti’nin Sıhhi, İçtimai Topografyasına Ait Malumat, İzmir Vilayeti Tarafından Hazırlanıp, Basılmamış Metin; (Özel Arşiv).

İzmir'den bakışla

TÜRK TİCARET-İ BAHİRİYESİ ve MÜBADELE GEMİLERİ

Lozan'dan Kabotaja

Yeni Türkiye Devleti'nin temelleri, bir ulusal mücadele sonrasında Lozan'da atılırken, üzerinde en hassasiyetle durulan konuların başında, Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığını sağlayacak hakların kazanılması gelmektedir. Ekonomik bağımsızlık kazanılmadan, gerçek bağımsızlığın sağlanamayacağını bilen Büyük Atatürk ve Ulusal Mücadele'nin öncü kadrosu özellikle şu konulara eğildiler: Osmanlı Devleti'nden kalan borçların ödenmesi, Kapitülasyonların kaldırılması ve kabotaj hakkının elde edilmesi... Bu sorunlar çözülmeden gerçek bir ekonomik atılım yapmak ve yeni Türkiye'de ekonomik bağımsızlığı gerçekleştirmek mümkün değildi. Osmanlı Devleti, sanayi devrimini gerçekleştirememiş açık pazar konumuna düşmüş bir ülkeydi. Bu nedenle kendi deniz ticaret filosunu da oluşturamamıştı. Genç Türkiye Cumhuriyeti bu durumu tespit ederek bir ulusal filo yaratmak ve böylece kabotaj hakkını kullanmak istedi. Yeni gemiler alınıp bir denizcilik sanayi oluşturulmaya çalışılırken bu kez de sayısı yarım milyona ulaşan Yunanistan Türkelci'ni taşıma mecburiyeti kendini gösterdi. Ülkede sınırlı olan sermayenin dışarı gitmemesi için dar imkânlara karşın daha yeni ayakları üzerinde durmaya çalışan Türk denizcileri devreye girerek, bu muazzam kitleyi Türkiye'ye taşımayı bir ulusal görev bildiler; bunu da başardılar.



DENİZ TİCARET ODASI İZMİR ŞUBESİ