

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E LEVANTEN GUIFFRAY AİLESİNİN ÖYKÜSÜ

Nurullah KIRKPINAR*

Öz

Çalışmanın konusu olan Guiffroy Ailesi, 1870'li yıllarda Fransa'nın Marsilya kentinden İzmir'e göç eden yerleşik Levanten ailelerinden biridir. Ailenin İzmir'deki hikâyesi, 1872 yılında başlamış ve 1990 yılında sona ermiştir. Guiffroylar liman altyapısından demir yolu hattına, tramvay ve elektrik şebekelerinin kurulmasından feribot seferlerinin başlatılmasına kadar şehir yaşamını doğrudan etkileyen pek çok girişimde doğrudan ya da dolaylı olarak rol oynamıştır. Ege'nin bereketli coğrafyasında yetişen üzüm, incir, pamuk ve tütün gibi tarım ürünleri, Guiffroy ailesinin girişimleri sayesinde Avrupa ve Amerika pazarlarında ilgi görmüş; bu ürünler gıda, ilaç ve tekstil gibi sektörlerde hammadde olarak değerlendirilmiştir. Aile, tarımsal ürünlerin üretimi ve pazarlanması amacıyla şirketler ve çiftlikler kurmuş; bölgedeki yerel üreticiler ve satıcılarla iş birliği yaparak geniş kapsamlı bir pazarlama ağı oluşturmuştur. 19. yüzyılda, aile üyelerinin girişimiyle hizmete giren İzmir-Kasaba ve İzmir-Aydın demiryolları ile İzmir rıhtımı, Avrupalı tüccarların dikkatini yıllarca İzmir'e çekmiş ve kenti önemli bir ticaret merkezi haline getirmiştir. Guiffroyların çabaları yalnızca ekonomik alanla sınırlı kalmamış; İzmir'in sosyal ve kültürel yaşamına da önemli katkılar sunmuştur. Kordon'da kurulan Lé Sporting Club tenisten biniciliğe, yüzmeden futbola pek çok spor dalında faaliyet gösteren bir kulüp olarak özellikle Türk ve yabancı gençlerin kaynaşmasında etkili olmuştur. Bu yönüyle aile, İzmir'in çok kültürlü yapısının güçlenmesinde ve sosyal yaşamın canlanmasında önemli bir rol oynamıştır. Bu makale, Guiffroy ailesinin İzmir'deki gündelik yaşamına dair kesitler sunan ilk akademik çalışma niteliğindedir. Konuya dair akademik düzeyde daha önce paylaşılmayan bilgiler, bu araştırma vasıtasıyla ortaya konulmuştur. Bu bağlamda çalışmada Guiffroy ailesinin İzmir'in sosyal, ekonomik ve kültürel yaşamına olan etkileri incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Levanten, Fransa, Türkiye, İzmir, Guiffroy Ailesi.*

* Dr., Bağımsız Araştırmacı, İzmir.

E-Posta: nurullahkirkpinar@hotmail.com ORCID: 0000-0002-6540-9822
(Makale Gönderim Tarihi: 03.01.2025 - Makale Kabul Tarihi: 17.07.2025)

Abstract

The Story of Levantine Guiffray Family from the Ottoman Period to the Republic

The Guiffray Family, the subject of the study, is one of the settled Levantine families who migrated to Izmir from Marseille, France in the 1870s. The family's story in Izmir began in 1872 and ended in 1990. The Guiffrays played a direct or indirect role in many initiatives that directly affected the life of the city, from the port infrastructure to the railway line, from the establishment of tram and electricity networks to the launch of ferry services. Thanks to the initiatives of the Guiffray family, agricultural products such as grapes, figs, cotton and tobacco grown in the fertile geography of the Aegean region attracted the attention of European and American markets; these products were utilised as raw materials in sectors such as food, medicine and textiles. The family established companies and farms for the production and marketing of agricultural products, and created an extensive marketing network in co-operation with local producers and vendors in the region. In the 19th century, the Izmir-Kasaba and Izmir-Aydın railways and the Izmir docks, which were put into service with the initiative of the family members, drew the attention of European merchants to Izmir for years and turned the city into an important commercial centre. The Guiffrays' efforts were not limited to the economic sphere; they also made significant contributions to the social and cultural life of Izmir. Established in Kordon, Lé Sporting Club, which was active in many sports branches from tennis to horse riding, swimming to football, was especially effective in the mingling of Turkish and foreign youth. In this respect, the family played an important role in strengthening Izmir's multicultural structure and revitalising social life. This article is the first academic study to present a cross-section of the Guiffray family's daily life in Izmir. Information on the subject, which has not been shared at the academic level before, has been revealed through this research. In this context, the study analyses the impact of the Guiffray family on the social, economic and cultural life of Izmir.

Keywords: *Levantine, France, Turkey, Izmir, Guiffray Family.*

Giriş

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e giden süreçte İzmirli Levanten ailelerin sosyal, ekonomik ve kültürel yaşamlarına ilişkin makro ölçekli araştırmalar yapılmış olmakla birlikte, yerel düzeyde gerçekleştirilen çalışmalar oldukça sınırlı kalmıştır. Literatürde İzmir'in köklü Levanten aileleri üzerine yapılan incelemeler daha ziyade La Fontainé, Baltazzi, Forbes, Aliotti, Van der Zee, Whittall, Paterson ve Giraud gibi aileler etrafında yoğunlaşmıştır. Bu çalışmanın odağını oluşturan Guiffray Ailesine ilişkin akademik bilgiler ise oldukça sınırlı kalmıştır. İnceleme yapılan kaynaklarda birkaç anekdot aktarımı ve sınırlı sayıdaki yazışma kaydının dışında kapsamlı bir araştırmaya rastlanmamıştır.

İzmir'deki Levanten yaşamı; Avram Galante, Aron Rodrigue, Henri Nahum, Daniel Goffman, Naim Güleriyüz, Bülent Şenocak, Rıfat Bali, Fikret Yılmaz, Rauf Beyru, Umur Sönmezdağ ve Şerife Yorulmaz gibi yazarlar başta olmak üzere çeşitli araştırmacıların ilgisini çekmiştir. Bu araştırmacılar öncelikli olarak Türk, İngiliz, Fransız ve İsrail kaynaklı arşivlerden yararlanarak yaptıkları titiz araştırma ve analizlerle alanı önemli ölçüde zenginleştirmiştir. Katkıları; kültürel etkileşimler, ekonomik faaliyetler ve günlük pratikler de dâhil olmak üzere Levanten yaşamının çeşitli yönlerine ışık tutmuştur. Söz konusu

araştırmacılar, Levanten kimliği ve yerel halkla etkileşimleri etrafında şekillenen karmaşık anlatıları başarıyla ortaya çıkarmıştır. Eserleri, Levantenlerin 19. ve 20. yüzyılın başlarında İzmir'in toplumsal ve ekonomik dinamiklerine nasıl katkıda bulunduklarını ortaya koyan değerli bakış açıları sunmuştur. Avrupa arşivlerinden elde edilen ticaret kayıtları ve kişisel mektuplar, Levantenlerin kurdukları geniş ticari ağları aydınlatarak, onların bölgesel pazarlar üzerindeki etkilerini ortaya çıkarmıştır. Bu yöndeki derinlemesine araştırmalara rağmen özellikle İzmir'deki Levanten mirasının örneklerinden biri olan Guiffroy ailesiyle ilgili boşluklar varlığını sürdürmüştür. Literatürde sıklıkla diğer Levanten ailelerin katkılarına atıfta bulunulsa da Guiffroy ailesine dair ayrıntılar oldukça sınırlı kalmıştır. Bu eksiklik, Levanten deneyimlerinin tüm yelpazesini kapsamlı bir şekilde anlamayı zorlaştırmıştır. Bu bağlamda Guiffroy ailesine odaklanan bu araştırmanın alana mütevazı bir katkı sunması dikkat çekicidir. Zira yukarıda adı geçen araştırmacıların çalışmaları İzmir Levantenleri hakkındaki bilgi birikimimizi önemli ölçüde ilerletmiş olsa da bu çalışma aracılığıyla Guiffroylar hakkında ortaya konan bulgular, gelecekte yapılacak araştırmalar için değerli bir temel oluşturacaktır. Böylece Levanten toplumu ve İzmir'deki kalıcı etkilerine dair daha bütüncül bir bakış açısı geliştirilmesine katkı sağlanacaktır.

Diğer Levanten ailelerine kıyasla İzmir ölçeğinde Fransızların İzmir'in Levanten tarihindeki yeri daha net görülmektedir. İzmir'in büyük dönüşüm geçirdiği 19. yüzyılın başlarından itibaren Fransız etkisi¹ hep aktif olmuştur. Bu etkinin temelinde Guiffroy gibi Fransız aileler yer almıştır. İmparatorluğun en uzun yüzyılında İzmir'e yerleşen Guiffroylar, yaşantılarını ve ticari hayatlarını bu merkezden yürütmüştür. İzmir'e yerleşen aile, burayı bir sayfiye beldesi olarak görmüş, yeni mimari tarzları ile kentte önemli tarihi yapıların oluşmasını sağlamıştır. İzmir'de genelde rıhtım ve elektrik işletmesi, demiryolu ve atlı tramvaylar ve şark kumpanyası gibi işlerin yanı sıra incir, üzüm ve pamuk işiyle uğraşan Guiffroylar daha sonra Aydın ve Manisa'da çiftlikler kurarak tarıma yönelmiştir. Aile üyeleri özellikle ticaret alanında çok ileri düzeylere gelmiş, sonrasında ise şehrin çeşitli kurumlarında önemli makamlarda yöneticilik pozisyonunda bulunmuştur. Bu noktada ilk önce Guiffroy ailesinin tarihi hakkında kısa da olsa bir bilgi vermek yerinde olacaktır.

¹ Genel olarak, 20. yüzyıl başlarında Osmanlı topraklarındaki yabancı sermaye yatırımlarında Fransa'nın payı %50,1 şeklindedir. Aynı dönemde Fransa'yı %27,5 ile Almanya ve %15,3 ile İngiltere takip etmiştir. Fransa, Osmanlı Devleti içerisinde ekonomik ve kültürel varlığı en yüksek olan ülkelerden biri olarak bu nüfuzunu muhafaza etmiştir. Bk. Selçuk, 2020, s.20-21.

Guiffroy Ailesinin Tarihi

Tarihsel kökenleri Savoie (Savoy)'a dayanan² Guiffroy ailesinin bilinen ilk üyeleri François Benoît Guiffroy (1819-1852) Avenières bölgesinde doğmuş ve Claire Dussaud (1827-1911), 9 Mayıs 1846'da Marsilya'da evlenmiştir. Tek çocukları olarak dünyaya gelen Elié Jules Guiffroy, Société Smyrne Quay [İzmir Rıhtım Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı], ailenin birinci kuşak üyesi olarak 7 Eylül 1849'da Marsilya'da dünyaya gelmiştir. 1867'de Marsilya'da Légion d'Honneur'un bir memuru olarak görev yapmıştır. 1871'de Marsilya'da Reiné Marie Thérèse Baudouin ile evlenmiştir. Aynı tarihlerde İzmir'e gelen Elié Jules Guiffroy'nin ikisi kız ve ikisi de erkek olmak üzere dört çocuğu bulunmaktadır. Bunlar: Claire Elisabeth (1872-1947), Magdeléine Adolphine (1873-1950), Elzéar Jules Noël (1878-1930) ve Fernand (1882-1942) isimlerini taşımaktadır. Claire Elisabeth 1872'de İzmir'de doğmuş ve 1897'de Marsilya'da Joseph Marius Vidal evlenmiştir. Kız kardeşi Magdeléine Adolphine ise 1873'te Fransa Bédarrides'te doğmuş ve 1897'de Marsilya'da Antonie François Vidal ile evlenmiştir. En küçükleri Fernand Guiffroy ise 1882'de İzmir'de dünyaya gelmiş ve 1906 yılında Agnes Janet Werry (1883-1970) ile evlenmiş ve 1942'de İzmir Buca'da vefat etmiştir. Fernand'ın büyüğü olan Elzéar Jules Guiffroy, Smyrne Cie des Tramvays Administrateur [İzmir Tramvay Şirketi Müdürü], 1878'de İzmir'de doğmuş ve 1903 yılında İzmir'de Jeanné Gabriellé Marie-Caroline Fanetté Aynaud ile evlenmiştir. 1930 yılında geçirdiği kalp krizi sonucunda vefat eden Elzéar'ın ikisi kız ve üçü de erkek olmak üzere beş çocuğu bulunmaktadır. Bunlar: Eliané (1904-1967), Yves Joseph (1905-1944), Marcel Amédée Marie (1909-2002), Claude Albert Jean Marie (1915-2001) ve son olarak Marie Alberte (1923-) isimlerini taşımaktadır. Elzéar'ın çocuklarından Eliané 1922'de Cannes'te Belçikalı Levanten ailesinden Maurice Verbeke (1895-1976) ile Yves Joseph 1927'de Cannes'te Suzanne Guy (1906-1990) ile Marcel Amédée Marie 1949'da Cannes'te Gilberte Emilié Marie Rigal (1923-2003) ile ve son olarak Marie Alberte ise 1941'de Cannes'te Pierre Lois Le Hemonet (1915-1975) ile evlenmiştir. Ailenin bilinen en küçük üyesi Yves Joseph Guiffroy'nin üç çocuğu bulunmaktadır. Bunlar: Patrice (1925-2024), Michaël (1929-1990) ve Magdalena Françoise Noëlle Camille (1931-2015) isimlerini taşımaktadır³.

Guiffroy ailesi, İzmir'in Levanten cemiyetinin önemli aktörlerinden biri olarak sadece ticaret ve sanayi alanlarında değil, şehre kattıkları kültürel miras ve

² Batı Alplerin yukarı kesimlerinde İtalya ve İsviçre sınırında bulunan ve stratejik bölge olarak öne çıkan Fransa'nın Savoie (Savoy) kenti, 1860 yılında il olmuştur. Bölge, Fransa'nın en kalabalık yörelerinden biridir. Konum olarak Fransa'nın doğu kuşağında yer almaktadır.

³ Aile hakkında detaylı bilgi için Bk. <https://en.geneanet.org/>, 23.10.2024; <https://www.levantineheritage.com/guiffroycert.htm>, 25.10.2024; <https://www.levantineheritage.com/note63.htm>, 30.10.2024.

sanatsal faaliyetlerle de dikkatleri üzerine çekmiştir. 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyılın başlarında İzmir kozmopolit, kültürel ve zengin ekonomik yapısıyla bu tür ailelerin etkisi altında şekillenmiştir. Guiffroy ailesinin şehrin sadece kentleşme sürecine değil, tarım ve sanayi gibi alanlara da etkisi büyük olmuştur. Tarımda özellikle Batı Anadolu'nun bereketli topraklarından faydalanarak üzüm, incir ve diğer gıda maddelerinin Fransız pazarlarına sunulması ailenin küresel ticaret ağlarını genişletmesine olanak sağlamıştır. Ailenin şehre kattığı köşkler ve konutlar, sadece mimari bir değer taşımanın ötesinde, o dönemin Levanten yaşam tarzını yansıtan önemli simgeler olmuştur. Bu yapılar hem sosyal statüyü hem de Batılı yaşam tarzını temsil eden görkemli yapılar olarak İzmir'in kimliğinde önemli bir yer edinmiştir. Ziyaretçilere, Avrupa'dan gelen seyyahlar ve iş insanları, bu köşklere bir araya gelerek şehrin uluslararası karakterini pekiştirmiştir. Ayrıca, Guiffroy ailesinin deniz işletmeciliği, tramvay, elektrik gibi modern altyapı projelerine olan katkıları, İzmir'in o dönemdeki dönüşümünü desteklemiştir. 20. yüzyılın başındaki rıhtım projeleri, şehri hem ekonomik hem de kültürel olarak daha entegre bir hale getirmiştir. Ailenin sosyal statüsü, ticaret zekâsı ve kent yaşamına olan katkılarıyla Guiffroy ailesi İzmir'de sadece bir ekonomik aktör değil, aynı zamanda kentin tarihine damgasını vuran önemli bir aile olmuştur.

Guiffroylar, İzmir'in hem ekonomik hem de sosyal yapısında derin etkiler bırakmış bir aile olarak, şehrin modernleşme sürecinde kritik bir rol üstlenmiştir. Özellikle Eliè ve Elzèar Guiffroy'nun enerji sektörü ve ulaşım gibi alanlardaki katkıları, İzmir'in hızla gelişen bir metropol olmasına olanak sağlamıştır. İzmir Elektrik Şirketi'nin kuruluşu, şehre elektrik dağıtımını getiren ilk adımlardan biri olmuştur. Elektrik altyapısının Karataş ve Alsancak gibi bölgelerde sağlanması, İzmir'in modernleşmesinde bir dönüm noktası olmuştur. Ancak elektrik dağıtımının ilk başlarda sınırlı saatler içinde yapılması, bu dönemin zorluklarına ve altyapı eksikliklerine de bir işaret niteliği taşımıştır. Bu altyapı yatırımlarının yanı sıra, Guiffroy ailesinin tren yolu işletmeciliği ile ulaşım alanındaki katkıları da önemli bir adım olmuştur. Aydın-Kasaba (günümüz Turgutlu) hattı gibi projeler, sadece şehir içindeki ulaşımı değil, aynı zamanda İzmir'in çevresiyle olan bağlantılarını da güçlendirmiştir. Bu tür projeler, Osmanlı'daki yabancı sermayeyi pekiştiren ve ticaret yollarının hızlanmasına olanak tanıyan önemli hamleler olmuştur. Aile üyelerinin, İzmir'in siyasi ve ticari hayatında aktif rol almaları, şehrin Levanten toplumu ile Osmanlı halkı arasında bir köprü kurma işlevi görmüştür. Özellikle Elzèar Guiffroy'nun İzmir Ticaret Odası'ndaki aktif üyeliği, Guiffroy ailesinin şehirdeki ticari ve sosyal ağlarını ne denli güçlü kıldığını ortaya koymuştur. Diğer yandan, Eliè'nin Rahmi Bey ile kurduğu dostane ilişkiler, İzmir'e yapılan yatırımları artırmış ve şehre yönelik uluslararası ilgiye katkı sağlamıştır. Lè Sporting Club'ın sosyal işlevi, Guiffroy ailesinin

İzmir'deki sosyal entegrasyona ne denli katkı sağladığını gözler önüne sermiştir. Kulüp, farklı kültürlerin bir arada bulunabileceği bir sosyal alan sunarak, şehre farklı kimliklerin ve sınıfların birlikte var olabileceği bir ortam yaratmıştır. Bir tür sosyalleşme mekânı olarak, Levantenlerin kültürel etkilerinin bir yansıması olmuş ve şehri kozmopolit bir merkez haline getirmiştir. Aynı zamanda mimarisiyle dikkat çeken bu yapı, İzmir'in kültürel ve sosyal hayatını şekillendiren unsurlar arasında yer almıştır. Guiffroy ailesinin İzmir'deki etkisi, yalnızca ticaret ve sanayi ile sınırlı kalmamış, şehirdeki sosyal yapıyı da şekillendiren önemli bir faktör olmuştur⁴.

Tarihsel olarak 1900-1922 yılları arasındaki süreçte İzmir Rıhtım Şirketi yöneticisi Eliè Guiffroy, aynı zamanda İzmir Fransız Ticaret Odası yönetim kurulunda aktif bir şekilde görev almıştır⁵. Nitekim 1907 yılındaki kayıtlara bakıldığında Eliè Guiffroy'ın görevinin devam ettiği; buna ek olarak büyük oğlu Elzèar Guiffroy'ın ise yönetim kurulu üyesi olarak idari kurula dâhil olduğu tespit edilmiştir⁶. Diğer yandan Elzèar'ın sahibi olduğu “Manon (Brunswick)” isimli yolcu/yük gemisi kentin gündelik yaşamında deniz taşımacılığında aktif olarak kullanılmıştır⁷. Guiffroylar, İzmir Deniz Ticaret Odasının kuruluşunda etkin olarak rol almış ve “Maritime Orient Acentesi” vasıtasıyla Avrupa'ya çeşitli ürünlerin ihracatını gerçekleştirmiştir⁸. Elzèar, 1924 yılında “Agence Maritima Orient Kumpanyası” ile İzmir Bahriyeler Birliği üyesi ve İzmir'deki ticaret şirketleri arasında öncü bir işletme olarak öne çıkmıştır⁹. Aile üyeleri, 1895 yılında Belçikalı Verberke ailesi ile birlikte İzmir'de sanayi alanında ilkleri yaşatarak Mensucat Fabrikasını kurup işletmeye de başlatmıştır¹⁰. Aynı tarihlerde Eliè, Industrial Company of Levant şirketini kurmuştur. Bu girişimle dünya pazarlarında önemli yere sahip halı ticaretindeki rekabeti ortadan kaldırmaya; hatta biraz daha ileriye giderek Batı Anadolu ve İran merkezli halı ticaretini ve üretimi tek elde toplamaya çalışmıştır¹¹.

Kişisel olarak İzmir'deki Fransız cemaati içerisinde ve Fransa'nın yüksek makamlarında yardımseverliği ile tanınan Eliè Guiffroy, Fransa'nın ticari

⁴ <https://tarihgezisi.com/ozel-mekanlar/guiffroy-evi-buca-izmir/>, 21.03.2023.

⁵ *Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne*, 1893, s.9; 1896 ve 1898 yıllarında Eliè Guiffroy'ın üyeliğinin devam ettiği görülmektedir. Bk. *Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne*, 1896, s.12; *Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne*, 1898, s.24.

⁶ *Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne*, 1907, s.1144.

⁷ <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/KITAP/ekt0000281.pdf>, 21.10.2024.

⁸ Öndeş 2003, s.233-234.

⁹ Arı 2014, s.84.

¹⁰ Baltazzi 2010, s.357, 370-371.

¹¹ *Annuaire Oriental*, 1912, Cilt: 1, s.191; *Annuaire Oriental*, 1913, Cilt: 1, s.199.

girişimlerinin¹² yanı sıra İzmir günlerinde Fransız Hastanesine sık sık yardımlarda bulunmuş ve desteğini esirgememiştir. Zira yapmış olduğu yardımlardan duyulan minneti göstermek amacıyla hastane önündeki kitabeye; “*Eliè Guiffroy’e... Oeuvres Françaises’in bağışçısı. Minnettar Smyrna Kolonisi*” şeklinde bir ibare eklenmiştir¹³. Ailenin gündelik yaşamlarında genellikle atlı araba kullanımı yaygınken, 1920’li yıllarda Elzéar tarafından bir araba satın alınmıştır. Mercedes-Knight Landaulet marka araç, 1919 yılında üretilmiştir¹⁴.

Dönemin gezginlerinin paylaştığı anekdotlara bakıldığında Guiffroy ailesinin günlük yaşantısı hakkında önemli ipuçları verildiği de görülmüştür. Bu konuda Tanış, İzmir’i ziyaret eden gezginlerin gözüyle ailenin gündelik yaşantılarını şöyle ortaya koymuştur¹⁵:

“*Oturduğum yerden buranın sakinlerine, güzel cepheli evlerine ve muhteşem balkonlarına bakarken dikkatim birden bir at arabasının sesine doğru yöneldi. Fes giymiş biri tarafından kullanılan fayton güzel beyaz bir evin önünde durdu. Şapkalı bir hanım, yaşlı bir beyefendiyle birlikte faytondan inerken beni gülümseyerek selamladılar. Doğu’ya giden kimse yoktu ki İzmir’in misafirperverliğini yanında götürmesin. Geldiğimden beri kendimi hep rahat ve hoş karşılanmış hissettim ve şimdi de evlerine davet ediyorlardı. Ne kadar da şanslı bir gündü! Kahve için evlerine ilerlerken bu güzel evi daha ayrıntılı göreceğim için daha da mutluydum. İçeriye anlatmadan önce bu güzel evin cephesini aktarmalıyım. Oldukça sıcak bir gündü ve içeri giren güneş ışığını engellemek için kepenkler kapalıydı. Evin giriş ve üst katında birbirinin aynı olan dörder büyük pencere vardı. Tıpkı Grand Hotel Huck’ta olduğu gibi bu bina da simetrik bir cepheye sahipti ve ona aksta kapının hemen üzerinde yer alan bir balkonla desteklenmişti. Zemin katın cephesindeki pencereleri demir korkuluklara sahipken üst kattaki pencereler ahşap kepenklerle kapalıydı. İnce uzun oranlara sahip dört kanat ile kapanıyordu bu kepenkler. Pencereler barok ve rokoko plasterlerle süslenmişti. Bu ayrıntılar üst katta biraz daha sadeleştirilmişti. Muhteşem bina köşelerindeki rustik kolonlarla daha da*

¹² Guiffroy ailesi İzmir’de Fransa’nın temsiliyetini yürütüyordu. Fransız Doğu Bankası’nın üyesi olan Guiffroylar, Fransa’nın tüm Doğu ülkelerinde ekonomik genişlemesini teşvik etmek, kendi ve üçüncü şahıslar adına veya onlarla ortak olarak tüm bankacılık, iskonto ve kredi avansı işlemlerini, genel olarak istisnasız tüm finansal, endüstriyel, ticari, menkul ve gayrimenkul işlemlerini yürütmede etkiliydi. 26 Ocak 1921’de yapılan yıllık genel kurul toplantısında İzmir Rıhtım Şirketi direktörü olan Elzéar Guiffroy, kendi şirketlerinin yanı sıra Fransız Doğu Bankası’nın Levant Sanayi Şirketi birimine bakıyordu. Bk. *Le Petit Bleu*, 3 Mars/Mart 1922.

¹³ Atay 1978, s.64-65.

¹⁴ <https://www.levantineheritage.com/guiffroy.htm>, 15.10.2024.

¹⁵ Tanış 2022, s.124-126.

ihtişamlı duruyordu. Böyle bir cepheye bakarak Guiffroy Ailesi'nin oldukça yüksek bir sosyal statüsü olduğunu söylemek mümkündür.

Eve bu ana giriş kapısından geçerek girdim. Beni davet eden hanımın adı Jeanne Guiffroy'di. İzmir'in iyi bilinen yerli ailelerinden Giraud Ailesi'nin bir ferdiydi. İzmir'e tramvay inşa etmeye gelen Eliè Guiffroy'in oğlu Elzéar Guiffroy ile evliydi. Jeanne Hanım'ın açıkladığı üzere eşinin ailesi Dussaud Ailesi'yle akrabaydı. Guiffroy Ailesi aynı zamanda Avcular Kulübü'nün de bânisiydiler. İnanılmaz bağlantılar! Hem sosyal hem mekânsal olarak şehrin nasıl biçimlendiğini bir kahve eşliğinde öğrenmek ayrıca keyifliydi. Bu iç içe geçmiş evlilikle kurulmuş aile ve iş ilişkilerini düşünürken üst kattan gelen sesler işittim. Merak edince, Bayan Guiffroy çocukları Eliane ve Yves'in seslerini olduğunu açıkladı. Küçük yeğenleri Ray ile çatıda oynadıklarını söyledi. Ray'in bu evde en çok sevdiği etkinliklerden birinin bu olduğunu söyledi. Çatıda oynama fikri bir an düşündürmüştü. Cepheden de görülen korkuluklarla çevrili olduğu için güvenli bir yer olduğunu belirtmesinin ardından rahat bir nefes aldım. Bu sırada merdivenden aşağı inen küçük adımlara ait ayak seslerini işittik. Bayan Guiffroy özür dileyerek çocuklara yiyecek bir şeyler hazırlamak üzere mutfığa yöneldi. Geri döndüğünde çocukların bahçede oynarken yiyebilmeleri için hazırladığı elinde bir parça ekmek ve büyük bir çikolata vardı. Bayan Guiffroy mutfaktayken, gözlerim ister istemez bu lüks odanın ayrıntılarına takılmıştı. Etrafı gözlemledikçe kendimi neredeyse Fransa'da, Paris'te herhangi bir apartman dairesinde oturuyormuş gibi hissettim. İç mekân aydınlatması harikaydı, detaylar göz alıcıydı. Evdeki kapılar iki kanatlı ahşaptı. Rokoko ile süslenmişti kapı kasaları. Duvarın bir kısmı ahşap kaplıydı. Üst kısım ise tavana kadar duvar kağıdıyla kaplıydı. Oturma odasında şömine vardı. Birçok dekorasyon ve aydınlatma ürünleri ithal edilmişti. Oturma odasındaki büyük avize tavandan aşağıya sarkarken, diğer odalardaki lambalar duvara monte edilmişti. Bütün odaların tavanları ince işçiliğe sahipti. Mobilyalar Fransa'dan geliyordu ve evi büyük bir uyumla tamamlıyordu. Evde elbette İzmir halıları ve birkaç oryantal (Doğu'ya özgü) eşya da yerini almıştı.”

Moralı'ya göre İzmir Valisi Rahmi Bey, Rihtım Şirketi sahibi Elzéar Guiffroy'in deyim yerindeyse sağ kolu olarak görev yapmıştır. İzmir Valiliği döneminde yerleşik İngiliz ve Fransız aileleriyle sıkı bir dostluk ilişkisi kuran İzmir Valisi Rahmi Bey, bu ailelere yakın olmak için zaman zaman evini onların bulunduğu semtlere taşımış ve Guiffroy ailesine olan yakınlığını korumuştur¹⁶. Rahmi Bey'in oğlu Alparslan, eşkıyalar tarafından kaçırılıp yaklaşık olarak yirmi üç gün esaret altında kaldığı sırada kendisine onlar tarafından maddi ve manevi destek sunulmuştur. Haydutlar, 53.000 altın gibi fahiş bir meblağ talep etmiş ve

¹⁶ Moralı 1976, s.74, 83.

parayı toplamak oldukça zor olmuştur. Bu sebeple Guiffroy, Whittall ve Giraud gibi ailelerin maddi ve manevi destekleri sonucunda Alparslan kurtarılmıştır¹⁷. Rahmi Bey'in çok yakın dostları olan Guiffroylar, kış aylarında günümüzde Alman Konsoloslukuna ait binada oturmuş, yaz aylarında ise Buca'daki Katolik Kilisesinin hemen arkasındaki sokakta yer alan bahçeli evde yaşamışlardır. Bu ev, daha sonra İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı olan Ahmet Piriştina'nın babası Derviş Piriştina tarafından satın alınmıştır¹⁸.

İzmir'in "Bella Vista [Gündoğdu]" olarak bilinen ve Avrupalı gezginlerin belleğinde derin izler bırakan bölgenin deniz kıyısında yer alan Elzéar'ın evi, 1918'den sonra, muhtemelen 1922 tarihli İzmir yangınında yok olan binalarının yerine kullanılmak üzere Alman Hükümetine satılmıştır. Zira binanın dış görünümü ve mimarisi köklü bir şekilde değiştirilmiş ve bu bina 2005 yılına kadar Alman Konsoloslukları olarak hizmet vermiştir. Ev esas olarak İzmir'e ilk gelen Elié Guiffroy ve daha sonra büyük oğlu Elzéar tarafından kullanılmıştır. Elié Guiffroy 1913 yılına kadar burada kalmış ve sonrasında Fransa'ya çekilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce torunu Eliané ve Yves Joseph aynı evde yaşamıştır. Savaş sırasında boş kalan evde Elzéar, eşi Aynaud ve oğlu Marcel Amédée ikamet etmiştir¹⁹.

Bir diğer Guiffroy köşkü, Karşıyaka'da yer almıştır. Köşk, 1900'lü yılların başında İzmir'de oturan ve ticaretle uğraşan bir İtalyan Levanten Ailesi tarafından yaptırılmıştır. İnşaat işleri ve mimarisi, Mısır'dan gelen mimar ve ustalarca yapılmıştır. Köşkün yapımı tamamlandıktan sonra İtalyan aile İzmir'e gelmemiş ve ev bir yıl kadar boş kaldıktan sonra, Guiffroy ailesi tarafından satın alınmıştır. Köşte Elié'nin küçük oğlu Fernand oturmaya başlamıştır. Fernand, 1920'lerin başına kadar Quay Horse Tramvay Şirketi'nin müdürü olarak görev yapmıştır. Daha sonra emekli olmuş ve Buca'da vefat etmiştir. William Werry'nin kızı olan eşi Agnes Janet Werry, 1970 yılında ölene kadar Buca'da yaşamaya devam etmiştir. Elié Guiffroy ve aile üyelerinin Fransa'ya dönüş yönünde bir rota belirlemesi sonucunda Kavalalı Merhum Adil Akkum, bu evi Karşıyaka'ya 1932 yılında geldikten bir yıl sonra Guiffroy ailesinden, içindeki eşyaları ile birlikte, 800 liraya satın almış ve ödemeyi dört eşit taksitte bir yıl içinde gerçekleştirmiştir. Günümüzde köşkün yerinde 1962 yılında yıkılan ve yerine 1964 yılında bitirilen Akkum Apartmanı inşa edilmiştir²⁰.

¹⁷ Mehmetefendioğlu 1991, s.32-33; İnceburun 2021, s.72-73;
<https://www.levantineheritage.com/guiffroy.htm>, 15.10.2024.

¹⁸ Göçmenoğlu 2016, s.45-48.

¹⁹ <https://www.levantineheritage.com/guiffroy.htm>, 15.10.2024.

²⁰ "Tufan Atakişi ile Yapılan Mülakat", Mülakat Tarihi: 12.05.2023.

Guiffroy Ailesi'nin en önemli üyelerinden biri olan Magali Noëlle Guiffroy, Yves Guiffroy ve Suzanne Guy'ın kızı olarak 1931 yılında, İzmir'de dünyaya gelmiştir. 1933 yılı sonunda ailesiyle birlikte Fransa'ya yerleşmiştir. Müzik ve dans eğitimi aldıktan sonra 16 yaşında kabare şarkıcısı olarak çalışmaya başlamış ve ardından revülerde sahne almıştır. Daha sonra Fransa'ya giderek Catherine Fontenay'dan drama dersleri almış ve tiyatro-sinema kariyerine başlamıştır. Magali Noël, 1950'li yılların başlarında başlayan oyunculuk kariyeri boyunca yüze yakın sinema ve televizyon filmde oynamıştır. Noël, İtalyan yönetmen Federico Fellini'nin *Satyricon* (1969) ve *Amarcord* (1973); Costa Gavras'ın *"Z"* (1969) gibi sinema tarihinin klasik filmlerinde rol almıştır. Noël, İzmirli bir diğer ünlü sanatçı Dario Moreno ile 1959 tarihli *"Oh Qué Mambo!"* adlı filmde başrolü paylaşmıştır. İki İzmirli sanatçı, birçok kez ortak projelerde yer almış ve kamera karşısına geçmiştir. Sanatçı, oyunculuk kariyeri dışında yapmış olduğu müzikal çalışmaları ile de tanınmıştır. Magali Noël, 2015 yılında, 84 yaşında Fransa'da hayata gözlerini yummuştur²¹.

Birinci Dünya Savaşı sırasında İzmir Valisi Rahmi Bey'in, görevden alınıp sürgüne gönderilmesinin ardından Kambur İzzet Paşa'nın İzmir Valiliği döneminde ve kentin işgal sürecinde Guiffroy ailesi sıkıntılı bir döneme girmiştir. Ailenin ikinci kuşağı Marsilya ve Cannes'a taşınarak oralarda iş kurmuştur. Aile, burada bulunan şirketlerini kademeli olarak küçültmeye başlamıştır. Şark Sanayi Kumpanyasına Türk ortaklar dâhil edilmiştir. Kambur İzzet Paşa hem Rahmi Bey'in hem de onun dostlarının düşmanı kesilince keyifleri iyice kaçmıştır. İzmir'in kurtuluşu ve Cumhuriyet'in ilanından sonra oluşan yeni ekonomik ve sosyal statüler Guiffroyları bu kentten kopartmıştır. Üçüncü kuşak Guiffroyların en büyüğü 1905 doğumlu Yves Guiffroy, 1927'de Cannes'a taşınmış ve orada evlenmiştir. Çocukları Michaél, Magali ve Patricé bir süre yarım kalan işleri takip için İzmir'e gelip gitmiştir. Atlı Tramvay Şirketi'nin 1926 yılında kapatılıp elektrikli tramvay sistemine geçiş süreci, ulaşımın modernleşmesini sağlarken, kapitülasyonların kalkmasıyla ekonomik bağımsızlığın kapıları aralanmıştır. Bu iki süreç, Guiffroy ailesinin sosyal ve ekonomik hayatta yeniden şekillenmesine olanak tanımıştır. Böylece Cumhuriyet'in ilanını takip eden yıllarda aile, kendine yeni bir yön belirlemiştir. İzmir'de en uzun süre yaşamayı başaran 1929 Cannes doğumlu Michaél Guiffroy, 1990 yılında Çeşme'de vefat etmiştir. Guiffroyların 1872 yılında başlayan İzmir macerası da böylece son bulmuştur²².

²¹ *İzmir Levantenleri Sergisi*, 2020, s.28.

²² <https://tarihgezisi.com/ozel-mekanlar/guiffroy-evi-buca-izmir/>, 21.03.2023.

Diğer taraftan Birinci Dünya Savaşı ve akabinde İzmir'in olağanüstü günlerine tanıklık eden Guiffroy ailesi²³, işgal döneminde Yunan tahribatı ve tedhiş hareketleri konusunda önemli bilgiler vermiştir. Zira 1921'deki yenilgilerden sonra Yunan güçlerinin Batı Anadolu'yu ellerinde tutamayacakları belirginleşmeye başlayınca, 1914'ten itibaren Paris'teki yönetim tarafından İzmir'deki Fransız topluluğun seçilmiş iş adamı olan Elzéar'dan Yunan mezalimleri hakkında bir rapor hazırlamasını talep edilmiştir. Elzéar, Fransız yurttaşlarının raporlarının üstüne kendine özgü bulgularını da ekleyerek 27 Temmuz 1922'de Fransız Dışişleri Bakanlığına notlarını göndermiştir. Elzéar, 15 Mayıs 1919'daki varışından beri Yunan vukuatlarının “sayısız” olduğunu ve Batılı gazetelerde yayınlanan açıklamaların (Şubat 1922'de çoğunluğu çocuk 250 Türk'ün Karatepe Camisinde canlı yakılarak öldürülmesi) “*şimdiye kadar işlenen suçların sadece küçük bir kısmını*” yansıttığını açıklamıştır. Raporda detaylı olarak verilen sunan Elzéar, yakılmış köylerin (sadece Ödemiş ilçesinde beş tane), kıyımların “*Yunanlardan ve Ermenilerden oluşan çetelerin*” gerçekleştirdikleri dâhil, yağmaların, suikastların, “*binlerce*” keyfi tutuklamanın ve insani olmayan koşullarda göz altıların sayıca ve kesin örneklerini vermiş ve “*Türk unsuruna*” karşı bir Yunan “*yok etme politikasının*” varlığının sonucuna varmıştır. Ayrıca “*abartısız şekilde*”, daha “*300.000 olduğu tahmin edilen sürgün edilmiş kişileri saymadan*”, Mayıs 1919'dan beri Yunan güçleri ve Ermeni gönüllüleri tarafından öldürülen Türklerin 150.000'den fazla olduğunu kanaatinde bulunmuştur. Dolayısıyla Batı Anadolu'da aylar önce başlamış olan ve Elzéar Guiffroy'in önceden bahsedilen raporunda tarif edilen yıkım süreci, 1922 İzmir yangınıyla artık sona ermiştir²⁴.

1922 tarihli İzmir yanını sonrasında, yani 30 Aralık 1922'de sekiz Fransız ve Türk kurucu üyeler tarafından, Fransız Levant Şirketi [Compagnie Française du Levant] ile iş birliği içinde İzmir'in yeniden imarı ve inşası için Société d'études pour la Reconstruction de Smyrne [İzmir'in Yeniden İnşası İçin Çalışma

²³ Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru, İtilaf Devletlerine mensup şahıslar, 23 Şubat 1330 tarihinde Eşrefpaşa, Tilkilik ve Namazgâh semtleri ile Gureba Hastanesi çevresindeki Türk evlerine yerleştirilmiştir. Başta Whittall, Giraud ve Guiffroy aileleri olmak üzere, İtilaf Devletlerine ait bireylerin süngünlü nöbetçilerle korunan Türk mahallelerine yerleştirilmesinin amacı, Türk mahallelerine yönelik bombardımanların sürmesi durumunda kendi tebaalarının da zarar görebileceği uyarısını yapmaktır. Bk. Taçalan 1971, s.35.

²⁴ Gaun 2015, s.119; Nail Morali, aynı tarihlerde Elzéar Guiffroy ve ailesinin mütareke günlerindeki tutumlarını şöyle yazıyor: “*Elzéar ve Fernand Guiffroy Fransız askeri yetkilileriyle irtibat kurma görevini üstlenmiş, Türk dernek/cemiyetlerinin çalışmalarının Fransızların gözünde kurtarılması konusunda pek çok hizmette bulunmuşlardır.*” Bk. Morali 1973, s.7, 14-15; Ermeniler ve gazeteleri yerli Rumlarla birlikte Yunan ordusunun İzmir'e girişi ve İzmir'in Yunanlarca işgalini onaylayan 10 Ağustos 1920 tarihli Sevr Antlaşmasının imzalandığında büyük sevinç gösterileri ve tedhiş hareketlerinde bulunmuşlardı. Bk. İnceburun 2021, s.90-91, 101-106.

Derneği] isimli bir cemiyet kurulmuştur. Cemiyetin kurucu üyeleri arasında üçü Türk olmak üzere [Türkiye eski Hahambaşısı Nahum Efendi, Türk Diplomat Reşit Sadi Bey ve Mimar Ethem Hamdi Bey] ve beşi Fransız [İzmir Limanı Genel Müdürü Elzéar Guiffroy, Mr. Chalas, Fernand Bonnier, Paul Gille ve André Vidal] olmak üzere sekiz üye yer almıştır²⁵. 1922 yangınından sonra İzmir'in yeniden imar sürecine başlanmış ve buna dair çalışmalar en önemli konular arasında yer almıştır. Bu bağlamda yangın sonrasında çalışmalarını giderek artıran derneğin üyeleri ve faaliyetleri, acilen harekete geçilerek teknik ayrıntıların Rene Danger'a incelenmesi ile başlamıştır. 1923 yılında kentin yeniden yapılandırılması amacıyla, Fransız kent planlamacısı Henri Post ve Rene Danger, özellikle yangın bölgesinin yeniden imarı için kabul edilen nihai planlamayı 1925 yılında hazırladıkları proje ile tamamlayarak belediyeye sunmuştur²⁶.

İzmir kent tarihi ve dokusunda önemli bir yere sahip olan ve kentin önemli simgelerinden biri haline gelen İzmir İktisat Kongresi binası, Guiffroy Gifre ailesi tarafından yapılmış ve uzun yıllar incir deposu olarak kullanılmıştır²⁷. Zira Cumhuriyet'e giden süreçte Kemeraltı'ndan İkinci Kordon'a açılan 850 sokak ve civarı bir anlamda hâl görevi görmüştür. Pirinç Hanı'nın yanında Uzun Han ve İzmir İktisat Kongresinin yapıldığı Guiffroy Hanı yer almıştır. 17 Şubat 1923 tarihinde açılan Birinci Türkiye İktisat Kongresi, Guiffroy Han olarak bilinen yapının olduğu yerde gerçekleşmiştir. İkinci Kordon'da Develi Sokak köşesindeki bu han, Elié Guiffroy tarafından Bakırcıyan kardeşlere satılmış (Hamparsumyan Hanı) ve bir süre Osmanlı Bankası antreposu olarak da kullanılmıştır. Daha sonra Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte Guiffroy Hanı, dekorasyon yapılarak kongre için açılmıştır²⁸.

Guiffroy Ailesinin Ekonomik Faaliyetlerine Dair İzlenimler

İzmir'in sanayi ve ticaret tarihinde derin izler bırakan Guiffroy ailesi, kentin modernleşme sürecinde ekonomik dönüşümün önemli aktörlerinden biri olarak öne çıkmıştır. Aile özellikle rıhtım işletmeciliği, tramvay taşımacılığı, elektrik şebekelerinin kurulumu ve deniz taşımacılığı gibi kentsel altyapıyı doğrudan etkileyen alanlarda gerçekleştirdikleri yatırımlarla dikkat çekmiştir. Kurdukları çeşitli şirketler aracılığıyla yalnızca ticari kazanç sağlamayı değil, aynı zamanda İzmir'in ekonomik ve teknolojik gelişimine katkıda bulunmayı da

²⁵ *La Journée industrielle*, 30 Décembre/Aralık 1922, s.5; *La Loi*, 19 Janvier/Ocak 1923, s.2-3; *La Journée industrielle*, 21 Janvier/Ocak 1923.

²⁶ Baran 1993, s.291-292.

²⁷ Gözcü 2013, s.15.

²⁸ Atay 1998; Bk. Genç 2022, s.211-212; Çalışlar 2023, s.31.

amaçlamışlardır. Bu çabalar, Guiffroy ailesini kentin ekonomik yapısı içerisinde merkezi bir konuma taşımıştır. Ailenin öne çıkan üyelerinden Eliè Guiffroy, bu süreçte belirleyici bir rol üstlenmiştir. Kurucusu olduğu Göztepe Tramvay Kumpanyası aracılığıyla Konak-Reşadiye hattında ve Karşıyaka'da atlı tramvay seferlerini başlatmıştır. Aynı dönemde, Aydın (Tatar) ve Manisa (Selimşahlar) bölgelerinde yer alan çiftlikleri satın alarak tarım alanına da yatırım yapmıştır. Manisa'daki çiftlikte özellikle Macaristan'dan ithal edilen atların yetiştirilmesine odaklanmış, bu atlar aracılığıyla İzmir'deki diğer tramvay şirketlerinin ihtiyaç duyduğu lojistik destek sağlanmıştır. Eliè Guiffroy'nın öncülüğünde kurulan İzmir Elektrik Şirketi, ilk olarak Karataş ve çevresine, ardından Alsancak bölgesine elektrik hizmeti sunmuştur. 20. yüzyıl başlarında ise Aydın-Kasaba (Turgutlu) arasındaki demir yolu işletmesi, ailenin denetimine geçmiştir. Ticaret alanında da etkili faaliyetler yürüten Guiffroy ailesi, İzmir rıhtım ve liman işletmeleri imtiyazını elde ederek, şehrin gündelik yaşamına önemli bir görünürlük kazandırmıştır. İktisat Kongresine ev sahipliği yapan bina da Guiffroy ailesiyle doğrudan ilişkilidir. 19. yüzyıl şehir planlarında iki ayrı han olarak görülen bu yapılar, Eliè Guiffroy ve Aimé Tissot ortaklığıyla işletilmiş, 1905 yılında birleştirilip bir kat daha eklenerek tamamı Eliè Guiffroy'a geçmiştir. Aynı dönemde Konak Meydanı ve Kordon'a yakın kıyı kesimlerinin deniz doldurma yöntemiyle genişletilmesi projelerinde de aktif rol almışlardır. Özellikle Birinci Kordon'un doldurulması ve inşası, Fransız Dussaud kardeşler ile onların yeğeni Élie Guiffroy'nın yöneticiliğini üstlendiği İzmir Rıhtım Şirketi tarafından gerçekleştirilmiştir.

Rıhtım Yapımı ve İşletilmesi

19. yüzyıl ortalarında, İzmir'deki yabancı tüccarlara ait ticaret evleri sayısındaki artış, yeni ulaşım teknolojilerinin gereğini gündeme getirmiştir. İzmir ile iç bölgeler arasındaki mal transferini hızlandırmak ve ithal ürünlerin daha geniş bir pazarda rahatlıkla satılabilmesini sağlamak amacıyla demiryolu yapımları planlanmıştır. Bu bağlamda, ilk olarak İngilizlerin girişimleriyle İzmir-Aydın hattının demiryolu imtiyazı bir İngiliz şirketine verilmiştir. 1856 yılında şirketle bir mukavele imzalanmıştır. Böylece Batı Anadolu Bölgesi'ndeki ilk demiryolu hattı, 1857'de döşenmeye başlanmış ve 1860'da açılışı gerçekleştirilmiştir²⁹. Daha sonraki süreçte İzmir'i Batı Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan ikinci demiryolu imtiyazı bir Fransız şirketine verilmiştir. Aynı dönemde İzmir Rıhtım inşaatı ve kullanılması imtiyazı, 27 Kasım 1867 tarihinde imzalanan 12 maddelik bir mukavele ve buna bağlı 25 maddelik bir şartname ile İngiliz şirketine verilmiştir. 1869'da el değiştiren imtiyaz, Fransız

²⁹ Kâhya 1988, s.209-2018; Arıkan 1988, s.52-56.

Dussaud kardeşlerin kontrolüne geçmiştir. Yapımına 1868’de başlanılan İzmir Rıhtım Projesi, 5 yılda tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Halk arasında “Kordon” adıyla şöhret bulan rıhtımın uzunluğu 3.800 metre, genişliği ise 18 metre ebatlarındadır. Özel tarife gereğince ticari eşyalardan alınan vergiler kapsamında yılda 33.000 lira net gelir elde edilmiştir. Fakat, bir süre sonra rıhtım şirketinin satışı gündeme gelmiştir. Alıcının İngiliz olması, aynı zamanda demiryollarının da İngilizlerin elinde bulunması nedeniyle tepkiler ortaya çıkmıştır. 1887’de İzmir Rıhtımının yabancı eline geçmesine engel olmak için bir Osmanlı şirketi tarafından satın alınması öngörülse de rıhtım imtiyazı Fransız Guiffroy ailesine geçmiştir³⁰.

Fransa Marsilya merkezli Dussaud ailesinin kurduğu şirket, 19. yüzyılın sonlarında İzmir ile Marsilya arasında güçlü ticari ilişkiler geliştirmiştir. Bu ilişkilerin derinleşmesinde, İzmir’in köklü Levanten ailelerinden biri olan Guiffroy ailesiyle kurulan akrabalık bağları belirleyici bir rol oynamıştır. Guiffroy ailesi mensuplarından biri, kentte sosyal yaşamın önemli simgelerinden biri haline gelen [Smyrna Races and Sports Club Ltd.] kurucu yöneticilerindendir. Bu durum, ailenin hem ekonomik hem de sosyal sermaye açısından güçlü bir konumda bulunduğunu göstermektedir³¹. İzmir Rıhtımının modernizasyonu ve işletilmesi sürecinde, Fransa merkezli bir bankanın finansal desteği sağlanmış; ancak bu tür büyük ölçekli bir projenin hayata geçirilebilmesi için, yerel düzeyde güvenilir ve etkili bir çevreye ihtiyaç duyulmuştur. Söz konusu “dost çevre” ihtiyacı, Dussaud ailesinin akrabalık ilişkisi kurduğu Guiffroy ailesi aracılığıyla karşılanmıştır. Böylece, sermaye ile sosyal güven ilişkisi iç içe geçirilerek proje sürdürülebilir hale getirilmiştir. Bu stratejik iş birliği neticesinde, İzmir Rıhtım İşletmesi’nin kontrolü farklı yabancı bir grubun eline geçmemiş; bunun yerine, aile temelli bir ortaklık yapısı içerisinde şekillenmiştir. Her ne kadar şirket, hukuken anonim şirket statüsünde faaliyet gösterse de fiilen bir “aile şirketi” kimliğine sahiptir. Şirketin önde gelen hissedarlarından ve aynı zamanda müdürü olan Eliè Guiffroy’ın etkisi nedeniyle, İzmir kamuoyunda şirket zaman zaman “Gifre Şirketi” olarak da anılmıştır³². Nitekim aynı günlerde Dussaud’un rıhtım işletmesini satışa çıkarması ve yeğeni Eliè Guiffroy’ın burayı 400.000 sterline satın alması³³ bu bilgiyi doğrular niteliktedir.

³⁰ Martal 1992, s.55-57; Özsoy 2010, s.374; BOA, İ.DUİT, 33-4, 26.03.1338.

³¹ Yorulmaz 1988, s.77-85.

³² Thobie 1977, s.132-136; Zandi-Sayek 2012, s.115-149; Kurt 1996, s.152; Ulvi Olgaç kordon tramvayından “Kordon’daki Gifre’nin tramvayı çocuk oyuncağı gibi bir şey” diye bahseder. Bk. Olgaç 1939, s.10.

³³ Frangakis-Syrett 2019, s.71-91.

Eliè Guiffroy, uzun yıllar şirkette müdür olarak görev yapmıştır. 1890/1891 yıllarında şirketin yönetim kurulunda şu isimler görev almıştır³⁴. Devlet-i Aliye Komiseri Başmühendis Priyo, imtiyaz sahibi ve direktör Dussaud, kumpanya direktörü Eliè Guiffroy, inşaat memuru Davin, müfettiş Tisso, sandık emini ve ser kâtip Prose. İşletmenin bir sonraki üyelerine bakıldığında Eliè Dussaud'un başkan, Eliè Guiffroy'ın başkan yardımcısı olduğu görülmüştür. Diğer üyeler ve ortaklar arasında ise Alfred Caporal, Eduard Conte, Avukat Louis Duclos, Charles Fessart, Félix Granet, Aimé Tissot yer almıştır³⁵. Şirketin sermayesi 7.500.000 frank olarak belirlenmiştir. Bu sermaye, 500 frank nominal değere sahip 8.000 bağımsız hisse ve yine 500 frank nominal değere sahip 7.000 hissenin, şirketin kurucu üyeleri tarafından satın alınmasıyla meydana gelmiştir. Hisse senetlerine yıllık %6 faiz verilmiş ve piyasa sunulmuştur. Ayrıca, hisse senetleri için ödenen amortisman ve faizlerin dışında, şirketin elde ettiği kârın yarısı Osmanlı hazinesine aktarılmıştır. Şirket kârının diğer yarısı ise %40'ı hissedarlara, %30'u tahvillere, %25'i rezerv olarak ayrılmış ve %5'i de yönetim kuruluna tahsis edilmiştir. 1891-1895 yılları arasında yapılan işlemler incelendiğinde 1893 yılındaki hafif düşüşe rağmen, gelirlerin yaklaşık 1.000.000 frank civarında olduğu gözlemlenmiştir. Brüt kârdan devletin payı ise 120.000 frank olarak kaydedilmiştir. Şirket, hissedarlarına yıllık ortalama 34.50 frank kâr dağıtırken, zorunlu hisselerde bu rakam 33.70 frank olmuştur. Şirket, filosundaki 235 küçük tekne ve 18 buharlı römorkör ile tam kapasite hizmet vermiştir. Ayrıca, dalgalı borçları olmaksızın hissedarlarına yıllık %8 temettü ödemiştir³⁶. 1900/1901 yıllarına gelindiğinde şirket müdürü olarak Elié Guiffroy ve müfettiş olarak da Tisso yer almıştır³⁷. Aynı şekilde 1905 ve 1909 yıllarında da Elié Guiffroy, şirket müdürlüğü görevini devam ettirdiği görülmüştür³⁸.

1890'ların sonlarında İzmir'in ticaret ve gemicilik faaliyetlerindeki artış, mevcut gümrük binasında önemli bir sıkışıklığa yol açmıştır. Gecikmeleri önlemek için alanın genişletilmesi ve yeniden düzenlenmesi gerekmiştir. Ocak 1906'da Müfettişler Meclisi Başkanı Aziz Bey Konsey, gümrük inşaatını depolarını incelemek üzere İzmir'e gönderilmiştir³⁹. Levant Herald gazetesinin 07.07.1906 tarihli köşe yazısına göre, limanın güney kısmında 115 metre uzunluğunda ve 50 metre genişliğindeki sahilin bir kısmı doldurulacak ve üzerine önceden hazırlanmış planlara göre gümrük binaları inşa edilecekti. Dolgu ve bina

³⁴ *Hizmet*, 12 Eylül 1890; *Aydın Vilayeti Salnamesi*, Hicri 1308, s.291.

³⁵ Pech 1906, Cilt: III, s.164-167.

³⁶ Thobié 1977, s.136-137.

³⁷ *Aydın Vilayeti Salnamesi*, Hicri 1319, s.81.

³⁸ *Aydın Vilayeti Salnamesi*, Hicri 1323, s.79; *Aydın Vilayeti Salnamesi*, Hicri 1326, s.195.

³⁹ *BOA*, İ.RSM. 22- 1323/Z-02, 28.01.1906.

inşaatı projesi kapalı teklif usulüyle ihaleye çıkarılmıştır⁴⁰. Haziran 1907’de İzmir Rıhtım Şirketi Müdürü Guiffroy ihaleyi kazanmış⁴¹ ve Gümrük’ün yeniden düzenlenmesiyle birlikte inşaata başlamıştır. Bu noktada İzmir’in dış dünyaya olan önemli bağlantısı, Guiffroy Şirketi tarafından kullanılan İzmir Limanı ile başlamıştır. 1875 yılında Sultan Abdülaziz, İzmir Limanının inşası ve işletilmesi yetkisini Guiffroy ailesine verdiğinde, taraflar arasında imzalanan anlaşmanın iki önemli unsuru mevcuttu. 1- Rıhtım inşası. 2- Rıhtım boyunca tramvay hattının kurulması. Anlaşma çerçevesinde, Guiffroy Şirketi 1877-1919 döneminde İzmir Rıhtım Şirketi’ni işletme sorumluluğunu üstlenmiştir. Anlaşmaya göre, rıhtım ve kordon boyunca yapılacak olan çalışmalar, Konak’ta yer alan Sarı Kışla civarından başlayıp Aydın Garı’na kadar devam etmiştir. Tesisler, 30 yıl sonra Osmanlı İmparatorluğu’na verilmiştir⁴².

Bir süre sonra İzmir Belediyesi, rıhtım tramvayını Punta (Alsancak) Gar’da sonlandırmayıp Halkapınar’dan Paralıköprü’ye kadar uzatmaya karar vermiştir. Bu ek hat Aimè Tissot’a yaptırılmış ve 13 Temmuz 1903 tarihinde hizmete açılmıştır. Alsancak ve Konak arasında işleyen hat, 1903 yılına gelindiğinde Halkapınar’a kadar uzatılmıştır. Dönemin Aydın Valisi Mehmet Kâmil Paşa, 1901 yılında Dâhiliye Nezareti’ne gönderdiği bir yazıda Alsancak ile Konak arasındaki tramvay hattının İzmir Belediyesi tarafından yapılacak yeni bir hat ile Halkapınar’a [Paralıköprü] kadar uzatılması için izin talep etmiştir. 250.000 kuruşluk bir bütçe ile yapılması planlanan hat, Alsancak ile Halkapınar arasındaki 1.540 metrelik şose üzerine döşenmiştir. Bu sayede Halkapınar bölgesindeki fabrikalarda çalışan işçiler de iş yerlerine gidip gelmek için tramvay kullanabilmiştir⁴³. Rıhtıma döşenecek olan 45x45’lik granit blokların Napoli’den getirilmiş olması, işin boyutunu anlatmaktadır. 1.515 metre uzunluğundaki yeni hat için 210.000 kuruş harcanarak planlanandan daha ucuza mal edilmiştir⁴⁴.

Rıhtım Şirketine bağlı Tramvay Şirketinin kent içi toplu ulaşım adına faaliyetleri ele alındığında, Şirket tarafından inşa edilen tramvay hattının uzunluğunun 3.371 metre olduğu, daha sonra İzmir Belediyesi tarafından inşa edilen ve kullanım hakkı Kordon Tramvayları İşletmesine devredilen Halkapınar hattıyla birlikte, tramvayların toplamda 5.595 metrelik⁴⁵ bir hat üzerinde işletim faaliyetlerine başladığı tespit edilmiştir. Sarı Kışladan başlayan hat, Basmahane ve Punta’da bulunan tren istasyonlarına kadar uzanır ve gündüzleri yolcu,

⁴⁰ *Levant Herald*, 7 Temmuz 1906.

⁴¹ *BOA*, 3068-230079, 01.06.1907; *BOA*, 3083-231183, 23.06.1907; *BOA*, İ.RSM. 28-1325/CA-01, 19.06.1907.

⁴² Özsoy 2010, s.374.

⁴³ *BOA*, ŞD. 1216-54/4; *BOA*, BEO. 1598/119814; Bk. Barbaros 1994, s.64; Atay 1973, s.97.

⁴⁴ *Ahenk*, 14 Temmuz 1903, s.2.

⁴⁵ *İzmir Vilayeti İstatistik Yıllığı 1935-1936*, 1937, s.102.

geceleleri ise istasyonlara gelen yükleri limana taşımıştır. İlk seferlerini 1 Nisan 1880 tarihinde gerçekleştiren⁴⁶ kordon tramvayları, bir at ile çekilmiştir⁴⁷. 1890 yılında aralarında 70-80 metre mesafe bulunan Kordon ve Göztepe tramvay hattı birleştirilerek, Konak'ta bir durak inşa edilmiş ve yolcuların konforlu bir seyahat gerçekleştirmeleri sağlanmaya çalışılmıştır⁴⁸. Tramvay ücretleri ise hükümet konağı önünden Punta'ya kadar 70 para, Punta'dan Halkapınar-Paralı Köprü'ye kadar içine 40 para olarak belirlenmiştir. Ayrıca 3-12 arası çocuklar, zabıta ve askerlere de %50 indirim uygulanması kararlaştırılmıştır⁴⁹.

İzmir Fransız Ticaret Odası Aylık Bülteni [Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne], İzmir ve çevresindeki tarımsal ile ticari ürünlere dair kapsamlı raporlar sunmuştur. İlk kez 1893 yılı Şubat ayında yayımlanan bültende, Fransız tüccarların İngiliz, Belçikalı ve Alman rakiplerine karşı Levant bölgesine yeterince ilgi göstermedikleri eleştirilmiştir. Bu bağlamda, Fransa Ticaret Odası'nın İzmir'deki birçok ticari temsilciyle daha yakın ilişkiler kurması gerektiği vurgulanmıştır. Bültenin 31 Mart 1893 tarihli sayısında, "İzmir Rıhtım Şirketi" başlıklı bir makale yayımlanmıştır. Bu yazıda, İzmir Rıhtım Şirketi'nin Levant bölgesinde uzun yıllardır faaliyette bulunan en önemli Fransız şirketlerinden biri olduğu belirtilmiş; şirketin, İzmir'deki rıhtım ve limanın inşasından gümrük ve pasaport binalarının inşasına kadar kıyı boyunca yaklaşık 4 kilometrelik bir alanı yönettiği vurgulanmıştır. Liman inşasından önce, İzmir'e gelen gemi ve vapurların yüklerini yalnızca mavnalar aracılığıyla indirdiği, bu durumun hem zaman alıcı hem de mallar için riskli olduğu ifade edilmiştir. İzmir Limanının, Trieste, Marsilya ve Cherbourg limanlarını da inşa eden Dussault kardeşlerin girişimiyle inşa edildiği, Rıhtım Şirketi'nin de iş adamı Eliè Guiffroy tarafından başarıyla yönetildiği vurgulanmıştır. Fransız sermayesi ile inşa edilen İzmir limanından Osmanlı yönetiminin de büyük ölçüde istifade ettiği belirtilmiştir. Bültenin sonunda İzmir Fransız Ticaret Odası'nın üyeleri listelenmiş; İzmir Rıhtım Şirketi'nin müdürü olarak Eliè Guiffroy ise bu liste içerisinde yer almıştır⁵⁰.

⁴⁶ Morali 1976, s.26.

⁴⁷ *Aydın Vilayeti Salnamesi*, Hicri 1326, s.197.

⁴⁸ Kurt 1996, s.156.

⁴⁹ *Aydın Vilayeti Salnamesi*, Hicri 1326, s.198; *Guide Panoramique d'Izmir*, 1934, ss.19-24; Kordon tramvaylarının çalışma sistemleri için Bk. *Anadolu*, 28 Eylül 1934; *Anadolu*, 30 Nisan 1935.

⁵⁰ *Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne* 1893, s.9; 1896 ve 1898 yıllarında Eliè Guiffroy'nin üyeliğinin devam ettiği görülmektedir. Bk. *Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne* 1896, s.12; *Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne* 1898, s.24.

Dolayısıyla İzmir limanı, Batı Anadolu Bölgesi’nde yetişen pamuk, ipek, palamut, meyan kökü, tütün, zeytin, kuru üzüm ve incirle beraber denizlerden çıkartılan sünger ve tezgâhlarda dokunan halının ihraç edildiği önemli bir merkez konumuna yükselmiştir. Batılıların ticaretleri arttıkça aracılık ya da acente faaliyetlerini yürütecek kişilere ihtiyaç duyulmuş ve bu işlerin birçoğu Guiffroylar gibi aileler tarafından icra edilmiştir. Bu gruplar dil, etnik köken ve dinlerinde farklı olmakla beraber zamanla kültürel karışımları kozmopolit ve ticaret yönelimli Levanten alt kültürünü şekillendirmiştir.

Tramvay Şirketi ve İşletilmesi

Rıhtım inşaatı tamamlandıktan sonra kurulan ek Kordon Atlı Tramvay Şirketi’nin [Quay Horse Tramway Company] başına 1920 yılına kadar görevde kalacak Fernand Guiffroy geçmiştir. 1 Nisan 1880 gününden itibaren Kordon tramvayları çalışmaya başlamıştır. 9 Nisan 1891 günü imzalanan “Ek Sözleşme” ile bu hat, demiryolu standardına dönüştürülmüştür. Bu hat aynı zamanda tren yolu da olacağı için dingil mesafesi trene göre ayarlanmıştır. Bu yüzden tramvaylar çalışırken zaman zaman raydan çıkacak ve yolcuların yardımıyla tekrar raylarına oturtulmuştur. Bu yenilenen hat üzerinde gündüzleri 08.00-24.00 arası tramvaylar, 24.00-08.00 arası da trenler çalışmıştır. Sabah saatlerinden gece yarısına kadar tramvaylarla yolcu taşınan yaklaşık 3.500 metre uzunluğundaki bu hatta gece yarısından sonra lokomotifle yük taşınarak, Gümrük ile Punta’daki Aydın Demiryolu İstasyonu arasında bağlantı sağlanmıştır. Kordon tramvayı adıyla bilinen bu hattaki haremlik-selamlık uygulamasına mütareke döneminde son verilmiştir. Tramvay işletmesinde biletçi, kontrol memuru, ahırcı (seyis), borucu, sürücü, tamirci vb. kadrolarında yüzden fazla kişi çalışmıştır. Bunlara tek tip elbise giydirilmiştir. Guiffroylar tarafından Aimè Tissot’a 210.000 liraya yaptırılan 1.515 metre uzunluğundaki yeni tramvay hattı 13 Ağustos 1903 tarihinde hizmete girmiştir. Yeni tramvay hattının 12 yıllık işletme hakkı açılışla birlikte İzmir Rıhtım Şirketi bünyesinde çalışan Kordon Tramvay Şirketi’ne kiraya verilmiştir. Hukuki olarak anonim şirket olmasına rağmen büyük hisseye sahip olan Eliè Guiffroy müdür, büyük oğlu Elzèar Guiffroy yardımcısı, Aimè Tissot yönetim kurulu üyesi, Alphonse Mill ise tramvaylardan sorumlu üye olarak görev yapmıştır. Şirketin ahırları “Punta deniz banyosu” (şimdiki Kordon yolu doldurulmadan önce Altay Lokali olan yer, deniz banyolarıydı) karşısında, ofisi de Kordon boyunda yer almıştır⁵¹.

⁵¹ Yorulmaz 1988, s.113; Sönmezdağ 2017, ss.9-10; İzmir Rıhtım Şirketi tesislerinin imtiyazı ile birlikte Türk Hükümeti tarafından satın alınmasına dair devir şartlarını içeren yönetmeliğin tasdiki için Bk. BKA, 30-18-1-2, 42-7-8, 15.02.1934.

Bu dönemde İzmir'de iki tramvay hattı vardı. Kordon Tramvayı, İzmir limanı ve rıhtımlarını elinde tutan Guiffroy ailesi tarafından işletilmiştir. Göztepe Tramvayı ise Belçikalılara aitti. Başlangıçta at ile çekilen tramvaylar sonra elektrikle işletilmiştir⁵². İzmir elektrik şirketi de bu dönemde Belçikalılara aitti ve karşılığı Cumhuriyet döneminde para yerine incir, üzümle ödenmiştir⁵³. Konak'tan başlayarak Alsancak istasyonuna kadar rıhtım üzerinden bağlanan Kordon Tramvay hattının uzunluğu 3.600 kilometreydi. 1900 yılında bu hat belediye tarafından 1.500 metrelik bir ilave ile Halkapınar'a bağlanmıştır⁵⁴. Daha sonra Konak Meydanı'ndan Alsancak Garı'na kadar 3.5 kilometre uzunlukta ve ortalama 230–250 metre genişliğinde deniz doldurulmuştur. Böylece 1876'da bir rıhtım ve Kordon ile oldukça fazla miktarda konut arazisi elde edilmiştir. Bu dolgu ile aslında İzmir'deki ilk arazi rantı yaratılmıştır. Kordon'un doldurulması Eliè Guiffroy tarafından, Osmanlı Hükümeti ile yapılmış bir imtiyaz anlaşması üzerine deniz kenarının doldurulması ile ortaya çıkmıştır. Bu dolgu işlemi gerçekleşmeden önce, yani 19. yüzyılın sonuna kadar deniz Hisar Camii'nin önünden başlamıştır. Hisar Camii'nin hemen yanında, denize yaklaşık 200 metre mesafedeki çarşı mahallesinin günümüzde "Saman İskelesi" olarak adlandırılması, geçmişte bu mevkide bir iskele olduğunu göstermektedir. İnşaat süreci 1867 yılında tamamlanmış ve 1878 yılında bitirilmiştir. Kıyıdaki binalar denizi kendi standartlarında doldurarak alan kazanmıştı ve bu haklarını kaybetmek istememişlerdi. Dolayısıyla bu hakların korunması için ilgili şirket, deniz kıyısında arsa ve ev sahibi olan kişilerin söz konusu alanı yeni plana göre kendilerinin doldurmasını ve rıhtıma ait kısım hariç doldurulacak alanda oluşturulan arazinin dolgu işlemini gerçekleştiren kişiye satılmasını önermiştir. Diğer taraftan iki yıl içinde dolgu yapılmazsa, alan şirket tarafından doldurulacak ve etkilenen kişilere satılabilmıştır. Bu duruma karşı çıkan pek çok kişi tarafından davalar açılmış olsa da bunların çoğu şirket lehine sonuçlanmıştır⁵⁵.

Savaş yıllarında rıhtım imtiyazını işleten Guiffroy Şirketi, Osmanlı İmparatorluğu'nun olağanüstü günlerinde bazı rahatsızlıklar da yaratmıştır. Savaş yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun girdiği savaşlar ve iç karışıklıklar neticesinde otoritesini giderek kaybetmesi üzerine İzmir Rıhtım Şirketi, anlaşma maddelerini keyfi olarak uygulamaya başlamıştır. Sistemsiz ve usule aykırı olarak vergiler alan Guiffroy Şirketi'nin, gümrük tarifelerini sürekli artırırken, rıhtım ve tesislerin bakım-onarımlarını ise artık yapmaz olduğu belirtilmiştir. Zira aynı dönem içerisinde Osmanlılar İngiltere, Fransa ve Rusya'dan oluşan Üçlü İtilaf

⁵² *The Street Railways Review*, 15 January 1905, s.42.

⁵³ Taçalan 1971, s.88-92.

⁵⁴ Barbaros 1994, s.70.

⁵⁵ Ballice 2006, s.233-234; Bk. Yetkin 2005a, s.2; Yetkin, 2005b, s.2.

Bloğunun karşı cephesinde yer almış, bu durum İmparatorluğun bu ülkelerin vatandaşlarının kurduğu şirketlere ve bu ülkelerin vatandaşlarına bakışını olumsuz etkilemiştir. 29 Kasım 1916 tarihinde İzmir Valiliğine bir yazı gönderen Dâhiliye Nazırı Talat Paşa, Kordon Tramvay Şirketi direktörü Guiffroy'in de içinde bulunduğu bazı şahısların Fransız ve İngilizlere çalıştıklarını tespit ettiklerini bildirmiş⁵⁶, adları verilen şahısların gözaltında tutulmalarını istemiştir⁵⁷. Aynı dönem içerisinde Guiffroy ailesinin tramvay beygirlerini yeterince besleyemediği için yorgun düştüğü ifade edilmiş; yolcuların böyle durumlarda at arabalarını ittirerek yola devam ettiğine dair haberler yer almıştır. Daha da ötesi, beygirlere yeterince iyi bakılmadığı için İzmir Tramvay Şirketi müdürü Elzèar Guiffroy, hasis olmakla suçlanmıştır⁵⁸. Bununla da kalmayarak İzmir'in işgali sırasında iki kat artırdığı tarifieden kazandığını Yunanistan ile paylaşmaya başladığı ileri sürülmüştür. Savaş sonlarına doğru şirketin yolsuzluk ve usulsüzlükler yaptığına dair İzmir yerel basınında haberler ortaya çıkmıştır.

Delayısıyla 1916 yılında bir Fransız şirketi olan Kordon Tramvay Şirketi'nin devre dışı bırakıldığı ve kordon tramvaylarının Osmanlı'ya geçtiği görülmüştür. 3 Eylül 1916 tarihinde İzmir'deki demiryolları ile İzmir liman ve rıhtımının satın alınmasına dair geçici bir kanun çıkarılmış, 3 Ocak 1917'de alınan bir kararla seferberlik sonuna kadar bu kurumların Askeri Demiryolları ve Limanlar Genel Müdürlüğü'ne bağlanmalarına karar verilmiştir⁵⁹. Ancak İzmir Belediyesi kordon tramvaylarına el koyarak işletmeye başlamış, bu durum Harbiye Nezareti, Dâhiliye Nezareti, Nafia Nezareti ve İzmir Valiliği arasında aylar süren yazışmalara neden olmuştur. Harbiye Nezareti, tramvayların işletim hakkının Askeri Demiryolları ve Limanlar Genel Müdürlüğü'nde olduğunu savunmuş, İzmir Belediyesi ise Rüsum-i Belediye Kanunu'nun 21. maddesi ile Vilayet Kanunu'nun 78. maddesinin 3. fıkrasına dayanarak tramvayların işletim hakkının kendisine ait olduğunu iddia etmiştir⁶⁰.

Öte yandan Birinci Dünya Savaşı'na kadar Kordon Tramvaylarında bulunan levhalar üzerindeki yazıların tamamında genellikle Fransızca kullanılmıştır. 1915 yılına gelindiğinde bu durumun değiştiği, Fransızca tabelaların yerlerini ise Türkçe tabelaların aldığı görülmüştür. Tramvay duraklarının Fransızca adları ise 1925 yılında tamamen Türkçeleştirilmiştir.

⁵⁶ Savaş yıllarında İzmir ve civarındaki Rumların göçü için gerekli olan gemi yeterli olmamıştı. Bu sebeple bizzat Fransa'nın önerisiyle Eliè Guiffroy tarafından gönderilen iki römorkörün öğleden sonra Yunan bayrağı altında Midilli'ye doğru yola çıktıkları biliniyordu. Sartiaux 1914, s.666.

⁵⁷ BOA, DH.ŞFR. 70/140.

⁵⁸ Morali 2002, s.15.

⁵⁹ BOA, MV. 205/57.

⁶⁰ BOA, DH. UMVM. 153/93; BOA, DH. HMŞ. 5/9; BOA, BEO., 4494/336982; BOA, ŞD., 46/24; BCA, 230-0-0, 129-12-1.

Haydar Rüştü Öktem ise 18 ay boyunca Kordon Tramvayları Direktörü olarak görev yapmıştır. Haydar Rüştü, Cumhuriyet dönemi boyunca İzmir tramvayını yakından izlemeye devam etmiştir. Denizli Milletvekili olduğu dönemde, sürekli artan tramvay ücretlerini Türkiye Büyük Millet Meclisi gündemine taşımıştır. Nafia Nezareti'ne başvurarak Göztepe ve Rıhtım tramvay şirketlerinin zam talebinde bulunup bulunmadığını öğrenmiş ve halkın tolerans sınırını aşan ücretlerin belirli bir seviyede tutulması için çaba göstermiştir⁶¹. Dönem içerisinde taraflar arasında bir uzlaşma sağlanamadığından mesele net bir çözüme kavuşturulamamıştır. Kordon tramvayları 1918 yılı sonlarına kadar İzmir Belediyesi tarafından işletilmiştir. 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra İzmir körfezine gelen Fransız zırhlısı komutanı, İzmir Valiliği'ne başvurarak rıhtım ve tramvayların İzmir Rıhtım Şirketi'ne iadesini talep etmiş ve 26 Kasım 1918 tarihinde iade işlemi gerçekleşmiştir⁶². İzmir'in Yunanistan tarafından işgal edildiği yıllarda da çalışmaya devam eden Kordon Atlı Tramvayları, hizmet verdikleri bölgenin İzmir yangınında büyük zarar görmesinden dolayı altı ay kadar hizmet verememiştir⁶³.

Cumhuriyet'in ilanı sonrasında İzmir Rıhtım Şirketi'nin durumunun Lozan Antlaşmasına konu olduğu görülmüştür. 24 Eylül'de yapılan oturumda, Türk temsilcileri eski Osmanlı Hükümeti tarafından hazırlanan geçici itilaf kanunun reddine ilişkin⁶⁴ olarak yeniden düzenlenen İzmir-Kasaba, Bandırma-Soma Demiryolları ve İzmir rıhtım şirketleri hakkındaki kamu işleri komitesi raporunu onaylamıştır⁶⁵. Böylece şirketlere ödenecek tazminat ve devirler hakkında görüş kabul edilmiştir. 1930'lu yıllara gelindiğinde şirketin yapmış olduğu bazı yolsuzluklar sebebiyle Elié Guiffroy ve üyelerden Perret gibi isimler Türk Hükümeti tarafından soruşturmaya alınmıştır. 1932 yılında dönemin gazeteleri, şirket yöneticileri Elzéar Guiffay, Jourdan, muhasebeci Perret ve şirketin avukatlarının resmî belgelerde tahrifat yapmak ve görevi kötüye kullanmak suçlarından tutuklandığını yazmıştır. Gazeteler ayrıca şirket için hükümet

⁶¹ Kaya 2024, s.45-46; Olgaç 1939, s.10; Fransızca isimlerle anılan kordon tramvaylarının duraklarının isimlerin değişmesi, 1925 yılı Eylül ayında gerçekleşti. Buna göre, Alambra-Ayyıldız, Bella Vista-Gündoğdu, Vöker-Güzelyer, Banyo-İleri ve Punta-Alsancak yapıldı. Bk. Kurt 1996, s.157.

⁶² BCA, 230-0-0, 129-12-1.

⁶³ Hazar 1988, s.2.

⁶⁴ Lozan'daki Türk basın bürosundan yapılan açıklaması, yabancı şirketlerle müzakerelerin kesilme tehlikesiyle karşı karşıya olduğu yönündeki son haberleri yalanlıyor ve görüşmelerin durumunu şöyle özetliyordu: Fransız sermayeli Société du et des Quais de Smyrne şirketiyle anlaşmaya varılmıştır. Bk. *Le Journal des débats*, 9 Juin/Haziran 1923.

⁶⁵ *Le Journal des débats*, 9 Haziran 1923, s.1; *Le Journal des débats*, 27 Décembre/Aralık 1923.

tarafından atanan komiser Emin Bey'in bu suiistimale yardım ettiği gerekçesiyle Avrupa'ya kaçtığı ve soruşturmanın halen devam ettiğini bildirmiştir⁶⁶.

Olayla ilgili yapılan tahkikatta İzmir Rıhtım Şirketi'ne dair imtiyaz işletmesinin yıllar önce verildiği ve şirketin 12 milyon altın frank sermaye ile işletmeyi tesis ettiği ortaya konulmuştur. Şirket, bu sermayenin 500.000 frangını Halkapınar ile Mersinli civarında tesis edilecek gaz depolarının inşasında kullanacağı belirtilmiştir. Ancak o yıllarda kapitülasyonlar sebebiyle Rus elçiliği bu işe müdahale etmiş ve gaz depolarının inşasına mâni olmaya çalışmıştır. Aynı dönem içerisinde Osmanlı Hükümeti şirketten gaz depolarının inşası ile ilgili görüş bildirmesini istemiştir. Bu sırada depolar inşa edilmemiş ve doğal olarak üretim yapılmamıştır. Fakat, rıhtım şirketi gaz depolarının inşasına ayırdığı 500.000 frank için her yıl %6 faiz ve yarım amortismanı almaya devam etmiştir. Bu süreç şirketin kurulduğu tarihten itibaren 43 yıl boyunca devam etmiştir. Ortaya çıkarılan ilk suiistimal olayında şirketin bu tarihe kadar elde ettiği miktar 13 milyon altın franga denk gelmiştir. İkinci olay ise şirket tarafından Kordon boyundaki denizin doldurulması ile meydana gelen arsalar ve bu arsalar üzerine inşa edilen konutlar hakkında olmuştur. Şirket yapılan anlaşma uyarınca arsa vb. satışları ve başkalarına verilen imtiyazları hükümete bildirerek satış işlemlerini gerçekleştirmek durumundaydı. Fakat Rıhtım Şirketi, bu konuda ilgili kararı suiistimal ederek arsaları ve yapılan binaları işgal günlerinden önce taksitle İzmir'deki Rumlara satışını yapmıştır. İzmir'in kurtuluşundan sonra Rumların Yunanistan'a geçmesiyle şirket tarafından satılan ve bedelleri kısmen alınan bina ve arsaların tasarruf kaydı kendi üzerinde olduğu için yeniden hak sahibi olunmuştur. Halbuki Rumların önceden verdiği bedellerin karşılığında bırakılan arsa ve evlerin emval-i metrukeye iade edilmesi gerekmiştir. Hükümet tarafınca eldeki miktarın emval-i metrukeye iade edilmesini talep ettiği dönemde Rıhtım Şirketinin ilgili kayıt ve defterleri imha ettiği ortaya çıkarılmıştır. Diğer yandan İzmir'in kurtuluşu sonrasında şirket, Yunan Hükümetinden rıhtım resmi olarak 780.000 Türk lirası almıştır. İmtiyaz anlaşması gereğince şirketin aldığı rıhtım resminin %50'sini Türk Hükümetine vermesi gerekmiştir. Ancak şirket, bu miktarın anlaşmada belirlenen esaslar doğrultusunda Türk Hükümetine ait olan kısmını tahsis etmemiş ve tamamını şirket hissedarları arasında paylaşma yoluna gitmiştir. Hatta şirket, bütün bu suiistimal ve yolsuzlukları saklı tutmak amacıyla yaklaşık 43 yıl boyunca işlerin yolunda yürümesi için rüşvet vermiştir. Olayla ilgili yapılan ilk tahkikatta 43 yıldır verilen rüşvetlerin miktarının 900.000 liraya karşılık geldiği tespit edilmiştir. Rüşvetlerin verildiği şahısların kayıtları tutulan defterlerde sadece rumuzları ile belirtilmiştir. Yapılan incelemelerde rüşvet alan kişiler arasında şirkette komiser olarak vazifesini yerine getiren ve olayın

⁶⁶ *Le Journal des débats*, 17 Eylül 1932, s.5.

anlaşılması üzerine Avrupa'ya kaçan Emin Bey yer almıştır. Yolsuzluk olayları sırasında Emin Bey'e 83.000 lira; Ali Rıza Paşa Hükûmeti döneminde ise şirketin imtiyaz anlaşmasının uzatılması için aracı olan İstanbul'daki bazı kişilere ve bir nazıra 90.000 lira rüşvet verildiği tespit edilmişti. Olayla ilgili olarak İstanbul'dan İzmir'e gelen ve şirketin davalarına bakan Avukat Gad Franko'nun konu ile ilgili bilgisine başvurulmuş ve kendisi İzmir'e çağrılmıştır. Olayla ilgili ilk gelişmeler İzmir'in kurtuluşunu müteakip Rıhtım Şirketi üzerinde devam eden dedikodu ve haberler üzerine Ziraat Bankası Umumi Müdürü Şükrü Bey'in başkanlığı altında maliye müfettişlerinden oluşan bir heyetin teşekkül edilmesiyle başlamıştır. Heyet yaptığı araştırmalarda yolsuzluk olayları ile ilgili birtakım ipucuna rastlamıştır. Bu durum üzerine şirket, olayın iç yüzünü anlayınca maliye müfettişlerinin şirket kayıtlarını tetkik ve teftiş etmeye hakkı olmadığını ortaya koymuş ve ilgili iddiayı Nafia Vekâletine kabul ettirerek iki vekâlet arasında bir ihtilaf çıkarmaya çalışmıştır. Nitekim bu ihtilaf üzerine maliye teftiş heyetini geri çekmiştir. Buna karşılık Nafia Vekâleti ise Avrupa'da firarda bulunan şirketin son komiseri Emin Bey'in başkanlığında bir heyet teşkile ederek şirket memur ve kayıtlarını tetkik ettirmiştir. Heyetin sunduğu rapor, Nafia Vekâleti kurulunda onaylamış ve ilk tahkikat bu şekilde sonuçlanmıştır. Cumhuriyet ilan edilmeden önce İzmir Rıhtım Şirketi müdürü ve en büyük hissedarı olan Eliè Guiffroy yerine oğlu Elzèar geçmiştir. Elzèar müdür olunca diğer hissedarlar arasında birtakım ihtilaflar çıkmış, ihtilaflar giderek büyümüş ve sonunda şirketin birinci sınıf amirlerinden Armao ve Kaporol efendiler Elzèar'ın tarafını tutmak mecburiyetinde kalmışlardır. Babası Eliè, şirket içerisinde yaşanan bu ihtilaflar sebebiyle suistimal, yolsuzluk ve rüşvet olaylarından haberdar olmuş ve her iki komiseri görevden almıştır. Uzun yıllar şirkette görev yapan ve her türlü detaya vakıf olan bu görevliler ilgili durumdan oldukça rahatsızlık duymuş ve şirkette 43 yıldır yapılan usulsüzlük, rüşvet ve iltimas gibi olayları bütün detayları ile hükûmete bildirmişlerdir. Bu haberi verdiklerinden dolayı kendilerine 19.03.1933 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla ikramiye verilmiştir. Bu kapsamda Armao, Kaporol ve Eliè'ye 4000, Asım Bey'e 700, Şükrü Bey'e ise 500 lira tahsis edilmiştir. Böylece hukuki olarak kesinlik kazanan yolsuzluk olayının akabinde süreç, adli makamlara intikal etmiş ve soruşturmalar neticesinde Elzèar başta olmak üzere şirket hissedarları ve rüşvet alan kişilere dava yolu açılmıştır⁶⁷.

⁶⁷ *BCA*, 30-18-1-2, 37-47-17, 19.06.1933; Elmacı 2017, s.798-826; Elzèar Guiffroy ve İzmir Rıhtım ve Liman İşletmesine dair yolsuzluk ve rüşvet olayları, dava süreci ve basındaki yansımaları için Bk. *Anadolu*, 3 Kânun-ı evvel 1929; *Hizmet*, 30 Kânun-ı evvel 1930; *Anadolu*, 8 Mart 1932; *Anadolu*, 9 Kânun-ı Sani 1932; *Milliyet*, 12 Şubat 1932, s.1, 6; *Milliyet*, 18 Şubat 1932, s.1-6; *Milliyet*, 19 Şubat 1932, s.2; *Vakit*, 19 Şubat 1932, s.4; *Vakit*, 12 Mart 1932, s.6; *Milliyet*, 30 Mart 1932, s.1; *Vakit*, 30 Mart 1932, s.2; *Akşam*, 30 Mart 1932, s.2; *Milliyet*, 4 Mayıs 1932, s.2; *Son*

Sonuç olarak, İzmir Rıhtım Şirketi ile gerçekleştirilen görüşmeler neticesinde, 3 Eylül 1932 tarihinde onaylanan satış sözleşmesine dayanarak 7.827.690 Fransız Frangı karşılığında rıhtım kamuya ait hale getirilmiştir. İlgili karar, 12 Haziran 1933 tarihinde yasal olarak onaylanmıştır. Satışın gerçekleştirileceği yıl 1935 olacaktır. İzmir Rıhtım Şirketi'nin imtiyazı sona erdirilmiş; İzmir liman ve körfezinin Türk hükümeti tarafından yönetileceği karara bağlanmış ve şirket, tüm varlıklarıyla birlikte devlete devredilmiştir⁶⁸.

Fransız sermayesinin dâhil olduğu İzmir Rıhtım Şirketine el konulmasını takiben, yerel basın İzmir'den suistimal, zimmete para geçirme ve sahte muhasebe ile Türk memurları yolsuzlukla suçlanan Fransız uyruklu müdürler Guiffroy ve Jourdan ile şirketin muhasebecisi Perret'in tutuklandığını duyuran özel telgraflar almıştır. Şirketin hukuk müşaviri de tutuklanmıştır. Suistimalleri kolaylaştırmakla suçlanan hükümet komiseri Emin Bey'in Avrupa'ya kaçtığı, soruşturmanın ise devam ettiği belirtilmiştir⁶⁹. Şirketin, Türk hükümeti tarafından satın alınmasını ele alındığında, 1932 yılında konunun tekrar gündeme geldiğini görülmektedir. Yapılan tetkikatlar neticesinde 11 Ocak 1932 tarihinde şirkete, hükümet tarafından el konulmuştur. Bu süreçte yolsuzluklardan sorumlu olan kişiler yargılanmış ve hüküm giymiştir. Uzun yıllar şirket müdürü olarak görev yapan Elié Guiffroy ise kefaletle serbest bırakıldıktan sonra Kasım 1932'de ülkeden firar etmiştir⁷⁰. Şirketin birçok yetkilisi ve avukatları yurtdışına kaçarken, hukuki olarak yürütülen dava süreci sonucunda bu durum, aynı dönemde gündeme gelen rıhtım işletmesinin “millileştirme” girişimlerini daha da hızlandırmıştır. Cumhuriyet'in kurulmasından sonra, belki de en önemli “millileştirme” hareketlerinin başında İzmir Rıhtım Şirketinin satın alınması⁷¹ gelmiştir.

Hükümet tarafından el konulmasının ardından, İzmir Belediyesi'nin yönetimine devredilen şirketin satın alma sözleşmesi, 3 Ekim 1932 tarihinde Nafia Vekili Hilmi Bey ile İzmir Rıhtım Şirketi yetkilisi Metr Margeri arasında imzalanmıştır. Sözleşmeye göre, İzmir rıhtımı ve bu rıhtım üzerindeki tramvay, tüm müstemilatlarıyla birlikte Türk hükümetine devredilmiştir. Sözleşme hükümleri çerçevesinde, şirketin satın alınmasına ilişkin mukavele, 12 Haziran 1933 tarihinde 2309 sayılı kanun ile onaylanmıştır⁷². Devir işleminin 15 Mart

Posta, 4 Mayıs 1932, s.3; *Vakit*, 15 Haziran 1932, s.1; *Akşam*, 22 Haziran 1932, s.2; *Cumhuriyet*, 23 Haziran 1932, s.3; *Son Posta*, 2 Kasım 1932, s.3; *Cumhuriyet*, 1 Mart 1933, s.5; *Yeni Asır*, 13 Mart 1934; *Yeni Asır*, 15 Mart 1934.

⁶⁸ *Anadolu*, 12 Birinci Teşrin 1932; *Anadolu*, 31 Mayıs 1933; *Anadolu*, 25 Temmuz 1933.

⁶⁹ *Le Journal des débats*, 14 Février/Şubat 1932; *BCA*, 30-18-1-2, 25-3-10, 09-01-1932.

⁷⁰ *BCA*, 30-18-1-2, 29-49-14, 30.06.1932; Bk. Kurt 1996, s.176.

⁷¹ *BCA*, 230-0-0-0, 131-18-1, 09.01.1929.

⁷² *Resmî Gazete*, 25 Haziran 1933, s.2781-2783.

1934 tarihinde gerçekleştirildiği görülmektedir. Devredilen varlıklar arasında rıhtım ve ek binaları, kömür depoları, tramvay hattı, tramvay araçları ve tramvay garı yer almaktadır. Bu transfere, İzmir'de liman ve ulaşımın yeniden yapılanma sürecinin bir parçası olarak bakmak gerekir. Bu bağlamda Rıhtım Şirketi varlıklarının devri, bu geçiş süreci için önemli bir adım olarak değerlendirilebilir. Atlı tramvaylar, yaklaşık bir yıl daha hizmet verse de 31 Nisan 1935 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla çalışmalar sonlandırılmıştır. Atlı tramvayların hizmet dışı bırakılmasının nedeni, muhtemelen daha modern ve verimli ulaşım sistemlerinin geçiş istekleri ve bu sistemlerin ekonomik maliyetlerin daha uygun olmasından kaynaklıdır. Bu durum, o dönemdeki teknolojik gelişmeler ve modernleşme çabalarının bir göstergesidir.

Tarımsal Çiftlikler ve Faaliyetler

19. yüzyılın sonlarında İzmir Rıhtım imtiyazını alan Guiffroylar, Karşıyaka, Göztepe ve Karataş'taki atlı tramvay işletmeciliği ve elektrik şirketlerinin yanı sıra Aydın sınırları içindeki Tatar (Palamut Nahiyesi)⁷³ ve Manisa'daki Küçük Cihan Paşa⁷⁴ (Selimşahlar) Çiftliklerini de satın alarak tarım sektörüne girmiştir. Her iki çiftlikte büyük bir malikâne inşa etmişlerdir. Guiffroy Ailesi, Manisa'nın ve özellikle Gediz Ovası'nın üzüm yetiştiriciliği açısından taşıdığı stratejik önemin farkında olarak, Selimşahlar bölgesindeki Küçük Cihan Paşa Çiftliği'nde (diğer adıyla Av Çiftliği) kapsamlı bağ tesisleri kurmuş ve burada şaraplık üzüm üretimi gerçekleştirmiştir. Bağcılık ve şarapçılığın yanı sıra Macaristan'dan getirdikleri atları bu çiftlikte yetiştirerek, dönemin atlı tramvay işletmelerine satışını yapmışlardır. Guiffroy Ailesi, söz konusu yerleşkeyi aynı zamanda bir av çiftliği olarak da aktif olarak kullanmıştır⁷⁵.

⁷³ Göçmenoglu 2016, s.45-48.

⁷⁴ Küçük Cihan Paşa Çiftliği ve arazileri, tahminen 1316 (1898-1899) yıllarında kademeli olarak Elié Guiffroy ve ailesi tarafından satın alınmıştır. Faaliyetler Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar devam etmiş, 1930'lu yıllarda Av Çiftliği'nin Maliye Vekâletince istimlak edilmesine karar verilmiştir. Bu yerleşke 1940 yılında işlemleri tamamlanarak Ziraat Vekâletine devredilmiş, Ziraat Vekili Prof. Dr. Şevket Raşit Hatipoğlu rehberliğinde Manisa'daki çiftçi çocuklarını yetiştirmek amacıyla Beydere Teknik Ziraat Okulu kurulmuştur. Bk. Kırkpınar 2025, s.50-57.

⁷⁵ Şadiye (Akbaba) Berilgen, 1962 yılında Manisa iline bağlı Beydere Ziraat Okulu'nda Guiffroy ailesine ait tek katlı, ambar denilen ve daha sonra lojman haline getirilen binada dünyaya gelmiş ve burada yetişmiştir. Dedesi, 1940'lı yıllarda Manisa Örnek Çiftliği'nde işçi olarak çalışmış ve bu görevde 1962 yılına kadar kalmıştır. Bu tarihte emekli olamadığı için yaşı nedeniyle okul yerleşkesinden ayrılmıştır. Babası, Beydere Çiftliği'nin Hayvancılık Bölümü'nde kâhya olarak görev yapmış, 1970'den 1983 yılına kadar emekli oluncaya dek okulda bu görevini devam ettirmiştir. Bk. "Şadiye Akbaba Berilgen ile Yapılan Mülakat", Mülakat Tarihi: 16.02.2023.

Baltazzi gibi İzmir'in köklü Levanten aileleriyle karşılaştırıldığında, Guiffroy ailesi tarımsal faaliyetlere görece geç bir dönemde adım atmıştır. 19. yüzyılın sonlarına doğru Batı Anadolu'nun iç kesimlerine yönelen aile, ticaret ve sanayi alanlarındaki faaliyetlerine ek olarak, Manisa ve Aydın'da satın aldıkları çiftlikler aracılığıyla tarımsal üretimle de ilgilenmeye başlamıştır. Bu süreçte, Guiffroy ailesinin bir ferdi olan Eliè Guiffroy Gifre, Aydın'da Karaosmanoğlu ailesinden Mehmet Sadık Ağa'ya⁷⁶ ait Palamut Nahiyesindeki Tatar Çiftliğini satın almıştır. Ayrıca Manisa'da yine Karaosmanoğlu ailesinden Yetim Mehmet Ağa'nın mülkiyetinde bulunan ve Meclis-i Muhasebe kararıyla satışa çıkarılan Selimşahlar bölgesindeki Küçük Cihan Paşa Çiftliği de Eliè Guiffroy tarafından satın alınmıştır⁷⁷. Bu gelişmeler, sadece bir aileye ait mülkiyetin el değiştirmesinden öte, Levanten sermayesinin Anadolu'nun iç bölgelerine doğru yönelmesini ve bölgedeki tarımsal yapının dönüşümünü de göstermesi açısından önemlidir.

Eliè Guiffroy, Aydın ve Manisa bölgelerinde satın aldığı tarım arazilerini sadece mülk edinme amacıyla değil, aynı zamanda üretime dayalı bir ekonomik model kurmak amacıyla kullanmıştır. Bu arazilerde hem av çiftliği hem de üretim çiftliği statüsünde işletmeler kurarak faaliyet göstermiştir. Çiftliklerde pamuk plantasyonları tesis edilmiş, ayrıca üzüm bağları oluşturularak bölgedeki tarımsal çeşitlilik artırılmıştır. Guiffroy, tarımsal faaliyetlerini yalnızca kendi mülkleriyle sınırlı tutmamış; aynı zamanda Selimşahlar, Tepecik, Tilkiköy, Paşaköy ve çevresindeki köylerde üretim yapan yerel çiftçilerle de doğrudan temas kurmuştur. Bu temaslar aracılığıyla, yöredeki üreticilere modern tarım makinelerini tanıtarak, bölgedeki tarımsal üretim süreçlerinin mekanizasyonuna öncülük etmiştir. Guiffroy'ın bu girişimi, yalnızca bireysel üretim kapasitesinin artırılmasıyla sınırlı kalmamış, aynı zamanda yerel ölçekte tarımsal modernleşmenin yaygınlaşmasına katkı sağlamıştır.

Nitekim Eliè Guiffroy'e ait olan Selimşahlar (Beydere) bölgesindeki Av Çiftliği'nde yaklaşık 20 kişilik bir işçi grubu çalışmıştır. Selimşahlar köyü mıntıkasında işletilen Av Çiftliği'nde büyük bir malikâne inşa edilmiştir. Çiftlik içerisinde 1 adet iki katlı köşk, 1 adet iki katlı ahır, 1 adet tek katlı ambar ve 1 adet sulama havuzu yer almıştır. Ahır bölümünün alt kısmında yetiştirilen

⁷⁶ Tanzimat öncesi dönemde, devletin özel mülkiyete izin vermemesine rağmen Karaosmanoğlu ailesi birkaç istisna haricinde, topraklarını kendi özel mülkiyetleriyymiş gibi babadan oğula geçirmeyi başarmışlardır. Bu açıdan düşünüldüğünde, aile için çiftliklerin varlığı iltizam niteliğinin dışında, sosyal ve ekonomik yönden de değer ifade ettiği anlaşılmaktadır. Tanzimat'ın ilanından sonra da bazı aile üyeleri çiftlik sahibi olma vasıflarını devam ettirmişlerdir. Bk. Haykıran 2013, s.45.

⁷⁷ Nagata 1997, s.202-203; Kırkpınar 2025, s.55-58.

hayvanların bakımı ve beslemesi yapılırken, üst katında çeşitli oda bölmelerinde çiftliğin gündelik işlerini yerine getiren işçi grubu kalmıştır. Tek katlı bina ise yetiştirilen mahsullerin saklanması ve korunması amacıyla ambar olarak kullanılmıştır. Çiftliğin toplam arazisi 4.000 dekarın üzerinde bir miktara sahiptir. Guiffroylar burada özellikle bağcılık işleri ile uğraşmış; şarap yapımı gibi yönelik üretimlerin yanı sıra hububat ürünleri de yetiştirmiştir. Ekim ve hasat işleri için Eliè tarafından yurtdışından Fordson ve McCormick-Farmall traktörleri getirilmiş ve işletmede kullanılmıştır. Öte yandan Av Çiftliği olarak kullanılan yerleşkede büyük ve küçükbaş hayvancılık işleri de yapılmış ve özellikle Eliè'nin önem verdiği Macaristan menşeli Nonius ve Coldblood cinsi at ırklarının yetiştirilmesi üzerinde durulmuştur⁷⁸. İthal edildikten sonra çiftlikte yetiştirilen atlar, tramvay hatlarının yanı sıra yöredeki köylülere satılmıştır. Yöredeki Av Çiftliği'nin etrafında bulunan Tilkiköy, Paşaköy, Yılmazköy, Tepecik ve Selimşahlar gibi köylerde yaşayan köylüler Eliè'nin çiftliğinde işçi olarak çalışmış ve ihtiyaçlarını karşılayarak geçimlerini buradan sağlamıştır. Eliè Guiffroy'ın Tepecik köyündeki Mehmet (Tezcan) Ağa ile olan sıkı dostluğu özellikle işçi grubunun bu köylerden temin edilmesine olanak sağlamıştır. Eliè Guiffroy ve diğer aile üyeleri, çiftlikte bağcılık alanında Sultani ve Razakı gibi üzüm üretimleri için çeşitli bağ alanları tesis etmiş ve burada yetiştirdiği üzümleri İzmir Bornova piyasasında satmıştır. Böylece Guiffroy ailesi, Manisa'daki çiftlik vasıtasıyla başlangıçta küçük ölçekli de olsa endüstriyel faaliyetler için tarımsal ürünler üreterek ihracatta bulunmuştur⁷⁹.

Şark Halı Kumpanyası

Guiffroy Ailesi üyeleri tarafından farklı bir alanda faaliyet gösteren şirketlerden biri de Charles Verbeke ve Eliè Guiffroy'ın ortaklığında kurulan “Compaigne Industriellè de Filaturè et de Tissagè du Levant” şirkettir. Şark İplik ve Mensucat Sanayii Anonim Şirketi, aslında Fransız iş adamı Charles Cousinery tarafından 1891'de kurulmuştur. Şirket idaresinde Eliè Guiffroy ve daha sonra da büyük oğlu Elzéar Guiffroy gibi İzmir'in tanınan iş adamları yer almıştır. Döneme

⁷⁸ Kırkpınar 2025, s.37-40, 49-50.

⁷⁹ Adnan Tezcan, 1951 senesinde Manisa'nın Tepecik köyünde dünyaya gelmiştir. Kendisi uzun bir süre Manisa merkezdeki Nişancıpaşa Mahallesi Muhtarlığı görevini yürütmüş, aynı zamanda ticaretle ilgilenmiştir. Adnan Tezcan'ın dedesi Mehmet (Tezcan) Ağa, Eliè Guiffroy ve ailesiyle yakın bir dostluk geliştirmiş ve bu bağı kuvvetlendirmiştir. Mehmet Ağa, Tepecik Köyü'nün en eski sakinlerinden biridir. Kendisi, Aydınogulları Beyliği döneminde yaşamış Türk kökenli bir aileden gelmektedir. Burada edindiği yaklaşık 1000 dekarlık arazi üzerinde bir işletme kurmuş, çocukları ile torunları burada hayatlarına devam etmiştir. Sık sık birbirlerini ziyaret eden her iki aile, bölgede tarımsal üretim faaliyetlerinde önde gelmektedir. Bk. “Adnan Tezcan ile Yapılan Mülakat”, Mülakat Tarihi: 18.02.2023.

ait belgeler, Guiffroy'in fabrikayla olan ilişkisinin en geç 1908'de başladığını göstermektedir. Büyük olasılıkla şirketin eski sahibi Cousinery'nin mali durumu 1900'lerin başlarında kötüleşmiştir. Un fabrikası için Pitako adında biriyle ortak olmuştur. İplik fabrikası için de Eliè Guiffroy ile ortak olduğu gibi fabrikaya Charles François Alois Verbeke müdür olarak getirilmiştir. Eliè, fabrika alet ve edevatını yenilemek için 1908'de Avrupa'ya yeni siparişler vermiş ve Osmanlı Hükümetine başvurarak gümrük muafiyeti talep etmiştir. Şirketin sermayesi 1912 yılında 2.500.000 Frank diğer bir ifadeyle 110.000 Osmanlı Lira şeklindedir. Şark Sanayi Şirketi, ticaret, finans ve sanayi gibi geniş bir yelpazede faaliyet göstermekte olup zamanla gelişen ticari faaliyetleri sayesinde kumaş üretimi ile ilgilenen Ottoman Cloth şirketi ile rekabet edebilecek bir düzeye ulaşmıştır. Nitekim, 1914 yılı itibarıyla şirket, çeşitli alanlardaki faaliyetlerine Osmanlı ordusuna pamuklu kumaş temin etme gibi bir üretim faaliyeti eklemiştir⁸⁰. Şirketin müdürü Eliè, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryolları'nda olduğu gibi kendi şirketinin de Osmanlı Hükümeti izin verdiği sürece çalışmaya, üretime devam edeceğini belirtmiştir. Eliè gibi İzmir'de tanınan birinin düşünce ve açıklamaları diğer sanayi şirketlerinin yöneticilerini de olumlu yönde etkilemiştir. Örneğin Edmund Giraud, Eliè'nin de etkisiyle Osmanlı adına kumaş üretiminin devam edilmesini gerektiğini belirtmiştir⁸¹.

Savaş başlayınca dönemin Osmanlı Hükümeti, fabrikaya el koymuştur. Pamuk ipliği ve pamuklu bez imal edilen fabrikada 850 beygir gücünde motorlu makineler kullanılmış ve ortalama 632 işçi istihdam edilmiştir. Fabrikaya hükümet tarafından el konulunca Maurice Verbeke, Belçika'ya dönerek Almanlara karşı Albay rütbesiyle savaşmıştır (Maurice Verbeke 19 Mayıs 1932'de Brüksel'de vefat etmiştir). 1922'de oğlu Charles Verbeke ile Elzèar'ın kızı Elianè Marie Guiffroy Cannes'da evlenmiş ve Charles Verbeke İzmir'e dönerek Şark Sanayi Kumpanyasının yönetimini devralmıştır. 1923 yılı istatistiksel verilere göre Belçika menşeli fabrikada 1000 beygir gücüne sahip bir motor kullanılmıştır. Ertesi yıl şirketin merkezini İzmir'e taşıyan ve Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlığına geçen Charles Verbeke, 3 Ocak 1925'de şirketi 500.000 lira sermayeli bir anonim şirket haline getirmiştir. Şark Sanayi Şirketi A.Ş., iktisadi mntıkada pamuk ipliği üreten tek fabrika olarak faaliyet göstermiştir. 24-4 numarada yıllık 300.000 paket iplik üreten fabrika, bunun için 8.000 balyadan fazla pamuk sarf etmiştir. 1926 yılında 350 işçinin çalıştığı fabrikada 326.000 paket, yani 800.000 okka iplik üretilmiştir⁸². Şirket, 1950'li yıllarda Türkiye ekonomisine önemli katkılarda bulunmuş olmakla birlikte, bu

⁸⁰ *Annuaire Oriental* 1912, Cilt: 1, s.191.

⁸¹ Yılmaz 2020, s.362.

⁸² Serçe 2012, s.40-41.

dönemin ardından uygulanan dışa açılma politikaları ve artan tekstil firmalarının rekabeti, şirketin faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir. İplik tesislerini yenileyerek Almanya ile ticari ilişkilerini sürdürmesine rağmen, teknolojiye uyum sağlama noktasında yetersiz kalmış ve nihayetinde 1976 yılında fabrika içindeki teçhizatı satarak tasfiye kararı almıştır. Aynı yıl Koru Ailesine satılan yerleşke işletilmeyerek atıl duruma düşmüştür⁸³.

Lè Sporting Club ve Kültürel Faaliyetler

Sosyal yaşamın merkezi konumuna ulaşan rıhtım [Kordon], deniz kıyısındaki birçok şehirde olduğu gibi İzmir'in yaşamında dikkate değer bir rol oynamıştır. 1870-1880 yılları arasında Dussaud Şirketi tarafından inşa edilen rıhtım imtiyazı, kısa bir süre sonra Guiffray ailesine devredilmiştir. Guiffrayların çabaları sayesinde gemiyle gelen ziyaretçilere kentin ilk manzarası gösterilmiş ve şehir halkı için özel bir yürüyüş alanı oluşturulmuştur. Tahmin edileceği üzere, burası *“tüm nazik insanların etkilemek amacıyla [geldikleri]”* bir mekân haline gelmiştir. 20. yüzyılın başlarında Guiffray ailesi tarafından kurulan tramvayların işletildiği ve gemiler tarafından yüklerin indirildiği rıhtım, Lè Sporting Club (inşa tarihi: 1894-1898) ile dönemin en popüler merkezi olmuştur⁸⁴. Lè Sporting Club, klasik tarzda yapılmış göz alıcı bir bina olarak inşa edilmiştir. Zira binanın anıtsal girişinde etkileyici bir merdiven kurulmuştur. Yabancıların ve yerlilerin bulunduğu sosyal bir yer olarak belki de şehrin en prestijli adresi olarak görülmüştür⁸⁵.

İzmir, onların kültürel girişimleriyle artık daha kozmopolit bir yaşam tablosu sergilemiştir. Avrupa'nın dört bir yanında iş kurmak için bu kente gelen diğer Levanten ailelerinin yanı sıra kent halkına yönelik sundukları zenginlik, eğlence beklentisine de olumlu etki yapmıştır. Punta'dan Göztepe'ye, Kordelya'dan (Karşıyaka) Buca'ya çağdaş ve Batı'ya dönük eğlence türlerinin sergilendiği Lè Sporting Club hem Levanten topluluklar hem de İzmir halkı tarafından da dolup taşmıştır. Guiffraylar, Lè Sporting Club aracılığıyla Müslüman halkla bütünleşmede önemli bir pratik sergilerken, aslında bu konuda

⁸³ Sipahioğlu 2012, s.92-106; Maurice Verbeke'nin 3 Ekim 1976'da ölümünden iki ay sonra Şark Sanayi Şirketi iflas tehlikesiyle karşılaşınca, işçiler fabrikaya el koydu. 90 yıllık fabrikanın Belçikalı sahibinin ölümünden sonra yönetim kurulunun işletmeyi bir çıkmaza sürüklediğini ileri süren Teksif Sendikası İzmir Şubesi başkanı Ferit Kafadar, *“1250 işçimizin kıdem tazminatları toplam 45 milyon lirayı bulmaktadır. Bu nedenle, fabrikanın yönetimine el konulmuştur”* açıklamasında bulundu. Sonuçta yeni yönetim firmayı tasfiye etmeyi uygun buldu. Satışa çıkarılan fabrika Denizli'den bir firma tarafından satın alındı, makineler sökülerek satıldı ve binası metruk bir şekilde harabe haline geldi. *Milliyet*, 16 Nisan 1975; *Milliyet*, 14 Aralık 1976.

⁸⁴ Abensur-Hazan 2013, s.124; Bilget 1935, s.4.

⁸⁵ Tanış 2022, s.121; Şenocak 2003, s.204.

kendilerini cesaretlendiren Rahmi Bey gibi döneme damgasını vurmuş yöneticileri de unutmamak gerekir. Devasa oteller, kulüpler, sinemalar ve tiyatro binalarının 19. yüzyılın başlangıcında inşa edilip hizmete açılması, elbette güçlü bir talepten kaynaklanmıştır. Bu eğlence yerlerinde gayrimüslimler, Müslümanlarla aynı ortamda eğlenmiştir. Kulübün salonlarındaki eğlenceler, konserler ve balolar önemli etkinlikler arasında yer almıştır. Muhteşem görünüme sahip olan ve eğlence ortamıyla halkı bütünleştiren Lè Sporting Club'ın, ön tarafında küçük bir bahçesi, butik tarzıyla göz alıcı bir görünümü ile öne çıkmıştır. Sporting Club'ın ilk müdürü ve yönetim kurulu başkanı Elzéar Guiffroy'dan sonra oğlu Fransız iş adamı Marcellè Guiffroy başkanlık yapmıştır. Bir süre Fransa'nın İzmir Konsolosluğu görevini de üstlenen Marcellè Guiffroy döneminde Sporting Club, altın dönemini yaşamıştır. Dünyanın gelmiş geçmiş en büyük seslerinden biri olan Enrico Caruso, 1921'de ölümünden kısa süre önce son konserlerinden birini bu kulüpte vermiştir. İzmir'e Napoliten şarkıları sevdiren o olmuştur. Santa Bania ve Punta gibi Guiffroy ailesinin çalıştırdığı deniz banyoları da dönemin eğlence anlayışına hizmet etmek için faaliyet göstermiştir⁸⁶.

Eğlence merkezleri sayesinde sanat alanında öncü bir kent olarak öne çıkan İzmir, yetiştirdiği sanatçılar ve Lè Sporting Club'ta düzenlediği etkinliklerle adından sıkça söz ettirmiştir. Kentin sosyal ve kültürel yaşamının yanı sıra sahne yaşamına ve tiyatroya olan ilginin artışında Elzéar Guiffroy ve ailenin diğer üyelerinin etkisi büyük olmuştur. Ailenin İzmir kentine kattıklarıyla gündelik yaşam pratikleri artık değişmiştir. Onların girişimleriyle kurulan yahut faaliyet gösteren rıhtım, acente, kumpanya, tramvay, elektrik ve kültürel etkinliklerde geliştirdikleri yeni yaşam biçimi, İzmir'in başta Kordon olmak üzere mekânsal görünümünü de farklılaştırmıştır. Guiffroylar tarafından doldurularak oluşturulan alanda ve Kordon bölgesinde, yabancıların yaşam alışkanlıklarını sürdürebileceği mekânlar inşa edilmiştir. Özellikle yüksek gelir gruplarına hitap eden birçok kulüp ve dernek binası bu çevrede yer almıştır. Dolayısıyla Lè Sporting Club da bu bağlamda inşa edilmiş en ihtişamlı yapılar arasında sayılmıştır.

Kulübün hizmetinden ayrıcalıklı üyeler faydalanabilmiştir. Düzenlediği atletizm ve yüzme yarışları gibi sportif etkinliklerin yanı sıra sahip olduğu büyük salonda tiyatro temsilleri ile Avrupa'dan gelen sanatçılar tarafından çeşitli konserler yapılmıştır. Lè Sporting Club'ın 1894 yılında açılan ve 700 kişi kapasitesine sahip tiyatro salonu, kentteki modern tiyatro binalarının önemli temsillerinden biri haline gelmiştir⁸⁷. Diğer taraftan 1913 yılında yanan ve olağanüstü koşulların hüküm sürdüğü uluslararası iklimle rağmen Kulüp, 1914

⁸⁶ Göçmenoğlu 2016, s.45-48.

⁸⁷ *İzmir Levantenleri Sergisi*, 2020, s.30, 39.

yılında yeniden inşa edilmiştir. Savaşın sonra, 1920 yılında yönetim kurulu Elzèar Guiffroy ve Perossier'den oluşmuştur. Perossier'in yanı sıra başkan yardımcısı Spingeltal, genel sekreter L. Kouzinieri, diğer sekreter ve üyeler ise Geōrgiadis, Papamichaïl, Psaltōph, Skalas, Mousmouzis, Evphraimidis ve Simonian'dan meydana gelmiştir. Üyelik yazılı başvuruya ve Yönetim Kurulu'nun onayına tabi tutulmuştur. Kulüp, Levantenlerin yanı sıra diğer müslim yahut gayrimüslim unsurlar için elitist bir sosyallik mekânıydı. Her ne kadar Müslümanlar kulübün yönetim organlarında yer almasa da toplumsal olmaktan ziyade sosyal bir "birliktelik" oluşturmuştur⁸⁸.

Dönemin önemli tiyatro sahneleri genellikle Lè Sporting Club'da yer almıştır. Sporting Club, aslında çok çeşitli etkinliklere ev sahipliği yapan kültürel bir mekân olarak faaliyet göstermiştir⁸⁹. Şık bir binaya ve güzel bahçelere sahip olan Sporting Club, sosyal toplantılardan iş görüşmelerine kadar pek çok etkinliğe ev sahipliği yapan çok yönlü bir yer olarak hizmet vermiştir. Kulübün, görkemli balolara ev sahipliği yapmaktan önemli iş görüşmelerini kolaylaştırmaya kadar çeşitli ihtiyaçlara cevap verebilme becerisi, toplum içindeki uyum yeteneğini ve önemini vurgulamıştır. Sporting Club'da düzenlenen görkemli balolar, sofistike ve zarafetleriyle ünlü bir mekân olarak tanınır olmuştur. Çeşitli sektörlerden önemli isimlerin sıklıkla katıldığı bu etkinlikler, sadece sosyalleşme amaçlı değil aynı zamanda birliktelik kurma ve ilişki geliştirme fırsatı olarak da karşımıza çıkmıştır. Öte yandan temalı balo sayısının artması, bu tür toplantılara farklı bir hava katmış ve etkinliklerin çekiciliği, halkın ilgisini üzerine çekmiştir.

Güzel restoranı olan bu sosyal kulüpte, aynı zamanda gazeteler okunmuş ve çeşitli oyunlar oynanmıştır. Kulüp seyyahlar tarafından sıkça bahsedilmiş bir yer olup İzmir'de çıkan gazetelerde çokça habere konu olmuştur. Dolayısıyla Sporting Club'u, 20. yüzyılın başlarında adeta rıhtımın en güzel binalarından biri olarak ifade etmek mümkündür⁹⁰. Köklü ve zengin bir tarihe sahip olan İzmir'deki tiyatro hayatı, Sporting Club gibi mekânlar vasıtasıyla, her geçen gün önemini daha da artırmış; yerli ve yabancı tiyatro topluluklarının gösterileri düzenli olarak burada sergilenmiştir. 19. yüzyılın sonlarından itibaren kültürel çeşitliliğin bir göstergesi olarak, farklı çeşitlilikte gelen tiyatro kumpanyalarına ev sahipliği yapmıştır. Yukarıda da görüldüğü üzere, 1897'de bir Fransız tiyatrosu kumpanyasının İzmir'de gösteriler sunması bu çeşitliliğin güzel bir örneğidir. Bu, İzmir'in uluslararası alanda bilinen bir kültür merkezi olduğunu göstermektedir. O dönemde sosyal ve kültürel alışveriş merkezi olan Sporting Club, tiyatro gösterilerine geniş bir kitleye erişim imkânı sağlamıştır. Bu sayede İzmirli gerek yerli ve gerekse yabancı tiyatro sanatçılarıyla tanışma ve farklı oyunlar

⁸⁸ Georgelin 2005, s.136-137.

⁸⁹ Zorlusoy 2013, s.303.

⁹⁰ Dağtaş 2004, s.3.

görme fırsatına sahip olmuştur. Dolayısıyla Kulüp, sadece gösterimlere ev sahipliği yapmasıyla ün kazanmamış, aynı zamanda şehrin tiyatro kültürü için bir çekim merkezi görevi üstlenmiştir. 19. yüzyılın sonlarından itibaren İzmirli amatör kumpanyalar, İzmir'deki çoğu salonda olduğu gibi Sporting Club'da temsiller vermiştir⁹¹.

Bu ve benzeri etkinliklere bakıldığında Sporting Club aracılığıyla oynanan tiyatro oyunlarının, kentin gündelik yaşamında; özellikle de sosyo-kültürel izlenimde büyük bir öneme sahip olduğu görülmektedir. Nitekim Bezmi Nusret'in izlenimlerini paylaştığı rehberde Sporting Club Tiyatroları, kentin en kültürel merkezleri arasında gösterilmiştir⁹². Ancak, Lè Sporting Club gibi eğlence tesisleri aracılığıyla 19. İzmir'in sosyal ve kültürel gelişimi, 20. yüzyılda zirveye ulaşmış fakat 1922 yılında yaşanan yangınla, üç yıl süren işgalin ardından sona ermek zorunda kalmıştır. Ünlü eğlence merkezi Lè Sporting Club gibi kültürel ve eğlence alanları, kentin yeniden inşa sürecinde artık geride kalan enkaza dönüşmüştür.

19. yüzyılın sonlarına doğru İzmir ve çevresinde Jimnastik Severler Kulübü, Karşıyaka'da üç stat inşa etmiş ve Bornova ile Alsancak arasında bir bisiklet yolu oluşturmuştur. Avrupa ve Amerika'da bisikletin hızla yaygınlaşması nedeniyle Jimnastik Severler Kulübü, Ekim 1896'dan itibaren spora kendini adanmış üyeleri için bir bisiklet yolu yapmaya karar vermiştir. Bu doğrultuda şehrin önde gelen isimlerinden oluşan elli üyelik bir kayıt listesi oluşturulmuştur. Daha sonra Jimnastik Severler Kulübü Başkanı Elzèar Guiffrey liderliğinde kulüp üyeleri, Alsancak'taki rihtim alanında "Velodromio" adında bir bisiklet yolu inşa etme kararı almıştır. Gerekli alan, Sporting Club'ın müdürü Elzèar Guiffrey tarafından üç yıl süreyle bedelsiz olarak tahsis edilmiştir. Ödenecek masraflar için her biri üç lira değerinde olan hisse senetleri ile karşılanmıştır. Bu hisse senetlerinin ellisini Guiffrey kendisi satın alınmıştır. Hisse senedini ödeyenler, bisiklet yoluna üye olmaksızın da kullanım hakkına sahip olabilmıştır. Tesislerin tasarımı ise Fransız mimar Disco'ya verilmiştir⁹³.

Eliè Guiffrey ve aile üyeleri, uluslararası alandaki oyunları yakından takip etmiş, organizasyonların düzenlenmesinde bizzat rol almış ve spor kültürünü İzmir'e aktarmıştır. Bu noktada Eliè Guiffrey, 1906 Olimpiyat Oyunları Organizasyonu'nun düzenlenmesinde Türkiye'yi temsilen katılım sağlamıştır. İzmir Alt Komitesi içerisinde Başkan Phocion Voutsinas, Sekreter Jean Boskovitz, Üyeler arasında ise MM. Dem. Savelis, Ap. Psaltoff, An. Arealis, Alex Photiades, Ange Alevas, Richard Whittall, Alfred van Lennep ve Eliè Guiffrey yer almıştır⁹⁴. 1906'da düzenlenen Olimpiyat Oyunlarının, daha önceki tüm Olimpiyat Oyunlarıyla kıyaslanamayacak kadar büyük bir başarı elde etmesinde

⁹¹ Beyru 2000, s.250.

⁹² Rıfat 1914, s.21-22.

⁹³ Baltas 2021, s.78.

⁹⁴ Sullivan 1906, s.167-177.

oluşturulan uluslararası komitelerin yorulmak bilmeyen çabalarının ve oluşturdukları muhteşem organizasyonun tutarlılığının payı büyük olmuştur.

Sonuç

İzmir'in tarih boyunca yaşadığı gelişim ve kültürel değişim oldukça dikkat çekici bir süreçtir. Özellikle 19. yüzyılda sosyo-ekonomik değişimlerle birlikte kentin görünümü, büyük bir ivme kazanmıştır. Bu süreçte toplumsal dinamikler ve sınıf yapıları önemli ölçüde evrilmiştir. Bu kapsamda tarımsal üretimden sanayileşmeye geçiş, insan yaşamını derinden etkileyen bir dönüm noktası olmuştur. Ekonomik, politik ve kültürel alanlarda yaşanan bu dönüşümler, toplumların gelişiminde belirleyici rol oynamıştır. Sanayi Devrimi ile birlikte, kentleşme hızlanmış ve yeni iş fırsatları ortaya çıkmıştır. Bu durum, bireylerin yaşam şartlarını ve toplumsal ilişkilerini önemli ölçüde değiştirmiştir. Yüzyıl içinde Batı'nın etkisi, şehirdeki görünümü ve sosyal yapıyı derinlemesine dönüştürmüştür. Tanzimat Dönemi'yle birlikte, Osmanlı'nın batılılaşma çabaları yalnızca siyasi alanda değil, aynı zamanda ekonomik ve kültürel bir değişimi de beraberinde getirmiştir. İzmir, bu süreçte sadece Osmanlı İmparatorluğu'nun değil, aynı zamanda Avrupa güçlerinin de dikkatini çeken bir yer olmuştur. Guiffroy ailesi gibi Levanten ailelerin tesiri, şehrin ticari yaşamını değiştirmekle kalmamış, aynı zamanda şehrin dış görünümünü de çağdaş hale getirmiştir. Son zamanlarda inşa edilen yollar, limanlar, kamu yapıları ve özellikle Avrupa tarzı mimari özellikler, şehrin görünümünü önemli ölçüde dönüştürmüştür. Kemeraltı Çarşısı gibi geleneksel ticaret merkezlerinin çağdaşlaşması ve şehir yaşamının Batı'nın izlediği yol ile şekillenmesi, İzmir'in ekonomik ve kültürel kimliğini yeniden oluşturmuştur. Ancak bu modernleşme süreci, kentin geleneksel Türk kültürü ile olan ilişkilerini de etkilemiştir. Eski Türk mimarisi ve Batı'nın modern yapıları birlikte varlık göstermiştir ve bu durum şehrin kendine özgü karakterini yaratmıştır.

Fransız kökenli Guiffroy ailesinin kurduğu kişisel ilişkiler, İzmir'in özel karakterinin gelişmesini sağlamıştır. Marsilya'daki benzerlerinin bir kopyası olan sosyal ve kültürel etkinlikler, Guiffroy ailesinin üyeleri tarafından kente getirilen alışkanlıkların bir yansıması olmuştur. Eliè ve Elzèar'ın kurduğu sosyal ve kültürel ağlar, çoğunlukla aile ilişkilerine dayanan ticaret ağı içinde konsolosluklarla yürütülen diplomatik ilişkiler, yazar-sanatçı ve gezginlerin gelmesi gibi sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Yerel düzeyde ailenin İzmir kentindeki etkinlikleri ve girişimleri (konut blokları, kulüp, rıhtım, tramvay ve elektrik hatlarının inşası gibi) şehrin sosyal, kültürel ve mekânsal gelişiminde öncü rolünü ortaya koymuştur. Bu ağdaki etkileşimler, İzmir'de daha geniş bir kültürel zeminin geliştirilmesine tesir etmiştir. Özellikle Sporting Club'da düzenlenen yılbaşı kutlamaları, Noel toplantıları ve tiyatro gibi yıllık festivaller vasıtasıyla farklı kültürlerden meydana gelen (Fransız, İtalyan, Hollandalı, Alman ve İngiliz) İzmir'in üst sınıfını sık sık bir araya getirmiş

ve birbirleriyle daha fazla etkileşime girmelerini sağlamıştır. Sosyal, dini ve etnik yapıların birbiri ile kente özgü şekilde kaynaşması, 19. yüzyıldan itibaren kentin ziyaretçileri kendine çekmesine katkıda bulunmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu, 19. yüzyıldan itibaren yabancı ticaret şirketler için önemli bir pazar haline gelmiştir. Bu dönemde geniş toprakları ve barındırdığı konumu sayesinde, yabancılar için göze çarpan bir ticaret ve üretim merkezi sunmuştur. Bu şirketler, bürokratik engellerle karşılaşmadan iş yapma yanı sıra, çeşitli ticari ayrıcalıklara da sahipti. Bu durum, onların kârlarını artırmak için önemli bir fırsat sağlanmıştır. Örneğin Fransa, Levanten aileler sayesinde kurduğu şirketler aracılığıyla farklı sektörlerde aktif rol oynamıştır. Guiffray ailesi gibi Fransız şirketleri “rıhtım” inşaatı ve “tramvay” sistemleri gibi altyapı yatırımlarına yatırım yaparak, ticaret yollarını geliştirmiş ve yerel ekonomiye katkı sağlamıştır. Ayrıca halı-iplik üretimi gibi tekstil sektöründe de faaliyet göstermişlerdir. İkinci Meşrutiyet’in ardından Guiffray ailesi gibi Fransız şirketleri, faaliyetlerini genişletmişlerdir. Bu şirketler, daha fazla müşteri çekmek ve pazar paylarını artırmak için kapsamlı reklam kampanyaları düzenlemişlerdir. Bunun yanı sıra, sosyal sorumluluk faaliyetlerine de önem vererek, toplumda olumlu bir imaj yaratmaya çalışmışlardır. Yabancı şirketler ticaret fırsatlarıyla, ekonomik büyüme açısından önemli bir zemin hazırlamıştır. Bu durum, Osmanlı pazarının yabancı sermaye tekeline geçmesi anlamına gelmektedir. Sonuç olarak Osmanlı’nın yabancı sermayeye sunduğu esneklik, iktisadi bağımlılığı beraberinde getirmiş ve özellikle İzmir gibi yerlerde ticari rol oynayan Levanten aileler derin etkiler bırakmıştır. Fransız şirketleri, ulusal aidiyetlerini kullanarak, çeşitli muafiyetler elde ederek ve altyapı projeleri ile üretim çabalarını stratejik bir şekilde birleştirerek Osmanlı ekonomisinde önemli bir varlık elde etmiştir.

Siyasal olarak ise aile üyelerinin Fransa’nın dış politikasını dikkate alarak İzmir’deki faaliyetlerini sürekli gözden geçirdiği ve Fransız yetkililerin diplomatik manevralarını dikkatle izlediği görülmüştür. Zira Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun paylaşım projelerinde etkili olan ve bu doğrultuda planlar yapan Fransa, 1920 baharından itibaren kendi siyasi çıkarları doğrultusunda bölgeye yönelik politikalarını değiştirmeye başlamıştır. Dengelerin değişmesiyle birlikte, Fransa’nın nüfuzunu belirleyen Guiffray ailesi gibi gruplar, doğal olarak tutumlarını yeniden değerlendirmiştir. Savaş sırasında ve İzmir’in işgal günlerinde Yunanlara destek vermekten çekinmeyen Eliè Guiffray’in, yeni şartlara bağlı olarak Yunanlara karşı net bir muhalefet sergilediği görülmektedir. Bunun arkasında, daha önce yakın bir müttefik olan İngiltere’nin Almanya karşısında Fransa’ya oynadığı büyük oyun ve bunun sonucunda Fransa’nın Anadolu’da İngiltere’nin gölgesinde hareket eden Yunanistan’a karşı Türkler lehine bir politika izlemesi etkili olmuştur. Sonuç olarak, Fransız yetkililerin Batı Anadolu’daki Yunan tahribatıyla ilgili Guiffray

ailenden kapsamlı bir rapor istemesi, Elzèar'ın Yunan tedhiş hareketlerini vurgulayarak ciddi tahribatlar olduğuna dair sunduğu veriler, dengelerin değiştiğinin en önemli göstergesi olmuştur.

KAYNAKÇA

a. Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivleri Başkanlığı,

Başbakanlık Osmanlı Arşivi [BOA]

BOA, İ.DUİT, 33-4, 26.03.1338; BOA, İ.RSM. 22- 1323/Z-02, 28.01.1906; BOA, 3068-230079, 01.06.1907.

BOA, 3083-231183, 23.06.1907; BOA, İ.RSM. 28-1325/CA-01, 19.06.1907; BOA, ŞD. 1216-54/4; BOA, BEO. 1598/119814; BOA, DH.ŞFR. 70/140; BOA, MV. 205/57; BOA, DH. UMVM. 153/93; BOA, DH. HMS. 5/9; BOA, BEO., 4494/336982; BOA, ŞD., 46/24.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi [BCA]

BCA, 230-0-0-0, 129-12-1; BCA, 230-0-0-0, 131-18-1, 09.01.1929; BCA, 30-18-1-2, 25-3-10, 09.01.1932; BCA, 30-18-1-2, 29-49-14, 30.06.1932; BCA, 30-18-1-2, 37-47-17, 19.06.1933; BCA, 30-18-1-2, 42-7-8, 15.02.1934.

b. Resmi Yayınlar

Aydın Vilayet Salnamesi, Hicri 1308.

Aydın Vilayet Salnamesi, Hicri 1319.

Aydın Vilayet Salnamesi, Hicri 1323.

Aydın Vilayet Salnamesi, Hicri 1326.

Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne, No: 2, 28 Şubat/Fevrier 1893.

Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne, No: 37, 31 Janvier/Ocak 1896.

Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne, No: 61, 31 Janvier/Ocak 1898.

Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne, No: 180, 31 Decembre 1907.

Guide Panoramique d'Izmir, Publication de l'Association des Amis des Antiquités d'Izmir et ses environs, No: 19, Nefaset Matbaası, İzmir 1934

c. Süreli Yayınlar

Ahenk, Akşam, Anadolu, Annuaire Oriental, Cumhuriyet, Ege Tecim ve Endüstri Büyük Kılavuzu, Hizmet, İttihat, La Journée Industrielle, La Loi, Lé Herald, Lé Journal des Débats, Lé Petit Bleu, Milliyet, Son Posta, Vakıf, Yeni Asır.

d. Telif-Tetkik Eserler [Kitap, Makale ve Tezler]

Abensur-Hazan 2013 Laurence Abensur-Hazan, “18. Yüzyıldan 20. Yüzyılın Başına Kadar İzmir’de Sosyal Hayattan Kesitler”, *18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir: Batılı Bir Bakış*, İzmir, Arkas Sanat Merkezi, s.119-128.

- Arı 2014 Kemal Arı, *100. Yıldönümünde İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Tarihi*, İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Yayınları, İzmir.
- Arıkan 1988 Zeki Arıkan, “İzmir-Kasaba-Aydın Demiryolu İşçilerinin Bir Muhtırası”, *Tarih ve Toplum*, Sayı: 49.
- Atay 1978 Çınar Atay, *Tarih İçinde İzmir*, Tifset, İzmir.
- Atay 1998 Çınar Atay, *Osmanlıdan Günümüze İzmir Planları*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları, İzmir.
- Ballice 2006 Gülnur Ballice, *İzmir’de 20. Yüzyıl Konut Mimarisindeki Değişim ve Dönüşümlerin Genelde ve İzmir Kordon Alanı Örneğinde Değerlendirilmesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir.
- Baltas 2021 Andreas Baltas, *İzmir’in Spor ve Toplumsal Tarihinde Rum Spor Kulüpleri: 1890-1922*, (Çev. Hamit Sakallı), Yakın Kitabevi, İzmir 2021.
- Baltazzi 2010 Alex Baltazzi, “Levantenlerin İzmir’in Tarihine ve Kültürüne Katkıları”, *“İzmirli Olmak” Sempozyumu*, (22-24 Ekim 2009), İzmir, s.353-360.
- Barbaros 1994 R. Funda Barbaros, *1830-1930 Döneminde Osmanlı İmparatorluğunun Sosyo-Ekonomik Çözüm Arayışları Çerçevesinde İzmir’de Sanayileşme*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İstanbul.
- Baran 1993 Tülay Baran, “1923-1938 Yılları Arasında İzmir’in İmarı”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 3, s. 283-294.
- Beyru 2000 Rauf Beyru, *19. Yüzyılda İzmir’de Yaşam*, Literatür Yayınları.
- Bilget 1935 Adnan Bilget, “İzmir’deki Atlı Tramvaylar Tarihe Karışıyor”, *Son Posta*.
- Çalışlar 2023 İzzeddin Çalışlar, “Dersimiz İktisat”, *Oksijen (e-gazete)*, Sayı: 109, (10-16 Şubat).
- Dağtaş 2004 Lütfü Dağtaş, *İzmir Gazinoları 1800’lerden 1970’lere*, İBB Yayınları, İzmir.
- Elmacı 2017 Mehmet Emin Elmacı, “Ekonomik Bir Kurum Olarak Devletleştirme Sürecinde İzmir Limanı ve Yolsuzluk Mahkemeleri”, *Türkiye Cumhuriyeti’nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu*, Bildiriler (26-28 Kasım 2015), Ankara, s.781-835.
- Frangakis-Syrett 2019 Elena Frangakis-Syrett, “Le Rôle Des Réseaux Dans L’organisation Commerciale (Les Britanniques À Smyrne, Des Années 1860 Aux Années 1920)”, *Rives méditerranéennes*, Presses Universitaires de Provence.

- Gauin 2015 Maxime Gauin, “The Armenian Forced Relocation: Putting an End to Misleading Simplifications”, *Review of Armenian Studies*, Sayı: 31, s.93-132.
- Genç 2020 Gültekin Genç, “20. Yüzyılın Başlarında İzmir”, *Kurtuluş*, s.12-18.
- Genç 2022 Tolga Genç, *Smyrna’dan İzmir’e Finansın ve Bankacılığın Gelişimi*, Türkiye Bankalar Birliği Yayınları, İstanbul.
- Georgelin 2005 Hervé Georgelin, *La fin de Smyrne (Du cosmopolitisme aux nationalismes)*, CNRS Editions, Paris.
- Goffman 1995 Daniel Goffman, *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Göçmenoglu 2016 Tayfur Göçmenoglu, “İzmir’de Eğlenmenin Şifreleri”, *Kent Konak*, Sayı: 29, s..
- Gözcü 2013 Alev Gözcü, “İzmir İktisat Kongresi”, *İzmir Kent Ansiklopedisi Tarih*, Cilt: II, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, İzmir, s.15-31.
- Hazar 1988 Özdemir Hazar, “Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya”, *Yeni Asır*.
- İnceburun 2021 Nazlı İnceburun, “Mütareke Dönemi’nde İzmir’de Asayiş (1918-1922)”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü* (Yüksek Lisans Tezi), İzmir.
- Kâhya 1988 Esin Kâhya, “Türkiye’de İlk Demiryolları”, *Belleten*, cilt 52, sayı 202, s.209-218.
- Kaya 2024 Murat Kaya, *Gazeteci ve Siyasetçi Kimliğiyle Haydar Rüştü Öktem (1885-1951)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.
- Kırkpınar 2025 Nurullah Kırkpınar, *Bir Geleceğin Geçmişi: Beydere Ziraat Okulu’nun Kurumsal Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Kurt 1996 Sadık Kurt, *İzmir’de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850-1950)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir.
- Martal 1992 Abdullah Martal, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir ve Çevresinde Sanayi ve Ticaret*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir.
- Mehmetefendioğlu 1991 Ahmet Mehmetefendioğlu, “Rahmi Bey’in İzmir Valiliği”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt: I, Sayı: 3, s.347-370.
- Moralı 1973 Nail Moralı, *Mütarekede İzmir Olayları*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Moralı 1976 Nail Moralı, *Mütarekede İzmir Önceleri ve Sonraları*, İstanbul.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Levanten Guiffroy Ailesinin Öyküsü

- Moralı 2002 Nail Moralı, *Mütarekede İzmir*, (Haz. Erkan Serçe), İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir.
- Nagata 1997 Yüzö Nagata, *Tarihte Âyânlar: Karaosmanoğulları Üzerinde Bir İnceleme*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Olgaç 1939 Ulvi Olgaç, *Güzel İzmir Ne idi Ne Oldu?*, İzmir.
- Öndeş 2003 Osman Öndeş, *Son Levantenler (Gemi Acenteleri)*, Cilt: I, Denizler Kitabevi, İstanbul.
- Özsoy 2010 Melike Özsoy, “İzmir Körfezi İskeleleri ve Deniz Ulaşımının Dünü Bugünü”, *“İzmirli Olmak” Sempozyumu*, (22-24 Ekim 2009), İzmir, s.373-386.
- Pech 1906 Edgar Pech, *Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie*, Cilt: III, Paris.
- Rıfat 1914 Hüseyin Rıfat, *Aydın Vilayeti 1330 Sene-i Maliyesi Ticaret Rehberi*, İzmir.
- Sarıbey Haykıran 2013 Aysun Sarıbey Haykıran, *Aydın Vilayeti'nde Çiftlikler (1839-1918)*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Doktora Tezi), İzmir.
- Sartiaux 1914 Félix, Sartiaux, “Le Sac de Phocée et l'Expulsion des Grecs Ottomans d'Asie Mineure: En Juin 1914”, *Revue des Deux Mondes* (1829-1971), Vol. 24, No: 4, s.654-686.
- Serçe 2012 Erkan Serçe, “Bir Zamanlar İzmir'in Devlerinden: Şark Sanayi Şirketi T.A.Ş.”, *Atatürk Organize*, 85, s.40-41.
- Sipahioğlu 2012 Oya Sipahioğlu, “İzmir Şark Sanayi Kumpanyası Tekstil Fabrikasının 1924 Yılında Karadeniz Bölgesi'nde Yaptırdığı “Pamuk İpliği Pazarı” Araştırma Raporu”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 2, s.96-102.
- Sönmezdağ 2017 Umur Sönmezdağ, “İzmir'in Eski Tramvayları”, *Kent Konak*, Sayı: 33, s.6-13.
- Sullivan 1906 James E. Sullivan, *The Olympic Games At Athens 1906*, American Sports Publishing Company, New York.
- Şenocak 2003 Bülent Şenocak, *Levant'ın Yıldızı İzmir: Levantenler, Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler*, Şenocak Kültür Yay., İzmir.
- Taçalan 1971 Nurdoğan Taçalan, *Ege'de Kurtuluş Savaşı Başlarken*, Milliyet Yayınları.
- Tanış 2022 Fatma Tanış, *Urban Scenes of a Port City: Exploring Beautiful Izmir through Narratives of Cosmopolitan Practices*, Delft (doktora tezi)
- Thobié 1977 Jacques Thobié, *Intérêts et Impérialisme Français dans L'empire Ottoman (1895-1914)*, Université de Paris I Panthéon Sorbonne, Paris.
- Umar 1999 Bilge Umar, *İzmir-1950*, Boyut Kitapları, İstanbul.

- Yetkin 2005a Sabri Yetkin, “Bir Zamanlar Sarı Kışla Vardı”, *Milliyet-Ege*.
Yetkin 2005b Sabri Yetkin, “İzmir Rıhtımı ve Pasaport”, *Milliyet-Ege*.
Yılmaz 2020 Emrah Yılmaz, “The Oriental Carpet Manufacturers Limited [Şark Halı Kumpanyası] ve Osmanlı Halıcılığındaki Yeri ve Önemi”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü* (Doktora Tezi), Eskişehir.
Yorulmaz 1988 Şerife Yorulmaz, *İzmir Basınında Levantenler (19. Yüzyılın İkinci Yarısı)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü (Yüksek Lisans Tezi), İzmir.
Zandi-Sayek 2012 Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman Izmir, The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
Zorlusoy 2013 Hasan Zorlusoy, *Fransız Gezginlerin Gözüyle İzmir (XVII. Yüzyıldan Günümüze)*, İBB Kitaplığı, İzmir.

e. Sözlü Tarih Kaynakları

- “Şadiye Akbaba Berilgen ile Yapılan Mülakat”, Mülakat Tarihi: 16.02.2023.
“Adnan Tezcan ile Yapılan Mülakat”, Mülakat Tarihi: 18.02.2023.
“Tufan Atakişi ile Yapılan Mülakat”, Mülakat Tarihi: 12.05.2023.

f. İnternet Kaynakları

- <https://tarihgezisi.com/ozel-mekanlar/guiffrey-evi-buca-izmir/>, 21.03.2023.
<https://www.levantineheritage.com/guiffrey.htm>, 15.10.2024.
<https://en.geneanet.org/>, 23.10.2024.
<https://www.levantineheritage.com/guiffreycert.htm>, 25.10.2024.
<https://www.levantineheritage.com/note63.htm>, 30.10.2024.

SUMMARY

The Guiffrey Family is one of the settled Levantine families who migrated to Izmir from Marseille, France in the 1870s. The family's story in Izmir began in 1872 and ended in 1990. The Guiffreys played a direct or indirect role in many initiatives that directly affected the life of the city, from the port infrastructure to the railway line, from the establishment of tram and electricity networks to the launch of ferry services. Thanks to the initiatives of the Guiffrey family, agricultural products such as grapes, figs, cotton and tobacco grown in the fertile geography of the Aegean region attracted attention in European and American markets; these products were utilised as raw materials in sectors such as food, medicine and textiles. The family established companies and farms for the production and marketing of agricultural products, and created an extensive marketing network in co-operation with local producers and vendors in the region. In the 19th century, the Izmir-Kasaba and Izmir-Aydın railways and the Izmir docks, which were put into service with the initiative of family members, drew the attention of European

merchants to Izmir for many years and turned the city into an important trade centre. The Guiffroys' efforts were not limited to the economic sphere; they also made significant contributions to the social and cultural life of Izmir.

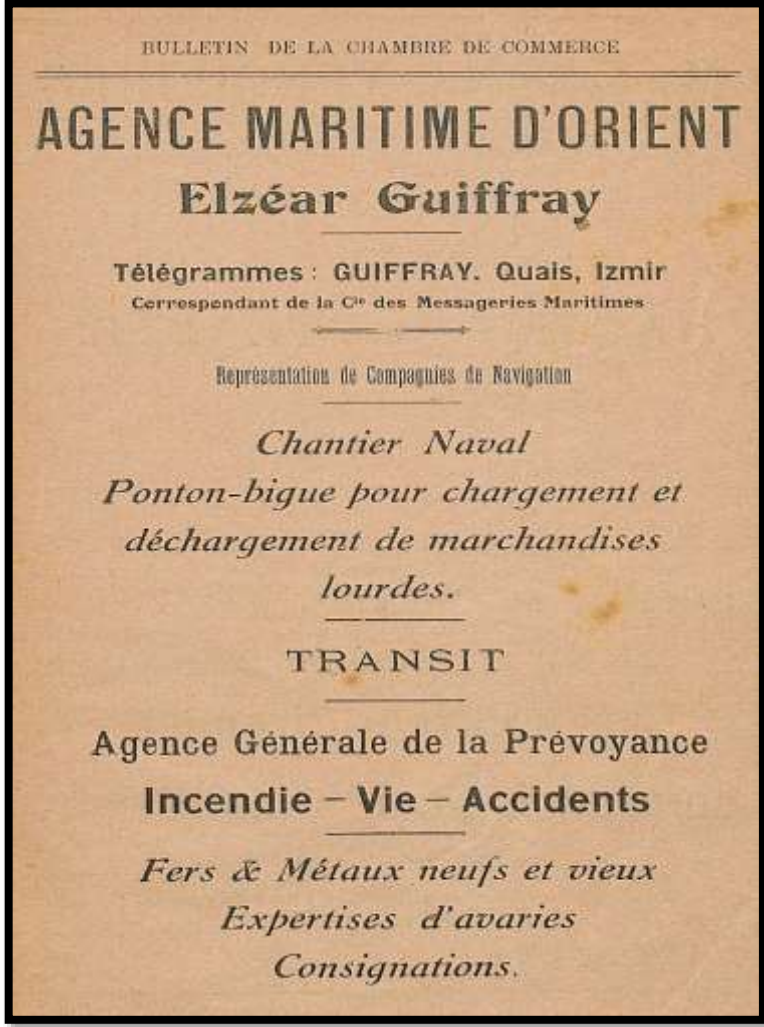
The personal relationships established by the French-born Guiffroy family contributed to the development of Izmir's unique character. Social and cultural events, which were replicas of similar ones in Marseille, reflected the customs brought to the city by members of the Guiffroy family. The social and cultural networks established by Eliè and Elzèar resulted in diplomatic relations with consulates within a trade network based largely on family ties, as well as the arrival of writers, artists and travellers. At the local level, the family's activities and initiatives in the city of Izmir (such as the construction of apartment blocks, a club, a pier, a tramway and electricity lines) played a pioneering role in the social, cultural and spatial development of the city. The interactions within this network influenced the development of a broader cultural ground in Izmir. In particular, annual festivals such as New Year's celebrations, Christmas gatherings, and theatre performances organised at the Sporting Club frequently brought together İzmir's upper class, composed of people from different cultures (French, Italian, Dutch, German, and English), and encouraged them to interact more with each other.

The Guiffroy family, as one of the important actors of the Levantine community in Izmir, attracted attention not only in the fields of trade and industry, but also with their cultural heritage and artistic activities they contributed to the city. At the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, Izmir was shaped under the influence of such families with its cosmopolitan, cultural and rich economic structure. The Guiffroy family had a significant impact not only on the urbanisation process of the city but also on areas such as agriculture and industry. In agriculture, the family took advantage of the fertile lands of Western Anatolia to supply grapes, figs and other foodstuffs to French markets, which enabled them to expand their global trade networks. The mansions and residences that the family added to the city were not only of architectural value but also important symbols reflecting the Levantine lifestyle of the time. These structures, representing both social status and Western lifestyle, have earned an important place in Izmir's identity as magnificent buildings. Visitors, including European travellers and businesspeople, gathered in these mansions, reinforcing the city's international character.

The pier projects at the beginning of the 20th century made the city more integrated both economically and culturally. With its social status, commercial acumen and contribution to city life, the Guiffroy family was not only an economic actor in Izmir, but also an important family that left its mark on the city's history.

EKLER

Ek 1: Elzéar Guiffroy'a ait şirketin İzmir Fransız Ticaret Odası Üyelik Kartı.



Kaynak:

Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne, 1907.

Ek 2: İzmir [Gündoğdu] bölgesinde deniz kıyısında yer alan Elzéar Guiffroy evi. Muhtemelen 1922 yangınında yok olan binalarının yerine kullanılmak üzere Alman Hükümeti'ne satıldı. Cephesi köklü bir şekilde değiştirilen bina, 2005'e kadar Alman Konsoloslugu olarak hizmet verdi. Ev, Elié Guiffroy ve oğlu Elzéar tarafından kullanıldı. 1913 yılına kadar burada kalan Elié, daha sonra Fransa'ya çekildi.



Kaynak:

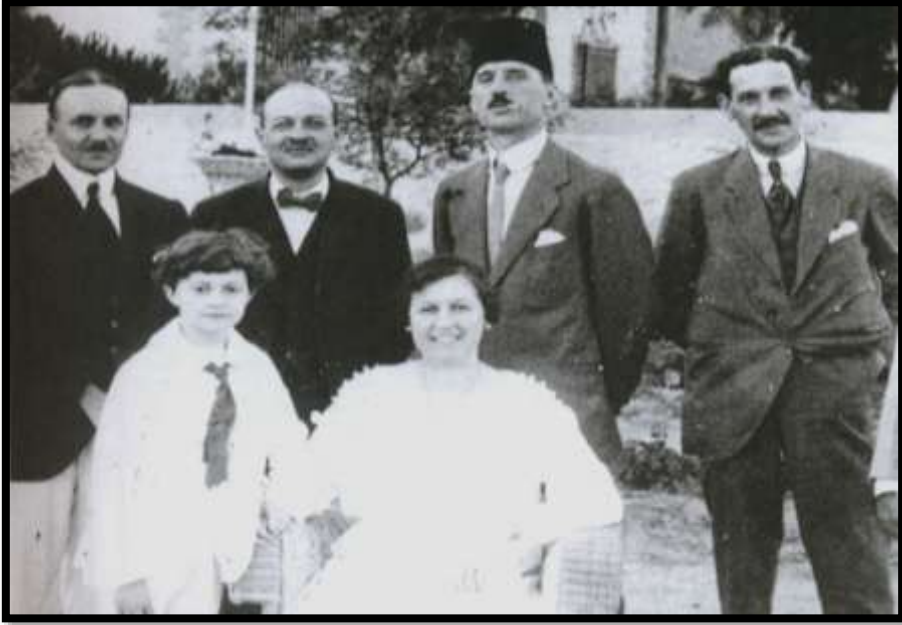
<https://www.levantineheritage.com/guiffroy.htm> 15.10.2024.

Ek 3: Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Elié'nin torunu Elané ve Yves bu evde yaşıyordu. Aşağıdaki görselde görüldüğü üzere Elié Guiffroy ön kapının önünde duruyor. İki at Macaristan'dan ithal edilmişti ve Elié onları çok seviyordu. Önde oturan fesli sürücü ve yanında Elzéar Guiffroy (aile ona "Elzé" derdi); arkada oturan Elzéar'ın eşi Jeanne (yüzü dönük) ve Elzéar'ın kız kardeşi Clairé Guiffroy (koyu renkte).



Kaynak: <https://www.levantineheritage.com/guiffroy.htm> 15.10.2024.

Ek 4: Ağzında sigarasıyla İzmir Valisi Rahmi Bey, 1918 yılına ait bu fotoğrafta yer almaktadır. Xenopoulo'nun bahçesinde, muhtemelen Turan'daki mülkünde ve soldan sağa doğru ayakta Fransız deniz komutanı Rollin, yanında Elzéar Guiffroy ve en sağda M. Xenopoulo yer alıyor. Oturanlar Marcel ve annesi Jeanné Guiffroy. Komutan Rollin Fransız donanmasındandı ve Türk limanlarına yönelik ablukanın bir parçası olan bir geminin komutanıydı. Savaş sırasında yaralandı ve esir düştü. Ardından Elzéar Guiffroy ile kalmasına izin verildi ve kaçmaya teşebbüs etmeyeceğine söz verdi.



Ek 5: Marcel Guiffroy, pith-miğferiyle tenis kortunda.



Kaynak:

<https://www.levantineheritage.com/guiffroy.htm> 15.10.2024.

Ek 6: 20. yüzyıl başında, Lé Sporting Club'da düzenlenen geleneksel karnavaldan bir görüntü.



Kaynak: İzmir Levantenleri Sergisi, 2020, s.39.

Ek 7: 20. yüzyılın başlarında Punta sahilinde [Kordon] atlı tramvaylar.



Kaynak: <https://www.levantineheritage.com/tram.htm>, 23.10.2024.

Ek 8: Üstte görsel Guiffroy Ailesi'nin Karşıyaka'daki köşkünü göstermektedir. Bu bina bugünkü Akkum apartmanının yakınında, deniz kıyısında bulunuyordu. Karşıyaka'daki bu evin sağ tarafında Aliotti ailesine ait bir başka köşk yer alıyordu.

Altta Guiffroy Ailesi'nin Manisa Beydere'de kullandığı Av Köşkü yer almaktadır. (Görsel tarihi 1945-1946 yılı). Köşk, okulun kuruluş aşamasında konaklama ve barınma yeri olarak kullanılırken; daha sonra okul açılınca revire çevrilmiştir. Bina, günümüzde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından koruma altına alınmıştır.



Kaynak: <https://www.levantineheritage.com/house42.htm>, 23.10.2024;

Kırkpınar, 2025, s.38-39.