



Ege Coğrafya Dergisi, 13 (2004), 1-4, İzmir
Aegean Geographical Journal, 13 (2004), 1-4, İzmir—TURKEY

XIX. YÜZYILDA İZMİR'DE UYGULANAN ÖRNEK BİR YAP-İŞLET-DEVRET MODELİ: İZMİR'E RIHTIM YAPIMI VE İŞLETME İMTİYAZI

An XIX. Century Enterprise Model: Docks Construction and Operation in İzmir

Cevat KORKUT

*Emekli Coğrafya Öğretmeni
cografya@edebiyat.ege.edu.tr*

Abstract

According to the historical records, a British company has made an attempt to built docks in İzmir in 1865. Governor of İzmir has examined the issue and requested permission from the Ottoman Sultan to built the docks. After permission, the British company has began the construction and finished it within 5 years. The company has regained its investment by operating the docks and assigned the docks to the Turkish government in 1933.

Key words: İzmir, Docks, Enterprise model, Special privilege.

Öz

XVII. yüzyılda İzmir limanının iş hacmi giderek büyümüş ve liman bu yükün altından kalkamayacak duruma gelmiştir. Bunun üzerine İzmir’li üç İngiliz tüccar limana rıhtım yapmak üzere bir şirket kurmuşlardır. Şirket 1865’de İzmir Valiliği’ne başvurarak limana rıhtım yapımını üstlenmek istemiştir. Valilik, gerekli araştırmaları yaptırdıktan sonra Osmanlı padişahının iznini almıştır. Şirkete rıhtım yapımı için izin verilmiş ve varılan anlaşmaya göre şirket, 30 yıl süre ile toplanacak verginin %12’si devlete, %8’i İzmir Belediyesine verecektir. Ancak, Osmanlı Devleti’nden devr alınan borçlar nedeniyle İzmir Rıhtım Şirketi’nin imtiyazları 1933’e kadar sürmüş ve bu tarihte çıkarılan bir yasa ile liman ve rıhtım Türkiye Cumhuriyeti’ne bırakılmıştır.

Anahtar kelimeler: İzmir, Rıhtım, İşletme modeli, İmtiyaz.

Giriş

Geçmişte yapılmış bazı işler ve cereyan etmiş bazı olayları ve yaşanmakta olan zamanda etrafımızdaki vakıaları sosyal, siyasal ve ekonomik bakımdan

doğru değerlendirebilmek ve yeni adımları isabetli olabilmek için çok yararlı olabilirler.

XV.yüzyıldan itibaren Batı’da büyük gelişmeler olmuş, elektrik, telefon keşfedilmiş, buharla işleyen gemiler ve trenler yapılmış, yaşayışta büyük kolaylıklar yaratılmıştı. Osmanlı Devleti

bütün bu yeniliklerin fazla gecikilmeden kendi sınırları içinde de yapılmasını istiyordu. Şehirlerin geceleri havagazı ve elektrikle aydınlatılması, telefon şebekelerinin kurulması, şehirlerde tramvaylar, bölgeler arasında demiryolları, mevcut hammaddeleri işleyecek fabrikaların yapılması, ihracat ve ithalat limanlarının modernleştirilmesi bu arada düşünülen işlerdi.

Bulunan Gelişme Çaresi

Fakat devletin gelirleri yeterli değildi. Bazı rutin ihtiyaçları karşılayabilmek için bile borçlanma yoluna gidiliyordu. Ayrıca bu büyük işleri yapabilecek ne teknik elemanları ne de yeterli deneyimleri vardı. Onun için yeni bir yol bulmak gerekiyordu. Sıkıntı, çareyi getirdi. Bu işleri yapacak firmalara bir süre işletme imtiyazı vererek, masrafları, o tesisleri kullananlardan alınacak ücretlerle ödemek. Bu yol belki biraz pahalı bir yoldu. Fakat iyi anlaşmalar yapmak, çalışmalarını sıkı ve ciddi kontroller altında tutmak şartıyla güzel bir yoldu.

Yeni Çağ'da değişen ve gelişen konulardan biri de kıtalar arası ticaret yolları idi. O zamanlara kadar Uzakdoğu'nun çay, baharat ve ipeklileri, halıları karayollarında (ipek yolları) taşınarak Batı'ya getiriliyordu. Bu yol hem çok uzun sürüyor, hem de gelen mallar çok pahalıya mal oluyordu.

Batı Avrupa'nın denizci milletleri, çok kâr bırakan ve gittikçe artan isteği karşılamak için deniz yolu ile Çin, Japonya ve Hindistan'a gidip istenilen malları daha ucuza alıp ve daha çok getirip kısa zamanda zengin olmanın yolunu düşünmeye başladı ve bu düşünce gelişip kendilerini iyice sarınca, cesurane girişimlere başladılar: Sonuçta Kristof Kolomb Kuzey Amerika'yı buldu. Portekiz ve İspanyollar, Güney Amerika'yı komşu kapısına çevirdiler, Wasco de Gama Afrika'nın güneyini dolaşarak Hindistan'a ulaştı. Hollandalılar Endonezya'yı kolonileri haline getirdiler. Bu arada Avrupa'nın geçim zorlukları çeken nüfusunun bir kısmı, çok çekiciliği olan yeni bulunmuş yerlere göçmeye başladı. Batı Avrupa limanları birden büyük bir canlılığa ulaştı. Limanlar, doğal halleriyle ihtiyacı karşılayamaz olmuştu. O nedenle oralara rıhtımlar, dalgakıranlar, antrepolar, banka şubeleri, oteller, eğlence yerleri yapılmaya başlandı. İşler

kolaylaşmıştı, hızlanmıştı. Fakat, karayolları üzerindeki nakliyat azalsa da hâlâ devam ediyordu. Kervan yollarının çoğu Akdeniz kıyılarındaki Osmanlı Devleti limanlarında son buluyordu. Bunlarda da canlılık eskisi gibi devam ediyordu. İzmir bu limanların başında yer alıyordu.

İzmir Limanı'nın İş Hacmi ve Olanakları

Burası Suriye, Kuzey Irak ve İran'ın birçok malları için ihraç kapısı durumunda çalışıyordu. Batıdan gelip Uzakdoğu'ya gidecek mallar, Orta ve Uzakdoğu'dan gelip Batıya gidecek mallar, İzmir'e geliyor, buradan gideceği yerlere sevk ediliyordu. İzmir, başka yerlerde görülmeyen çok hareketli bir şehir haline gelmişti. 1671 yılında İzmir'e giden Evliya Çelebi, Seyahatnamemisinin IX. cildinde şehri şu cümlelerle anlatıyor: "... velhasıl Osman'ın Kabza-i tasarrufunda iki yüz altmış bender (liman) Sevad-ı muazzam (büyük şehir) iskele vardır kim yük çözüdür, yük bağlanır şehirlerdir. Ama İzmir benderi cümleden iştiharlı (şöhretli) şehirdir. Zira, ekalimi sebada (yedi iklimde) Âlî Osman ile dost olmuş on sekiz kefare kralı vardır, İzmir'de cümlesinin balyozları (büyükelçileri) ve konsolosları bulunmaktadır ve bezirganlar (tüccarlar) ruy-u zemin mahsulatları (yeryüzü ürünleri) ve Cemi-i diyar halkının metalarını (mallarını) İzmir'e getirip, ve her sene bin gemi ile gelen ve bin gemi ile giden metalar bu İzmir şehrinde fûruht olunur (satılır). Böyle bir derbend-i calender yerdur kim velvelelara (gürültülü) iskeledir¹.

Evliya Çelebi, aynı eserinde, İzmir'in çok kalabalık olduğunu, sokaklarında omuz, omuza zorla yüründüğünü söyler. Bunu da şöyle açıklar: "... zira şeb-i ruz (gece-gündüz) Arap ve Acem'den yüz bin deve ve at ve katır gelip gitmektedir ve daima bu şehir ucuzluk olmadadır. Zira bir canibi (yanı) karadan, bir canibi deryadan (denizden) meta güne gün gelmektedir..."

Fransa'nın İzmir Başkonsolosu Rougon'a göre her yıl İzmir'e gelen ve İzmir'den giden gemilerin

¹ Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt IX, s.97.

sayısı ve tonajı artıyor, ihraç ve ithal edilen malların miktarı çoğalıyordu (Tablo 1)².

Tablo 1: İzmir'in dış ticaretteki önemi ve İzmir'e gelen gemi sayısı. (Kaynak: Rougon, Smyrne, Paris 1892, s.452-453)
Table 1: Export-import activities and ships number in 1892.

	İthalat (Fransız Frangı)	İhracat (Fransız Frangı)
1839	17 029 000	35 856 000
1850	31 031 000	36 227 000
1860	59 663 000	46 159 000
1878	103 497 000	88 514 910
	Buharlı Gemi Sayısı	Yelkenli Sayısı
1868	592	956
1886	1299	102
1888	1985	379

Yukarıdaki açıklamalardan İzmir Limanı'ndaki iş hacminin ne kadar büyük olduğu hakkında bir fikir edinmek mümkündür. İzmir Limanı, doğal haliyle, bu yükün altından kalkacak durumda değildi. Gelen gemiler kıyıya önden veya arkadan mümkün olduğu kadar sokuluyor, getirdiği malları kendi vinçleri ile şallara veya mavnalara boşaltıyor, onlar da kıyıda ihracat-ithalat işiyle uğraşan tüccarların yaptığı derme çatma ahşap iskelelere getiriyor, ondan sonra işler hamallara kalıyordu. İskelelerden kıyıda binaların anbar yerine kullanılan alt katlarına sırtta taşıyorlardı. Gemilere yüklenecek mallar da aynı şekilde işlem görüyordu. Bu tarz zahmetli olduğu kadar, çok da fireli oluyordu. Çuvallar, kutular sık sık düşüp zararlar meydana geliyordu. Gemiler bu nedenlerle limanda uzun süre bekliyor, fazla liman vergisi vermek zorunda kalıyordu. Tabii bundan şikayet ediyorlardı. Tüccarlar ve mal sahipleri de durumdan memnun değildi. Limanın acilen Batı devletlerindeki tesislere kavuşturulması gerekiyordu.

İzmir'e Rıhtım Yapımı Teşebbüsü

Bunun üzerine İzmirli üç İngiliz tüccar limana rıhtım yapmak için bir şirket kurdular.

² Rougon-Smyrne-Paris 1892, s.452.

Niyetlerini bildiren bir dilekçeyi rıhtım planını da ekleyerek 1865 senesinde Vakf-ı Hümayun Nezareti Celilesi'ne verdiler. Bu dilekçe ve rıhtım planı, oradan İzmir Valiliği'ne gönderilerek kıyıda tapulu mülkleri bulunanların rıhtım yapımına razı olup olmadıklarını ve bu plan hakkındaki düşüncelerinin saptanarak sonucun acilen bildirilmesi isteniyor. Vali Sabri Paşa, Belediye Meclisi'ne bir anket yaptırıyor ve imzalı tutanağı Meclis-i Vâlâ Riyaseti'ne cevaben gönderiyor (24 Cemaziülevvel 1284).

1 Rebiülevvel 1284 tarihinde aynı meclis riyasetinden İzmir Valiliği'ne bir yazı daha gönderilerek bunda bir kez daha ilgililerin fikirlerinin alınmasına ve mevcut bilgilerin tamamlanmasına ihtiyaç duyulduğu, yeniden inceleme yapıp sonucun acilen bildirilmesi istenmiştir. Valilikten cevaben gönderilen yazıda, kıyıda arsaları bulunanların çoğunluğunun rıhtım yapımına razı olduğu ancak rıhtımın çok açıktan düz bir çizgi halinde geçirilmesi halk tarafından uygun görülmemiştir. Rıhtım kıyıya daha yakından geçirilmeli ve kıyıda doğru tutulmaları dikkate alınmalıdır. Doldurma ile ortaya çıkacak arsalar, Bezmi Âlem Valide Sultan Vakfı'na ait olmalı, satışlarda kendilerine öncelik ve ödeme kolaylığı tanınmalıdır, görüş ve istekleri yer almıştır.

Devlet Daireleri İçindeki İşlemler

Halkın bu istekleri saptanınca şirketin İzmir'deki temsilcisi M. Barkir ile görüşülür, halkın isteğine göre yeni bir plan yapılması kendisinden istenir ve bütün evrak bu yeni planla birlikte Meclis-i Vâlâ Riyaseti'ne gönderilir.

Dosya Meclis-i Vâlâ Riyaseti'nden Heyeti Vüzera'ya gönderilmek üzere bir rapor hazırlanması için devlet şurasına gönderilir. Şura, ilgili bakanlıklar ve İzmir Valiliği ile yakın temaslar sonunda bilgileri tamamlar, dairesinin kanunlar ve nizamnameler bölümünde bir mukavelename ve bir şartname de hazırlar³. Bunlarda, İzmir Körfezi'nin Bezmi Âlem Valide Sultan Vakfı'na ait olduğundan şirket mevcut ve

³ İstanbul Arşiv Dairesi 1317 No'da İzmir dosyası No:97 (18 Recep 1248 tarihli belge), Cevat Korkut, a.g.e., s.29'da bugünkü Türkçe ile aslı.

çıkacak bütün vakıf kanunlarına uygun hareket edecektir. Gelen malların ve gidecek malların rıhtımdan demiryolu istasyonuna ve oradan rıhtıma taşınması için şehir içinde bir tramvay yapılmasına müsaade edilecektir.

Bu koşullarda düzenlenip onaylanmış rıhtım vergisini almaya şirket 30 sene izinli olacak, toplanan verginin yüzde 12'si devlete, yüzde 8'i İzmir Belediyesi'ne verilecektir, ifadeleri yer almıştır.

Şirket, irade (padişah fermanı) kendilerine tebliğden sonra on iki ay içinde işe başlayacak ve beş senede içinde bitirecektir.

Devlet şurasında tamamlanan dosyada yer alan raporda; "Heyet-i Vüzera'da tasvip edildiği takdirde mukavele ve şartnamenin Divan-ı Hümayun kaleminde ikişer nüsha yazdırılarak Ticaret Bakanlığı ile kumpanya vekilleri tarafından imzalanıp mühürlendikten sonra bir nüshasının kendilerine verilmesi diğerinin harita ile birlikte Divan-ı Hümayun kaleminde saklanması uygun olur. Saygılarımızla."⁴ ifadesi bulunmaktadır.

Bu rapor, Heyet-i Vüzera'da görüşülerek aynen kabul edilir ve özeti padişaha arz edilmek, emir ve onayı alınmak üzere serkatib-i şehriyari denilen başkatibe verilir. (21 Recep 1284) 22 Recep 1284 tarihinde de başkatip tarafından padişahın oluru ile birlikte sadrazama iade edilir⁵.

İmtiyaz Şirketinin Alışkanlıkları

Osmanlı Devleti'nin sınırları içinde asayiş yerinde ve her tarafta sulh ve sükun hakim iken rıhtım şirketi, anlaşmalara bağlı olarak çalışıyordu. Fakat devlet, harpler ile veya yer yer görülen isyanlar ile meşgul iken şirket başına buyruk hareket etmeye başlar. Örneğin, rıhtım vergisini hükümetin müsaadesini almadan iki misline çıkartır. Rıhtım vergisi alma iznini rıhtım dışına bütün körfez kıyılarına yaymaya kalkışır. Yunanlıların İzmir'i işgal altına aldığı senelerde Osmanlı Devleti'ne ve İzmir Belediyesi'ne vermesi gereken paraları işgal kuvvetlerine verir. Tüccarlar ve

gazetelerle mahkemelere düşmesine neden olan pek çok anlaşma dışı, kanun dışı olaylar yaratır.

İstiklal Savaşımız muhteşem bir zaferle kazanıldıktan ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulduktan sonra bir devletin tam bağımsızlığı, ekonomik bağımsızlıkla tamamlanır düşüncesiyle Osmanlı Devleti'nden kalan bütün imtiyazlı şirketlerin tasfiye edilmesi kararına varılır. Bu arada rıhtım şirketi de ele alınır. Şirketin alacakları karşılıklı olarak saptanır. 12.6.1933 tarihli ve 2399 sayılı İzmir Rıhtım Şirketi'nin imtiyazının Satın Alınması kanunu çıkarılır. 1952'ye kadar sürecek olan imtiyaz ortadan kaldırılır. Bu kanunun 7. maddesine göre taraflar 1.6.1933 tarihinden itibaren rıhtım ve müştemilatının Türkiye Cumhuriyeti'ne bırakıldığını kabul etmişlerdir⁶.

Sonuç

1-Rıhtım ve ekleri devlet hazinesinden hiç masraf yapılmadan şirket tarafından rıhtım vergisi imtiyazı karşılığında gerçekleştirilmiştir.

2- İlgili halkın çoğunluğunun rızası özenle saptandıktan sonra rıhtım tam halk isteğine uygun şekilde yaptırılmıştır.

3- Devlete ve belediyeye yeni gelirler de sağlanmıştır.

4- Rıhtım vergisi alma imtiyaz süresinin sonunda mevcut varlıklar 1933 yılında çıkarılan bir kanunla Türkiye Cumhuriyeti tarafından satın alınmış, imtiyaz sona erdirilmiştir.

5- Heyet-i Vüzera kararlarında ve padişah fermanlarında "... önemli olan ancak kısa zamanda yapılması istenen bu işin, dikkat ve özen gösterilecek tarafı sahillerde emlakî bulunanların gadirlerine olacak muamelelerin ortaya çıkarılmaması konusudur." ihtar ve ikazı bulunmaktadır.

6- Mutlakiyet idaresinde halk oyuna bu derece kıymet verilmesi çok önemli bir tutumdur. Bugün Bergama Ovacık köylülerinin, Muğla Yatağan halkının şikayetleri ortada iken ve ilgi görmezken bu davranış daha da kıymetli olarak görünüyor.

⁴ Cevat Korkut, a.g.e., s.31.

⁵ Arz Tezkeresi ve Serkatibin notu (a.g.e.) s. 33'de aynen bugünkü Türkçe ile mevcuttur.

⁶ Cevat Korkut, a.g.e., s.102-108.