DİJİTAL KÜTÜPHANE KANALI

Keyifli Okumalar Dileriz

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

RESMİ WEB SİTEMİZ

https://rantey.org

Yedek ve Duyuru Kanallarımız
Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

• Telegram: https://t.me/birkitapbir

• WhatsApp Kanalımız : https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4IvMoc0Y



İZMİR RIHTIMINDA TİCARET KORDON BOYUNDA YAŞAM

1610 - 1940

PROF. DR. ÇINAR ATAY

İzmir Ticaret Odası Kültür Sanat Yayınları 13

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

İZMİR RIHTIMINDA TİCARET
KORDON BOYUNDA YAŞAM
1610-1940



PROF. DR. ÇINAR ATAY

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

İzmir Ticaret Odası
Kültür, Sanat ve Tarih Yayınları 13
Atatürk Caddesi, No: 126, 35210 Pasaport / İzmir - Türkiye
Telefon: 0090 232 4449292 Faks: 0090 232 4984698
e-mail: info@izto.org.tr • www.izto.org.tr

İzmir Rıhtımında Ticaret Kordon Boyunda Yaşam 1610-1940
Yayına Hazırlayan: Prof. Dr. Çınar Atay
İzmir, 2012

© Bu kitabın bütün telif hakları İzmir Ticaret Odası'na aittir.
Bilimsel amaçlı olarak kaynak gösterilerek metinlerden alıntı yapılması dışında görsellerin, yayına hazırlayanın yazılı izni olmadan elektronik, mekanik veya fotokopi yöntemleri ile yeniden çoğaltılıp dağıtılması, her türlü kullanılması, yayınlanması durumunda yasal işlem yapılır.

ISBN 978-605-137-057-6

Kitaptaki yazıların sorumluluğu yazara aittir.
Belirtilen düşüncelerden İzmir Ticaret Odası sorumlu tutulamaz.
Kitaptaki görseller Prof. Dr. Çınar Atay koleksiyonundandır.

Dizi Editörü:
Mert İlkutluğ
mert@izto.org.tr

Grafik Tasarım ve Uygulama
Rekmar Reklamcılık Tic. A.Ş.
İzmir'de Yeniyol matbaasında 1250 adet basılmıştır.

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

İÇİNDEKİLER

EKREM DEMİRTAŞ - SUNUŞ 11
ÖNSÖZ 13
GİRİŞ 15
EL DEĞİŞTİREN GİRİŞİM, İZMİR RIHTIMI 23
SANCAK KALE 1835 33
SANCAK KALE VE PIERRE-FRANÇOIS LEHOUX 34
JOSEPHUS PITTON DE TOURNEFORT'UN İZMİR'İ 35
18. YÜZYIL BAŞINDA İZMİR 36
CORNELIS DE BRUYN'İN İZMİR'İ 37
İZMİR 1820 VE PIERRE DAVID 38
İZMİR 1830 39
İZMİR 1839 40
LEON DE LABORDE'UN İZMİR LİMANI VE KALESİ 41
"SAINT (ST.) PIERRE" KALESİ 42
İZMİR 1836 43
JEAN-BAPTISTE MARCHEBEUS'ÜN İZMİR'İ 44
SAMUEL DAVENPORT'UN İZMİR'İ 45
"BANK OF SMYRNA" 46
İZMİR'DE "MARTIN KOSZTA" MESELESİ 47
İZMİR 1854 48
SARI KIŞLA VE İNGİLİZ SİVİL HASTANESİ 49
İNGİLİZ SİVİL HASTANESİ VE KIRIM SAVAŞI 50
WILLIAM HENRY BARTLETT'İN İZMİR'İ 51
1610 YILI VE İZMİR RIHTIMINDA KONSOLOSLUKLAR 52
İZMİR 1860 53
MARK TWAIN'İN İZMİR'İ 54
İZMİR 1869 55
GEMİLERE KURU MEYVE YÜKLENMESİ 56
1873 İZMİR DEPREMİ 57
RIHTIM ÖNCESİ İZMİR KIYISI 58
İZMİR 1875 59
İZMİR RIHTIMI VE KIŞLA-I HÜMAYÜN 60
KADİFE KALE VE İZMİR LİMANI 61
KONAK MEYDANI 62
RIHTIMDA İLK BUHARLILAR 63
İZMİR LİMANI VE MAVNALAR 64
ESSAYAN VE BALİOZOĞLU HANLAR VE LOKAL ZANGRİDES 65
ESSAYAN VE BALİOZOĞLU HANLAR 66
RIHTIM, LİMAN VE "CAFÉ YEMEN" 67
1891 YILINDA YEMEN'E GİDEN ASAKİR-İ ŞAHANE 68
RIHTIMDA SATICILAR 69
PASAPORT İDARESİ 70
İZMİR RIHTIMINDA KERVAN 71
"CAFÉ" VE "CINÉMATOGAPHIE DE PARIS" 72
"BARTHOLOMEO FRAGIACOMO" VE "CAFÉ LOUCAS-HOTEL DE VILLE" 73
"GRANDE BRASSERIE VIENNOISE ET RESTAURANT DE J. KRAEMER" 74

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

RIHTIM, "KRAEMER PALACE" VE BİSİKLET 75
"GRANDE BRASSERIE VIENNOISE ET RESTAURANT DE J. KRAEMER" 1920 76
"GRANDE BRASSERIE VIENNOISE ET RESTAURANT DE J. KRAEMER" 1922 77
"CONCERT-CAFE ALCAZAR" 78
"HOTEL CONCORDE" 79
GÜMRÜK BİNALARI VE RIHTIM 80
İZMİR RIHTIMINDA BİR CENAZE TÖRENİ 81
"ALEXANDRIE" VE "ELPHINIKI" OTELLERİ 82
RIHTIMDA LANDONLAR VE "HOTEL ELPHINIKI" 83
RIHTIMDA İZMİRLİLER 84
"HOTEL ALEXANDRIE" VE "HOTEL ELPHINIKI" 85
İZMİR RIHTIMI VE OTELLER 86
AGENCE HAVAS, THE NEW YORK TIMES VE İZMİR YANGINI 87
RIHTIM VE AVCILAR KULÜBÜ (CLUB DES CHASSEURS) 88
GÜMRÜK DEPOLARI VE RIHTIMDA YAŞAM 89
KADİFE KALE'DEN İZMİR LİMANI 90
İZMİR'DE AMERİKALI GEZGİNLER 91
AVCILAR KULÜBÜ (CLUB DES CHASSEURS) 92
İZMİR RIHTIMI, 7 EYLÜL 1922 93
RIHTIMDA YUNAN VE ERMENİ ASKERLERİ, 9 EYLÜL 1922 94
9 EYLÜL GÜNÜ İZMİR RIHTIMI 95
İZMİR RIHTIMI, 9 EYLÜL 1922 96
"THEATRE DE SMYRNE" 97
İZMİR YANGININ İLK GÜNÜ, 13 EYLÜL 1922 98
İZMİR, 13 EYLÜL 1922 99
IRON DUKE'DEN İZMİR RIHTIMI 100
İZMİR YANGININ İKİNCİ GÜNÜ, 14 EYLÜL 1922 101
İZMİR, 14 EYLÜL 1922 102
İZMİR YANGINI VE İTFAİYE TEŞKİLATLARI 103
İZMİR'DE FRANSIZ "SAINT JOSEPH" OKULU 104
İZMİR RIHTIMI, 15 EYLÜL 1922 105
KUZEY MENDİREĞİ VE İZMİR YANGINI 106
YANGIN SONRASI TELGRAFHANE VE PASAPORT İDARESİ 107
GÜMRÜK ÖNÜNDE YARIŞA HAZIRLANAN KAYIKLAR 108
SPOR KULÜPLERİ VE KAYIK YARIŞLARI 109
KAYIK YARIŞLARI VE "SPORTING CLUB" 110
KAYIK YARIŞLARI VE HAMİDİYE SANAT MEKTEBİ 111
"CAFÉ ALAMBRA" 112
RIHTIM VE KERVAN 113
RIHTIMDA RUMLAR 114
İÇ LİMAN 115
RIHTIM VE "CAFÉ"LER 116
RIHTIMDA TİCARET 117
"BELLE VUE/BELLA VISTA/KALLITHEA" 118
"BELLA VISTA - RUE DES ROSES" 119
BALKAN SAVAŞI DÖNEMİNDE RIHTIM 120
İSMET YENEN'İN OBJEKTİFİNDEN İZMİR RIHTIMI 121
1927 YILI İZMİR NÜFUSU 122

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



RIHTIM TRAMVAYLARI 123
"CLUB DES CHASSEURS" VE "NEW CLUB DES CHASSEURS" 124
"CLUB DES CHASSEURS"/ORDU EVİ (MAISON DU SOLDAT) VE BANKALAR 125
YANGIN SONRASI İZMİR RIHTIMI VE SÖYLEMLER 126
YANGIN SONRASI RIHTIM 127
"GALAZIO" SOKAĞI 128
"GALAZIO" SOKAĞI 1922 129
YANGIN SONRASI RIHTIMDA YAŞAM 130
YANGIN SONRASI RIHTIM KONUTLARI 131
İTALYAN POSTA BÜROSU 132
RUS POSTA BÜROSU 133
YENİ BİR METROPOL, İZMİR 134
RIHTIM VE "MESSAGERIES MARITIMES" 135
KUZEY MENDİREĞİ 136
YENİ LİMAN ARAYIŞLARI 137
1922 ÖNCESİ İZMİR KAYIKLARI 138
1929 YILINDA İZMİR KAYIKLARI 139
İZMİR KAYIKÇILARI 140
1908 YILI TEMMUZ AYINDA İZMİR'E UĞRAYAN PRENS ANDRÉAS VE EŞİ ALICE'İN KARŞILANMA TÖRENİ 141
1908 YILI TEMMUZ AYINDA İZMİR'E UĞRAYAN PRENS ANDRÉAS VE PRENS KRISTOPHOROS'UN KARŞILANMA TÖRENİ 142
1908 YILI TEMMUZ AYINDA İZMİR'E UĞRAYAN PRENS ANDRÉAS VE EŞİ ALICE'İN KARŞILANMA TÖRENİ 143
RIHTIMDA 2. MEŞRUTİYET KUTLAMALARI 144
RIHTIMDA 2. MEŞRUTİYET KUTLAMALARI 145
"KRAEMER PALACE" ÖNÜNDE 2. MEŞRUTİYETİ KUTLAYAN RUM TOPLULUĞU 146
2. MEŞRUTİYETİ KUTLAYAN RUM TOPLULUĞUNUN KONAK'A VARIŞI 147
FRANK SOKAK (SULTANİYE CADDESİ) VE İNGİLİZ KONSOLOSLUĞU 148
OSMANLI POSTANESİ 149
OSMANLI POSTANESİ ŞADIRVANALTI ŞUBESİ VE POSTA SERVİSİ 150
YUNAN İŞGAL KUVVETLERİ ORDU EVİ (CLUB DES CHASSEURS) 151
RIHTIMDA "COLLÈGE FRANÇAIS DU SACRÉ CŒUR" ÖĞRENCİLERİ 152
"SCUOLA FEMMINILE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ITALIANA" "INSTITUT ITALIEN", "SCUOLA CENTRALE" 153
İZMİR'DE İLK LAİK İTALYAN OKULU "SCUOLA FEMMINILI DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ITALIANA" 154
"SCUOLA FEMMINILE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ITALIANA" VE "CAFÉ DE PARIS" 155
"SCUOLA FEMMINILE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ITALIANA" AÇILIŞ TÖRENİ 156
"SPORTING CLUB" VE "BRASSERIE ALAMBRA" 157
İLK GÜNLERİNDE "SPORTING CLUB" 158
"SPORTING CLUB" VE İZMİR'DE TİYATRO 159
"SPORTING CLUB" VE TİYATROSU 160
RIHTIMDA TİYATRO YAŞAMININ SONU 161
"CINEMA PALAS" 162
"SPORTING CLUB" 1922 163
LEVANTENLER VE "SPORTING CLUB" 164
RIHTIM VE LEVANTENLER 165
"CAFÉ DE LA POINTE" 166
RIHTIM VE İZMİR KADINLARI 167
RIHTIM VE KORDON BOYU 168
RIHTIM VE NİF (KEMALPAŞA) TRAMVAY HATTI 169
RIHTIM VE "BELLA VISTA" 170

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

RIHTIM VE RUM SATICI 171
SULTAN ABDÜLHAMİT'İN TAHTA ÇIKIŞININ 25. YIL KUTLAMASI 173
DEVECİLER 174
LİMANDA HUBUBAT İHRACATI VE SARIKLI DEVECİLER 175
GÜMRÜK DEPOLARI 176
RIHTIM KONUTLARI 177
"CLUB DES CHASSEURS" AVCILAR KULÜBÜ 178
PROKOPP BİRALARI, "KRAEMER PALACE" VE "GRANDE BRASSERIE PILSEN" 179
KRAEMER PALACE" VE "GRANDE BRASSERIE PILSEN" 180
"GRAND HOTEL KRAEMER PALACE" 181
İZMİR'DE İLKLER VE "GRAND HOTEL KRAEMER PALACE" 182
PASAPORT İDARESİ VE KUZEY MENDİREĞİ 183
RIHTIM VE OTELLER 184
HALI TİCARETİ VE "ORIENTAL CARPET MANUFACTURERS – OCM" 185
"ORIENTAL CARPET MANUFACTURERS - OCM" KURUCULARI 186
"SMYRNA CARPET" VE "ORIENAL CARPET MANUFACTURERS – OCM" 187
YANGIN ÖNCESİ "ORIENTAL CARPET MANUFACTURERS - OCM" 188
"ORIENTAL CARPET MANUFACTURERS - OCM" VE RUMLAR 189
DARAĞAÇ DENİZ BANYOLARI 190
İZMİR RIHTIMI, 11 MAYIS 1918 191
"H. M. MONITOR M 29" İZMİR LİMANINDA 192
GİRİT BİRLİĞİNİN PUNTA İSKELESİNE ÇIKIŞI 193
PUNTA İSKELESİNDE YUNAN ASKERLERİ 194
SÈVRES ANLAŞMASI VE PUNTA İSKELESİNDE YUNAN ASKERLERİ 195
DARAĞACI VE PUNTA İSKELESİNDE MUHACİRLER 196
PUNTA İSKELESİNDE MUHACİRLER 197
YUNAN ORDUSUNUN RIHTIMA ÇIKIŞI 198
"GRAND HOTEL KRAEMER" ÖNÜNDE YUNAN ORDUSU 199
İZMİR RIHTIMI, 15 MAYIS 1919 200
İNGİLİZ ORDULARI KOMUTANI "GENERAL GEORGE FRANCIS MILNE"NİN YUNAN ORDUSUNU DENETİMİ 201
İNGİLİZ "GENERAL HAMBOURY" VE YUNANLI "GENERAL COMNINOS" 202
11 AĞUSTOS 1919 GÜNÜ İZMİR RIHTIMI 203
RIHTIM AÇIKLARINDA "KİLKİS" (ΚΙΛΚΙΣ) ZIRHLISI 204
RIHTIM AÇIKLARINDA "LEMNOS" (ΛΗΜΝΟΣ) ZIRHLISI 205
YUNAN BİRLİKLERİ İZMİR RIHTIMINDA 206
İZMİR RIHTIMINDA FRANSIZ BAHRİYELİLERİ 207
"MESSAGERIE MARITIMES"İN "BOSPHORE" İSİMLİ GEMİSİ RIHTIMDA 208
İZMİR'E GERİ DÖNEN SON YUNAN SÜVARİ BİRLİĞİ 209
RIHTIMDA ESİR YUNAN ASKERLERİ 210
İZMİR LİMANI, 9 EYLÜL 1922 211
AYDIN GARI GÜMRÜK DEPOLARI VE "ALPHONSE RUBELLIN" 212
RIHTIMDA AYDIN GARI GÜMRÜK DEPOLARI 213
AYDIN GARI DEPOLARI VE "JOHN TURTLE WOOD" 214
VİLAYET NÜFUSU VE İZMİR 215
FRANSIZ KONSOLOSLUĞU 216
LODOSTA İZMİR RIHTIMI VE "DUGAY TROUIN" 217
CUMHURİYET MEYDANI VE İTALYAN OKULU 218

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



CUMHURİYET MEYDANI VE PASAPORT MEVKİİ 219 243 "GRAND HOTEL DE LONDRES" VE "HOTEL D'EGYPYE ET CHYPRES"
CUMHURİYETİN İLK DÖNEMİNDE RIHTIM 220 244 "KHEDIVIAL MAIL LINE AGENCY"
RIHTIM TRAMVAYI VE NARLIDERE TRAMVAY HATTI 221 245 "HOTEL DE LONDRE" VE "HOTEL D'EGYPTE"
İZMİR RIHTIMI, SİGORTALAR VE BASIN YAYIN 222 246 RIHTIM VE PASAPORT MEVKİİ OTELLERİ
ŞİRKET-İ HAMİDİYE VE HAMİDİYE İSKELESİ 223 247 YANGIN SONRASI İZMİR RIHTIMI
1920 YILINDA HAMİDİYE İSKELESİ VE MUSAVAT VAPURU 224 248 YANGIN SONRASI KORDON BOYU
1920 ÖNCESİNDE HAMİDİYE İSKELESİ 225 249 İZMİR RIHTIMI VE YANGIN ÖNCESİ EĞİTİM TESİSLERİ
HAMİDİYE İSKELESİ VE KARŞIYAKA 226 250 YANGIN ÖNCESİ İZMİR RIHTIMI
HAMİDİYE İSKELESİ VE RUM GÖÇMENLER 227 251 İZMİR LİMANI VE DENİZ TİCARETİ
1929 YILINDA HAMİDİYE İSKELESİ 228 252 PASAPORT VE İZMİR'DE NÜFUS ARTIŞI
RIHTIM İMTİYAZININ 2000 YILINA UZATILMASI 229 253 18 MAYIS 1891 YILI RIHTIM SÖZLEŞMESİ
RIHTIM İMTİYAZININ 1968 YILINA UZATILMASI 230 254 LEVANTENLER VE RIHTIMDA "YACHT"LAR
İZMİR RIHTIMI VE "CAFÉ-AMANES" 231 255 RIHTIM VE "GRAND HOTEL HUCK"
PASAPORT DAİRESİ 232 256 "HOTEL DES DEUX AUGUSTES"
YANGIN SONRASI RIHTIM VE FRANSIZ KONSOLOSLUĞU 233 257 "GRANDE HOTEL M^ME HUCK"
İZMİR RIHTIMI VE YENİLENME ÇABALARI 234 258 "GRAND HOTEL HUCK" VE POSTA GEMİLERİ
İZMİR'İN İMARI 235 259 "GRAND HOTEL HUCK"
RIHTIM DA GEZİNTİ 236 260 GÜMRÜK VE YAZIŞMALI KARTPOSTALLAR
İZMİR BORSASI VE YUNAN MİLLİ BANKASI (ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ) 237 261 GÜMRÜK DEPOLARI
"PUNTA - POINTE" VE İZMİR TUZLASI 238 262 "SÉBAH - JOAILLIER" VE GÜMRÜK DEPOLARI
İZMİR'DE RUMLAR 239 263 İZMİR GÜMRÜĞÜ VE "ELIE JULES GUIFFRAY"
İZMİR'DE MUSEVİLER 240 264 İZMİR GÜMRÜĞÜ VE "SOCIÉTÉ DES QUAIS DE SMYRNE"
İZMİR'DE ERMENİLER 241 265 RIHTIMDA BORSA VE İZMİR TİCARET ODASI
RIHTIMDA RUMLAR, ERMENİLER VE MAHALLELERİ 242 266 İZMİR GÜMRÜĞÜ

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

İNCİR İHRACATI VE "CRÉDIT LYONNAIS" 267
KURU MEYVE İHRACATI VE DERVİŞOĞLU HAN 268
ŞİRKETLEŞME ÇABALARI VE İZMİR LİMANI 269
İZMİR LİMANI VE TİCARET HAYATI 270
RIHTIMDA KAVUN SATICILARI 271
1911–1912 OLAYLARI 272
1919 YILINDA RIHTIM 273
DOĞU AKDENİZ LİMANLARI VE İZMİR RIHTIMI 274
YUNAN ORDULARINA KATILMAK ÜZERE 1921 YILINDA İZMİR'E GELEN PRENS ANDREAS VE EŞİ ALICE'İN KIYIYA ÇIKTIĞI RIHTIM 275
7 NİSAN 1878 YILI RIHTIM SÖZLEŞMESİ 276
BAŞ KOMİSER MEHMET'İN RÜTBELERİNİN SÖKÜLMESİ 277
"EUGÈNE MAURICE OCTAVE PERROSSIER" VE GUIFFRAY AİLESİ 278
"AUGUSTIN MARIE JEAN BAPTISTE COUSINERY" 279
KONAK MEYDANI 280
RIHTIMDA "CAFÉ"LER 281
SARI KIŞLA VE "SOCIÉTÉ ACADEMIQUE DE BREST" GÖZÜ İLE İZMİR 282
İZMİR, SAKIZ VE SİSAM ADALARININ RIHTIMLARI 283
1930 ÖNCESİNDE RIHTIM 284
1930 ÖNCESİNDE İZMİR'DE İMAR FAALİYETLERİ 285
İZMİR LİMANINDA KULLANILAN MAVNALAR 286
"ALOIS BEER"İN RIHTIMI 287
LİMAN İŞÇİLERİ VE "ALOIS BEER" 288
MENDİREK VE "DUSSAUD FRÈRES" 289
1939 DEPREMİ SONRASINDA İZMİR RIHTIMI 290
RIHTIMIN BAŞLANGICI 291
RIHTIMIN AĞAÇLANDIRILMASI 292
DEVLET DEMİRYOLLARI 8. İŞLETME MERKEZİ BİNASI 293
BİBLİYOGRAFYA 295

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



onim

Fatoş, Ebru ve Ali'ye

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



ÖNSÖZ

Birçok kez değişime uğramasına karşın İzmir 1870'li yıllara kadar Rıhtım sözü ile tanışamadı. İzmir'in İzmir olmasından sonra yaklaşık her yüzyılda bir değişen, genişleyen kıyı kesimi bu değişimle birlikte ekonomik yapısını değiştiriyor, bunu da sosyal yapı takip ediyordu. Sahilin dolgularla denizi yutması şehrin çehresini de değiştiriyordu. Bunun sonucu olarak da şehrin fiziki yapısı bir türlü istenen noktaya gelemiyordu. 1600'lü yıllardan sonra Körfezin dalgaları ile yıkanan Büyük Vezir Hanın ve St. Ploycarpe Kilisesinin duvarları kısa zaman sonra denizi uzaktan seyretmeye başlayacak bunu daha sonraları Kızlar Ağası Han ve St. Maria Kilisesi takip edecekti. Denizin şehir için vaz geçilmez bir unsur olması, İzmir'i hep denize doğru yöneltmekte idi. Şehir denizi o kadar çok seviyordu ki, her dolgu ile onu bağrına basıyor, bir annenin çocuğuna duyduğu sevgi ile onu içine alıyordu. Hep denize doğru yönelen bu şehir yıllar içinde onlarca metre suyu içine almıştı. Artık denize hasretinin bittiği, İngiliz, Avusturya-Macaristan ve Fransız Konsolosluklarının kıyıda yerlerini almasından sonra bu özlem yeniden ortaya çıktı, kıyı yeniden dolduruldu. Sanki bu son dolgu idi ve İzmir hayatına artık Rıhtım kelimesi girmişti. Ama yine yaklaşık yüz yıl sonra yine denize yönelen şehir, denize olan hasretini ve özlemini ortaya koydu. Kıyı bir kez daha dolduruldu.

Anlatmakta kelimelerin yetersiz kaldığı bu dinamik olguyu günümüze aktarmak için cümlelerden önce resimlerle konulara yaklaşmak bu nedenle gerekli oldu. Özellikle son yıllarında her şehrin karşılaşamayacağı iyiyi kötüyü aynı anda yaşamış olan İzmir, Dünya şehirleri arasında farklı bir yere sahip oldu. Kötüyü çabuk silmesine karşın iyiyi yeniden canlandıramadı. Hep bocaladı, karmaşa içinde kaldı. Bu karmaşanın yansıması olarak da kitapta yer alan resimler ve İzmir hayatından kesitler karışık olarak sayfalarda yer aldı..

Her türlü karmaşaya ve engele karşın Anadolu'nun dışa açılan kapısı olan İzmir hep açık bir şehir oldu, her daim cazibesini korudu. Yaşadı ve yaşattı. Geçmişini hiç unutmadı geleceği için de planlar yaptı. Bu konuda büyük katkılar ve çabalar sağlayan ve her iki konuda da çeşitli yayınlar ile İzmir'i hep ön planda tutan, bu kitabın hayata geçmesinde de büyük emek harcayan İzmir Ticaret Odası'na ve Yönetim Kurulu Başkanı Ekrem Demirtaş'a teşekkür edilmesi gerekmektedir.

İzmir 1922 felaketinde bile canlı kalmış, yaşamış ve yaşatmıştır. Bunun yansımaları olarak kitapta yangına ait fotoğraflara da yer verilmiştir ve ilk kısımlardaki seyyahların çizgileri giderek daha gerçekçi görüntülerin yer alması ile devam etmektedir. İzmir yaşamının bu kitaptaki kesiti de 1935'li yıllarda son bulmaktadır. Zira artık Rıhtım ve Liman Türkiye Cumhuriyeti'nin malı olmuştur. İzmir Rıhtımı, şehrin yapısını yansıtan ve macerasını ortaya koyan bir mekan olmasından ötürü burada özellikle ele alınmıştır.

İzmir yeniden doğmuş bir şehir değildir. Doğduğu günden bu yana serpilerek büyümüş ve hep gençlik heyecanı içinde deli dolu bir hayat sürmüştür. Bu hayatı ve gençliği de devam edecek, daha pek çok serüven yaşayacaktır.

Çınar ATAY
İzmir 2012

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



Fot. Alois Beer

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



GİRİŞ

17. yüzyıldan sonra İzmir basit bir kıyı yerleşmesi durumundan çıkarak şehirleşmeye başlamıştı. Piri Reis'in haritalarındaki durumu da bu hususu kanıtlar durumdadır. Zira bu yıllarda yerleşmeyi basit hatlarla belirtilmemiş olarak görmekteyiz. Takip eden yıllarda giderek filizlenen ve Osmanlının Anadolu ve Ege'de göreceli güvenliği sağlamasından sonra "İzmir" olmaya başlayan yerleşme uzun zaman ticarette kendisini ön plana çıkaracak bir limana sahip olamadı. Bu yıllarda yapılan diğer haritalarda da bu durum açık olarak görülmektedir. İzmir'in 17. yüzyıla gelindiğinde en önemli ekonomik faaliyetlerinin birisi de bir Tuzla'ya sahip olması idi. Tuzlanın yan tarafında da kovalık tabir edilen sazlık ve bataklık bir arazi bulunuyordu.

Liman olarak kullanılan kesim ise doğal bir koyun oluşturduğu ve antik dönem yerleşmesinin askeri liman olarak kullandığı alan idi. Bu yıllardaki ticari liman ise daha kuzeyde bulunuyordu. Bizans'ın askeri gücünü kaybetmesi ile yaşanan karmaşa döneminde İzmir ticari aktivitesini kaybetmiş, ticaret Avrupa şehir devletlerinin eline geçmiş ve Anadolu'yu kat eden kervan yolları yön değiştirmişti. Hala eski güzergahı kullananlar ise Çeşme üzerinden Sakız Adası vasıtası ile dışarı ile irtibatlarını sağlamakta idiler. Bu dönem İzmir'in ticari limanının kaybolması ile sonlanmış ve askeri liman olarak kullanılan doğal koy genel bir liman olarak kullanılmaya başlanmıştı.

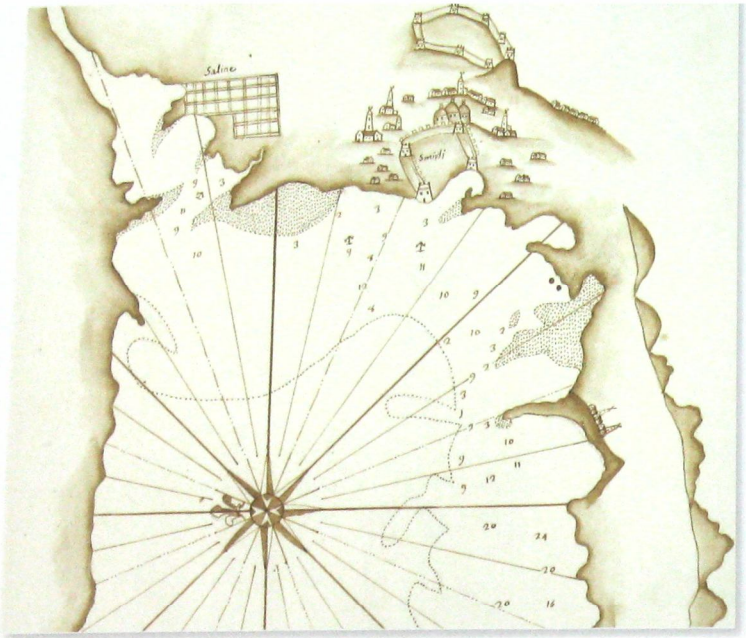
Bu dönemlerden sonra İzmir'in güçlenmesi karşısında şehir bu doğal koyu koruyamamış ve Melez'in kollarının getirdiği alüvyonlarla burası dolmaya başlamıştı.

1670'li yıllarda Henrick Doncker ve daha sonra Antonio Borg tarafından yayınlanmış ve bir önceki esas alınan haritada da bu durum açık olarak görülmektedir. Bu haritalar bize Tuzlanın konumunu ve yakınındaki bataklık alanları açık olarak göstermektedir. Buna göre Tuzlayı, Darağacı mevkiinde ve bataklık alanları da daha sonra Punta olarak anılacak mevkide görmekteyiz. Bu yıllarda Kemeraltı Caddesinin oluşturduğu ve iç liman adı ile geçen alan kısmen dolmuş görülmektedir.

Söz konusu yıllarda İzmir gelişim içindedir. Zaten bu nedenle de evrensel nitelikli haritalarda yer almaktadır. Ancak, şehrin pek de farkında olmadığı bir diğer tehlike de Gediz'in getirdiği alüvyonların şehre deniz yolu ile olan erişimini engellediğidir. Bu konuda her hangi bir önlem alınmamakta sadece gelecek olan gemilere bilgi verilmektedir. Uzun zaman sonra buralara İzmir'e giriş yönünü belirten kazıklar çakılacaktır. Asal tedbir ise Gediz'in mecrasının daha kuzeye kaydırılması ile 19. yüzyılın sonlarında alınacaktır. Girişim 1870 yılında hareketlenecek ve İzmir Rıhtımının yapılması ile 1875 yılında ciddi olarak gündeme gelecek ve çalışmaların 1888 yılı sonlarında tamamlandığı görülecektir.

Bir tarafta Gediz'in ıslahı ve diğer taraftan İzmir'e yeni bir Rıhtım ve Liman yapılma çabaları İzmir Ekonomisinin en coşkulu dönemlerine denk gelmektedir.

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



İzmir Körfezi, 1768–1770, Antonio Borg

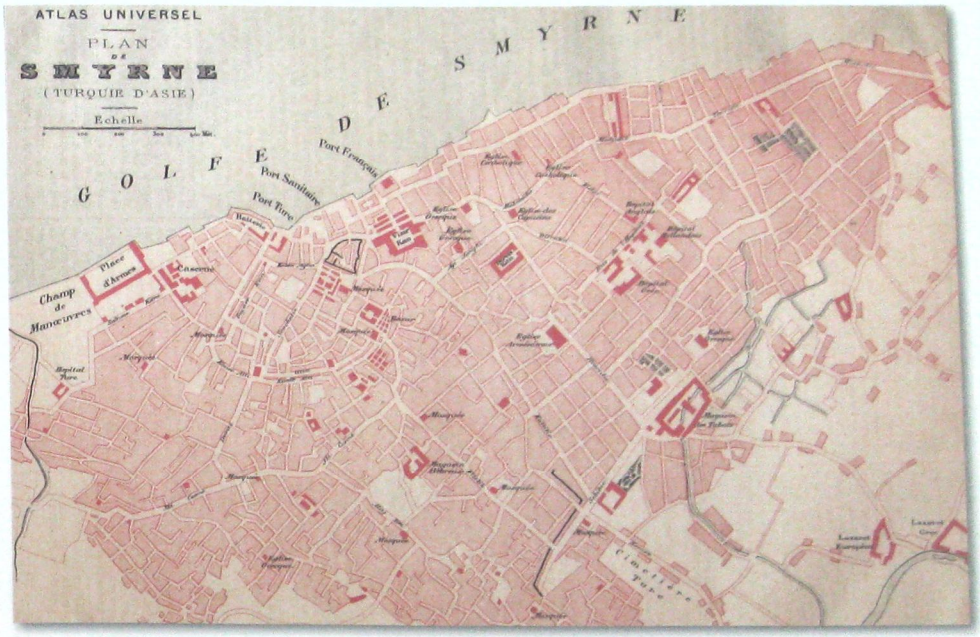
Antonio Borg'un 1670 yılında yayınlanmış haritası Henrick Doncker ve 1764 yılında Joseph Roux tarafından yapılmış İzmir Körfezi Haritası ile büyük benzerlikler taşımaktadır. Her iki haritada da İzmir'in konumu, Tuzla, bataklık alanlar ve İç Liman net olarak gösterilmektedir. Meles ile kumullar arasında yer alan Tuzla bu yıllarda daha belirgin durumdadır ve sonralan Punta adını alacak yöre bataklık olarak gösterilmiştir. Yeni Kale açıklarında ise Gediz'in doldurduğu alanlar geniş bir bölgeyi kaplamaktadır.

Aydın Demiryollarına yönelik çalışmaların başlaması ile bu kesimdeki bataklık alanlar daha sonra kurutulmaya başlanmış ancak, bu kez de terk edilen Tuzlanın bataklaşmış arazileri İzmir için sorun olmaya başlamıştı. Aydın Hattının yapılması ile şehrin bu kesimle irtibatı kesildiği için bu alanlar ilk zamanlar unutulmuş ve batak olarak bırakılmıştı.

İzmir Rıhtımı yapılması için kıyının doldurulma işleminden önceleri de kıyıda dolgu işlemlerinin yapıldığı bilinmektedir. Bir dönemlerin kıyısı olan ve Büyük Vezir Handan başlayarak bir ölçüde şehrin bitim noktası olarak kabul edilen ve fasulye bahçeleri ile ünlü olan Fasula Meydanına ulaşan Sultaniye Caddesinin kıyı olarak kullanıldığı dönemler çoktan geride kalmıştı. Bu yıllarda kıyıda yer alan ve özellikle ticarette ön planda olan İngiliz gemilerinin demirlediği ve İngiliz Konsolosluğunun bulunduğu İngiliz İskelesi de iç kesimlerde kalmıştı. Artık Kemeraltı Caddesinin oluşturduğu iç limandan da eser kalmamıştı. Bu yıllar İzmir'in çift gümrüklü yaşadığı son dönemdi. Bir tarafta Osmanlı ve diğer tarafta da Fransız Gümrüğü faaliyet göstermekte idi. Rıhtım yapımı ile İzmir artık tek gümrüklü olacaktı.

İzmir Rıhtımı yapılmadan önce de Avrupa ülkelerinin cazibe odağı olan şehir için çeşitli yayınlarda yazılar çıkmakta ve Avrupalıların merakı ve şehre göçü sanki teşvik edilmekte idi. Zaten bu yıllar öncesinde mistik havası ve ören yerleri ile merak uyandıran doğunun bu köşesine pek çok kişi gelerek boş olan ticaret hayatındaki yerlerini almıştı. Bu kapsam içinde pek çok tarihi eser de Avrupa Müzelerindeki yerlerini almakta idi. Rıhtım ve Liman yapımı ilk aşamada sistemi kontrol altına aldı ve İzmir'in çift başlı gümrük sistemi tek yönetim altına girdi ise de Liman işletmesindeki bir tür yap-işlet-devret formülünün son kısmını beceremeyen Osmanlılar Liman işletmesinde söz sahibi olamadılar.

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



Plan de Smyrne, Atlas Universel

Rıhtım ve Liman inşası öncesinde İzmir kıyısı.
(Bu yıllarda daha Aydın ve Kasaba Demiryolları yapılmamış durumda olduğundan haritanın gerçek tarihi 1860 yılları civarıdır).

İzmir Körfezi ile ilgili olarak Liman yapımından önce özellikle İngilizlerin ve Fransızların yörede pek çok denizcilik çalışmaları olmakta idi. Örneğin İngiliz Deniz Kuvvetleri için Richard Copeland ile Thomas Graves körfezin derinlik haritalarını çıkarmıştı.

Liman işletmesinde olduğu kadar Liman yapımında da müteahhit firmanın istekleri hep ön planda kaldı. Örneğin mendirek yapımında ilk başlarda güneyi kapalı bir mendirek yapılacak iken sonraları bu kısım açıldı ve güneye de bir mendirek ilave edildi. Aslında bu ilave ilk tasarım aşamasında Limana girişin hatalı olarak kuzey mendireğinden verilmesinin düzeltilmesi olarak görüldü ise de Gümrük Depolarının denize doğru uzaması ve mendirek ile depolar arasındaki geçişin gerekli genişlikte planlanmamasından ötürü bu yatırım atıl olarak kaldı.

Bununla beraber, her ne kadar derinlikler belirtilmemiş ise de İzmir ve Körfezi için yapıldığı bilinen ve bu güne gelmiş olan en eski harita/plan Piri Reis'in Kitabı Bahriye'sinde bulunmaktadır. Burada demirleme ve diğer gerekli denizcilik bilgileri yer almaktadır. Takip eden yıllarda İzmir Körfezinin çok sayıda planı yapıldı. Hepsinde de doğal olarak İzmir gösterilmekte idi. Ancak, İzmir'i kendi başına gösteren ilk ölçekli plan Thomas Graves tarafından 1836 yılında yayınlanmıştır. Bunu takiben 1856 yılında İtalyan Luigi Storari'yi görüyoruz. 1876 yılında da Alman Lamec Saad İzmir'in planını çıkarmıştır. Bu üç plan birbirini tamamlamaktadır ve pek çok yayında radikal olmayan değişikliklerle kullanılmıştır. Elisée Reclus, Georgides Demetrius, Aristote Fontrier gibi pek çok kişi bu planları kapsayan yayınlar yapmıştır. Planlardaki en önemli değişiklik de Rıhtım Planlarının bu planlara eklenmesidir. Söz konusu planlar da Polycarpe Vitalis'in başında olduğu bir grup tarafından yapılmış ve ölçekli olarak 1870'li yıllardan sonra ortaya çıkan şehir planlarında yer almıştır. Ancak, bu ilk planlarda güney mendireği yer almamaktadır ve bu kısım kapalıdır.

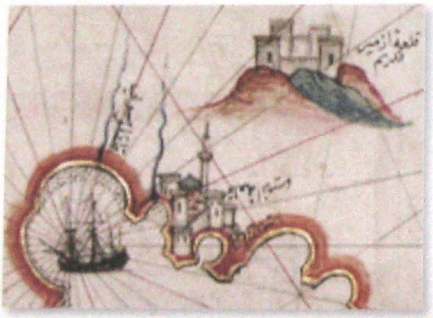
Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org



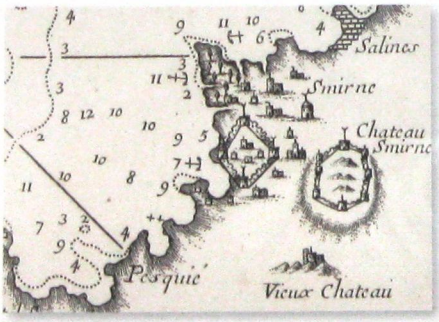
Deutche Rundschau für Geographie und Statistik, 1899, Prof.Dr. Friedrich Umlauft

1- Gemilerin Demir Atma Yeri. 2- Demiryolu İskelesi. 3- Aydın Tren İstasyonu. 4- Liman Havuzu/Sığınma Yeri. 5- Kışla. 6- Deniz Feneri. 7- Diane Banyoları. 8- Diane Tapınağı Kalıntıları. 9- Antik Su Kemerleri. 10- Apollo Tapınağı Kalıntıları. 11- İngiliz Askeri Mezarlığı. 12- Değirmen. 13- Kervanlar Köprüsü. 14- Karantina Kuruluşu. 15- Kale. 16- İsyancılardan Korunmak İçin Yapılmış Surların 1736 Yılındaki Kalıntıları. 17- Eski Liman Yeri. 18- 1674 Yılında Yapılmış Vezir Ahmet Su Kemerleri. 19- Türk Mezarlığı. 20- Buhar Değirmeni. 21- Vali Konağı. 22- Mezbaha. 23- Kasaba Tren İstasyonu.

Her ne kadar Umlauft'un planının yayın tarihi 1899 ise de planda Rıhtım Mendireğinin güney kısmı kapalı olarak tasarlanmış ve planlamış hali ile plan 1870'li yıllardan önceki durumu göstermektedir. İzmir'in yayılma alanı ve Rıhtım yapılması ile doldurulacak olan alanlar ve Umlauft'a göre şehrin önemli odakları bu planda belirlenmiştir.

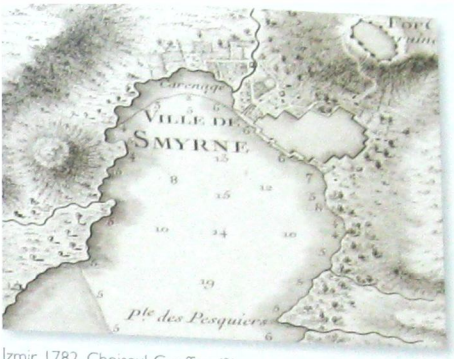


İzmir 1520, Piri Reis (1)



İzmir 1764, Joseph Roux (2)

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



İzmir 1782, Choiseul-Gouffier (3)



İzmir 1801, John Luffman (4)



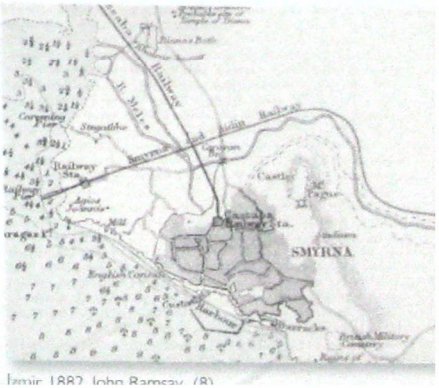
İzmir 1856, Luici Storari (5)



İzmir 1870, Anonim (6)



İzmir, 1876, Lamec Saad (7)



İzmir 1882, John Ramsay (8)

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



İzmir, 1925, Müdafaa-ı Milliye Vekaleti

1925 yılında basılmış olan yukandaki harita 40x50 ebatlarında parçalardan oluşmuştur. 1/25.000 ölçeklidir ve yeni kurulmuş Cumhuriyet ilk haritalarındandır. Önceki yıllarda yapılmış olan haritalardan yararlanarak düzenlenmiş olup 1922 yılının İzmir'deki tahribatı burada açı olarak görülmektedir. Gümrük Mevkiinden itibaren Punta Burnuna kadar tüm Rıhtım kesimi ekonomik ve sosyal yaşamını kaybetmiştir

---

İzmir Rıhtımının tamamlanması ile birlikte İzmir yeni bir evreye girmişti. Ancak, aynı dönemlerde Selanik ve Beyrut gi İzmir'in yarıştığı şehirlerin de Liman ve Rıhtımları tamamlanmıştı. Buna rağmen İzmir hep bu rakiplerinin önünde durc 17. yüzyıl başlarında maceralı bir gelişim trendine giren İzmir için Rıhtım bir dönüm noktası idi. Bu nedenle de Rıhtım b vitrin olarak çalıştı. Anadolu'nun dışa açılan kapısı olarak ilk başlarda hep dışarıdan görüldü. Bu nedenle Rıhtım maceras yansıtan bu kitapta ilk başlarda kapının dışından içeriye bakış verilmektedir. Tabiatı ile bu dönemlerde fotoğrafın daha orta çıkmamış olması çizimlerle, biraz da çizicinin hayali ve de görmek istedikleri ön planda olarak görüntüler yer almaktad Fotoğrafla birlikte şehrin iç kısımlarına daha rahat girilme imkanı ortaya çıktı. Daha sonraki yıllarda kartpostalların devre girmesi ile birlikte görüntüler daha da anonimleşti.

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

Kitapta yer alan Rıhtım görüntülerinin sıralanmasında belirli bir kronoloji takip edilmedi, zira İzmir Rıhtımında ve Limanında bu tür bir düzeni ortaya koyacak sıralı bir yaşam hiçbir zaman olmadı. Kah neşeli kah hüzünlü bir evre sürekli burada yaşandı. Société des Quais de Smyrne'in (İzmir Rıhtımı Şirketi) satın alındığı 12.06.1933 tarih ve 2309 sayılı kanun bu yaşamda diğer bir evre oldu. 03.09.1932'de parafe edilen satın alınma anlaşması ile 7.827.690 Fransız Frangına Rıhtım devletleştirildi. Bu sayede Reşadiye Tramvay Hattı elektrik ile modernize olurken hala atlarla çekilen Rıhtım Tramvayları Hattı da satın alınıyordu. Dolayısı ile Société des Quais de Smyrne macerası bu tarihte son buluyordu. Bu son, aynı zamanda bir el değiştirme sürecinin de sonu idi. Zira buraya gelinceye kadar Rıhtım çok kez el değiştirmiş farklı şekillerde çalıştırılmıştı. Buradaki çalışma da bu tarihe kadar Rıhtımı getirmektedir.

İzmir'de görülen tüm değişimler ilk başta Rıhtımda ortaya çıkmakta idi. Bütün yenilikler burada denenir, kabul görürse şehir tarafından benimsenirdi. Zaten Rıhtımın kendisi de bir yenilik idi. Evrensel yaşamın yansıması olarak kabul görmüştü. Benzerlikler ve benzemezlikler burada birleşirdi.



Anonim

1925'li yıllarda İzmir Rıhtımı.
Benzerlikler ve benzemezlikler bu yıllarda hep bir arada yaşamakta idi.

Rıhtımın yapılması ile İzmir'i yenileme, iç kısımlarla bağdaşmayan yeni düzeni şehir ile uyumlu hale getirme çabalarının da bu yıllarda başladığı bilinmektedir. Kasaba Garını, Gümrük Binalarına eriştirme çabası yanında, yörede yer alan ve Ermeni Mahallesine bulunan Amerikan Misyon Okullarını denize eriştirmeyi hedefleyen çabalar görüldü. Bu husus Şirket Bulvarı olarak adlandırılan ve günümüzde Fevzipaşa Bulvarı olarak bilinen yola paralel ikinci bir geniş cadde açılması id Söz konusu cadde Borsa Binasının yanından denize açılacak idi. Diğer bir yol açma istemi de Bella Vista (Gündoğdu olarak adlandırılan kıyı kısmından Kasaba Garına erişen bir diğer cadde açılması idi. Bu cadde de diğerleri gibi 30 metr genişlikte olacaktı. Ayrıca Aydın Garı ile Kasaba Garını bağlayacak yeni bir yol da açılacaktı. Bunlara ek olarak yine Rıhtımı iç kesimlerle bağlantısını sağlayacak diğer bir ulaşım bağlantısı da Kraemer Palace yanından iç kesimlere erişecek ve bütü bu yollar birbirleri ile bağlantılı olacaktı. Bu yeni planlama önerisi modern bir İzmir yaratmayı amaçlamakta idi ve ön plan da önerilerin sahibi olarak Société des Quais de Smyrne'in projelerini yapan Polycarpe Vitalis çıkmakta idi. Bütün b çalışmalarda 1870 yılında karalaştırıp 2 yıl sonra yıkılmış ve boşaltılmış olan Saint Pierre Kalesinin bulunduğu harap halde alana yeni bir Belediye Binası yapılacak ve buradan tesis edilecek bir yol da Hapishane ve Guraba-i Müslimin'e kad erişecekti. 1889 yılında çalışmaları tamamlanarak ortaya atılan bu yeni planlama anlayışının sahibi Vitalis'in önerilerinde sadece Kasaba Garının önünden açılacak bulvara çok sonraları başlanabildi. Başlama kararının alınma tarihi de Mayıs 19 yılına denk gelmekte idi. Belediye Binası da ancak 19[illegible] yılında tamamlanabildi.

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

Polycarpe Vitalis'in planlamasını yaptığı çalışmalarda ilk önerilerin Mithat Paşanın valiliği sırasında gündeme geldiği, Mithat Paşanın İzmir'deki süresinin yeterli olmaması ile çalışmaların duraksadığı ve akabinde bir süre sonra Halil Rıfat Paşanın özellikle ikinci Valilik döneminde bu işlerin yeniden gündeme geldiği görülecektir. Vitalis'in önerilerinde mali güçlük içinde olan Belediyeyi rahatlatmak için Fransa'dan finansman sağlayacak Compagnie Générale d'Entreprise isimli bir şirket sermayedar olarak yeni bulvarların açılışına katılacaktı. Ancak, gerek Valilik ve gerekse Belediye yabancı sermayeye sıcak bakmıyordu. Hatta Vitalis'in görevli olduğu Société des Quais de Smyrne'in bir Fransız şirketi olması bu güvensizliği arttırıyordu. Belediye imar işleri için kendisi sermaye sahibi olmamasının yanında ayrı bir şirket de kuramıyordu. Bu kapsam içinde Belediye, imar işlerini, daha sonra İzmir'de Belediye Reisi olacak Uşşakizade Muammer Bey'in babası Sadık Beyin başında olduğu bir şirket kurulmasını ve işlerin de bu şirkete verilmesini istiyordu.

Bütün bu karmaşalar ve güvensizlik ortamı İzmir Rıhtım imtiyazının verildiği yılda başladı. Sonuçta İzmir'in imarı için kurulan "İzmir İmarat ve İnşaat-ı Umumiye Şirketi" 25 Haziran 1917'de kuruluşunu yasallaştırdı. Ancak, kısa süre sonra 15 Mayıs 1919 tarihine gelindi. İşgal döneminde ise Yunanlılar, imardan ziyade sosyal ve kültürel etkinliği asal politika haline getirince, İzmir'de her hangi bir imar faaliyeti gerçekleşmedi. 1867 yılında başlayan İzmir'in yeniden imar edilme düşünceleri de bu yıldan 1919 yılına kadar geçen 52 yılda 37 valinin gelip gitmesi ve 1868 yılında kurulan İzmir'deki Belediye Teşkilatının ilk dönemlerdeki acemiliği ve daha sonra içinde olunan ekonomik güçlüklere Belediye Meclisindeki heterojen grubun farklı çıkarları da eklenince Belediye pek iş yapamaz oldu.

1925 yılına gelindiğinde İzmir'in yeni imar planı 1867 yılında başlayan farklı yaklaşımların bir sentezini yapmaktan başka bir iş üretemedi. Her ne kadar yanmış alanlarda yeni bir düzen ortaya konmaya çalışıldı ise de temelde Polycarpe Vitalis'in tasarladığı planın büyük etkisi olmuştu ve planın ana hatlarını bu taslak oluşturmuştu. Her ne kadar Vitalis'in planında Birinci, İkinci, Üçüncü Cadde olarak isimlendirdiği adlar yollara konmadı ama aynı izler René ve Raymond Danger Kardeşlerin planında yer aldı. Zaten söz konusu planın çok kısa sürede tamamlanması da bu temele oturmasından kaynaklanmakta idi.

1922 sonrasında ise İzmir kendi kaderi ile yalnız bırakılmış bir şehir olarak görüldü. Buna rağmen İzmir Rıhtımı kendi başına her türlü olumsuzluğuna karşın, dışa açılan bir kapı olan İzmir'in temeli olarak görüldü. Her türlü olumsuzluğun üstesinden gelen bu mekan farklı dönemlerde farklı yaşam felsefelerini yaşatma açısından bir örnek alan olmaktadır. Dolayısı ile de bu örneği sırası içinde değil yaşadığı karmaşa içinde, yaşamından kesitler vererek ele almak daha olumlu bir yaklaşım olarak görüldü. Mendirekleriyle tanımlanan Liman, ticaret hayatını simgelerken bunun dışında kalan Rıhtım sosyal hayattan ve yaşamdan kesitler verdi.

Çınar ATAY

1. Piri Reis. *Kitabı Bahriye*, The Historical Research Foundation, Istanbul, 1988
2. Roux, Joseph. *Recueil des Principaux Plans des Ports et Rades de la Mer Méditerranée Estraits de ma Carte en Douze Feuilles, Dédiée à Mons. Gr. le Duc de Choiseul, Ministre de la Guerre et de la Marine, Gravée avec Privilège du Roy, par son très Humbre Serviteur Joseph Roux Hidrographe du Roy à Marseille*, 1764
3. Choiseul-Gouffier, Marie-Gabriel-Florent-Auguste de. *Voyage Pittoresque de la Grèce*, Paris, 1782.
4. Luffman, John. *Plans of the Principal Cities, Harbours, Forts & c. i the World*, London, 1801
5. Çınar Atay. *Osmanlıdan Cumhuriyete İzmir Planlan*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı, 1998
6. *Goldthwaite's Universal Atlas*, 1891
7. Lamec Saad.
8. McCulloch, John Ramsay. *A Dictionary Practical, Theoretical and Historical of Commerce and Commercial Navigation*, Longmans, Green and Co. London, 1882.
9. Demetrius Georgiades, *Smyrne et l'Asie Mineure, Au Point de Vue Economique et Commercial*, Paris: Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 1885.
10. *Guide de Voyage, Turquie* 1905.

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

EL DEĞİŞTİREN GİRİŞİM İZMİR RIHTIMI

1867 yılına kadar İzmir şehrinin kıyısında ne bir barınak ne de bir Rıhtım bulunuyordu. Özelikle sert rüzgarların estiği havalarda kıyıya yönelik liman faaliyetleri yapılamamakta idi. Bunun yanında 1839 ve 1856 yıllarındaki Osmanlının dışa açılma veya diğer deyimi ile yabancı ülkelere tanıdığı ticari imtiyazlar İzmir'i Osmanlı ülkesinde ticari açıdan ön plana çıkarmıştı ve 1865 yıllarına gelindiğinde İzmir'e yabancı ülkelerden ortalama günde 5 gemi (buharlı veya yelkenli) gelmekte idi. Bu sayı dönemi için ve özellikle İzmir için dikkate değer bir sayı idi.

1867 yılına bu hızla girildiğinde İzmirli üç İngiliz kurdukları şirkete Osmanlı Hükümetinden İzmir'e bir Rıhtım yapma imtiyazını almışlardı. Bu şirket aldığı 35 yıllık imtiyaz karşılığında Osmanlıya, Rıhtımlardan ihraç edilecek veya ithal edilecek her mal üzerinden bir hak verecekti. Aynı yılın Kasım ayında İzmir'de görülen deprem ve denizin ortaya çıkardığı dalgaların ahşap kıyı donanımlarını tahrip etmesi de girişimleri hızlandırmıştı.

İzmir ekonomisinde etkin olan İngilizler bu sayede deniz ticaretini daha yoğun denetlemeyi amaçlamak üzere şehre bir Rıhtım yapma işini ele geçirmişlerdi. J. H. Charnaud, A. Baker ve G. Guerracino adlı bu üç İngiliz tüccarın kurdukları şirket, 1865 yılında dolgu yaparak Rıhtım inşaatına başladı ve imtiyazla Rıhtımın büyük bir kısmı 1876 yılında tamamlandı. Eklentilerle birlikte tam olarak Rıhtım ve gümrük yapıları 1880 yılında bitirilmişti.

1865'te İzmir'de ticaret yapan üç İngiliz tüccarın giriştiği bu iş Osmanlı Devletiyle örnek bir yap-işlet-devret modeli olarak görülebilir. Şirket, işin müteahhitliğini Fransız asıllı "Dussaud et Frères" şirketine vermek üzere İzmir Fransız Konsolosu Bentivoglio d'Aragon'un tavsiyesi ve araya girmesi ile bir anlaşma yapmıştı. *Vilma Hastaoglou-Martinidis, Réseaux d'Innovations: Travaux Portuaires dans les Villes Levantines, 1850–1920, 7th Urban History Association Conference – Athens 2004*

> **La construction du quai moderne de Smyrne fut le fruit de l'initiative des trois négociants anglais de la ville, John Charnaud, Alfred Barker et George Guerracino, qui obtinrent, en 1867, du ministre ottoman du Commerce et des Travaux Publics la concession de la construction d'un quai, de 3.325m de long devant la ville. Cependant, c'est sur la recommandation résolue du consul général de France à Smyrne Bentivoglio d'Aragon que les concessionnaires s'adressèrent aux entrepreneurs français Dussaud Frères, grosse firme marseillaise d'une solide réputation pour les travaux portuaires accomplis à Cherbourg et Marseille, Alger, Trieste et Port-Said.**

Ancak, üç İzmirlinin kurmuş olduğu şirket ile işvereninin düştüğü anlaşmazlıklar sonucunda ve de maddi olanakları temin edemeyen J. H. Charnaud, A. Baker ve G. Guerracino, kurmuş oldukları şirketi Dussaud Kardeşlere (Dussaud Frères) satar. Bu tarih 6 Mayıs 1869'dur ve şirketin adı Société de Quais de Smyrne'dir. Müteahhit firma, dört yılda bitirilmesi gereken işlemleri, yaptığı çeşitli uzatma içeren anlaşmalar sonucunda tamamlar. Bu kapsam içinde 1876 yılı Pasaport kısmındaki binaların bitiş tarihidir.

Başlangıçtaki girişimci olan, J. H. Charnaud, A. Barker and G. Guarracino, İzmir'in önde gelen tüccarları olarak kurdukları şirkete "Smyrne Quay Company" adını vermişlerdi ve İdare Heyetinde A. Cousinéry, Baron Alliotti, P. Alliotti, E. de Creamer, F. Charnaud, K. Abro, A. Spartali ve A. Alliotti gibi isimler yer almaktaydı. Bunlar arasında sadece Cousinéry Fransız kökenli idi ancak, kendisi İngiliz tabiiyetine geçmişti.

İlk imtiyaza göre 1912 yılında sona erecek işletme hakkı sözleşmesini göz önüne alan yapımcı yeni şirket maliyeti 17 milyon frank olarak yeniden hesaplar ve 1875 yılında gelindiğinde [illegible] geri karlı bir biçimde tamamladı. Bu

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

başarılı ve karlı durumu gören İngilizler, İstanbul'da bulunan sefirleri vasıtası ile şirkete çeşitli güçlükler çıkarmaya yöneldiler. Bu mücadele yaklaşık 6 yıldan fazla sürdü ve sistemleri ve de moralleri bozulan Dusaaud Kardeşler her türlü haklarını ve imtiyazlarını alıcı olmak isteyen İngilizlere satmak istediler. Mayıs 1882 yılında Londra'da bir anlaşma yapıldı. Günümüzde bilinemeyen bazı nedenlerden ötürü bu anlaşmanın son anda bozulduğunu da biliyoruz.

Bu arada İzmir'de Fransız menfaatlerinin koruyucusu olarak ortaya çıkan aracıların İzmir Rıhtım Şirketinin (Société de Quais de Smyrne) Müdürü ve de Dussaud Kardeşlerin yeğeni olan kişiye giderek (bu kişi daha sonra İzmir'de önemli etkileri olacak Elie Guiffray'dir) şirketin İngilizlere değil de Fransızlara satılmasını ve bunun milli bir mesele olduğunu aktarmasına karşın Şirket Müdürünün bunun bir ticari iş olduğunu ve milli bir mesele olmadığını aktarmasına rağmen söz konusu aracılar Şirketten aldıkları vekalet ile İngilizlerle kesilen anlaşmayı 1883 yılında tekrar masaya yatırarak Paris gittiler. Fransız Hükümetini, İngilizlerin Batı Anadolu'da artan sosyal ve ekonomik gücüne karşın girişimde bulunulmasına ikna ettiler ve Fransa Bakanlar Konseyi, Dussaud'yu işletmeyi İngilizlere satmaktan vaz geçirmek için gizlice Paris'e çağırdı. Artık Temmuz 1883 yılına gelinmişti. Dussaud 1Ağustos'ta bu daveti kabul ettiğini telgrafla bildirmesine karşın ikinci bir telgrafı aracı kişilere yollayarak onları Vaucluse, Courthézon'daki şatosuna görüşmek üzere çağırdı ve Osmanlı Hükümetinden gelen bilgiler doğrultusunda İngilizlerle anlaşmak üzere olduğunu bildirdi. Dussaud Kardeşler daha önce Ferdinand de Lesseps'in yanında Süveyş Kanalının inşasında müteahhitlik hizmetlerini yapmanın yanında Marseille, Cherbourg, Trieste, Port Said ve Cezayir Limanlarını da inşa etmiş tecrübeli bir şirketti.

Aracıların çabaları ve Dussaud'ya aynı avantajların Fransızlar tarafından da sağlanacağının aktarması ve meseleyi milli ve de Fransız menfaatlerinin Batı Anadolu'daki gelişiminin bir parçası olduğuna ikna edemediler ve İzmir'e döndüler. 11 Eylül 1883 de söz konusu aracılar Fransa Devlet Müsteşarından bir mektup alıyordu. Bu mektup öz olarak "...Dussaud'nun hissiyatını anlamadığını ve işi Fransız veya İngiliz fark etmeksizin ilk gelene vereceğini..." belirtiyordu. Ancak bir türlü satış anlaşması sağlanamıyordu. 1886 yılında İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketinin yönetiminden bir grup İngiliz adına M. Watson ile bir sözleşme imzalandı. Rıhtım Şirketi 8.500.000 franga İngiliz gruba satılıyordu. Bu durumda deniz ve kara ticaretinde Fransızların %18 payına karşın %50 payı ve 850 kilometre demiryoluna sahip olan İngilizler öncülüklerini kaptırmamıştılar. *Demetrius Georgiades, La Turquie Actuelle, Les Peuples Affranchis du Joug Ottoman et les Intérêts Français en Orient, Editeur Calmann-Lévy, Paris 1892.*

Les illusions du concessionnaire des quais, qui croyait ses négociations de 1883 sur le point d'aboutir, furent encore une fois de courte durée avec les Anglais, car ce n'est qu'en 1886 qu'un contrat de vente fut signé avec M. Watson, représentant d'un groupe anglais et administrateur du chemin de fer de Smyrne à Casaba ; le groupe anglais devenait ainsi acquéreur de l'entreprise française pour une somme de £ 340 000, soit 8 500 000 francs.

Il n'est pas sans intérêt de faire remarquer encore une fois ici que les Anglais figurent dans le mouvement commercial et maritime de Smyrne pour à peu près 50 p. 100 du trafic total, contre 18 p. 100 environ afférent au commerce français ; qu'ils possèdent en outre à Smyrne et dans sa province, la plus importante de toutes les provinces de l'empire ottoman, deux chemins de fer ayant un ensemble de plus de 850 kilomètres de voie ferrée.

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

Aracıların ısrarlı ve vazgeçilmez girişimleri bu kez Osmanlı Hükümeti üzerine yöneldi ve Osmanlıları, İngilizleri Anadolu'nun tek ticari hakimi yapacak bu anlaşmadan vaz geçirmeye çalıştılar. İngilizlerin Mısır ve Kıbrıs'tan sonra İzmir'de de hakim olacaklarını ve bunu Çanakkale Boğazı ve İstanbul ile sonuçlanacağını açık olarak ifade ettiler. Bu durumdan etkilenen Sultan Abdülhamit, Paris Elçisine talimat yollayarak Dussaud ile görüşmesini ve Rıhtımı İngilizlere satmasının Bab-ı Ali tarafından istenmediğinin ifade edilmesini istedi. Dussaud'nun işletme hakkına sahip olduğunu ve dilediğine satma yetkisinin bulunmasını ve kararı veto ettiğini ifade etmesine karşın Osmanlının direnci sert oldu. Şirketin İngilizlere satılmasını istemiyorlardı. 1886 yılı Bab-ı Ali ile (Sublime Porte) tüm pazarlıklar ve görüşmelerin kesilen ilk dilimini oluşturuyordu. Bu şekilde görüşmeler bitmek bilmeden 1888 yılına kadar sürüp gitti.

Avrupa güçleri ile bu yıllarda yapılan yeni ticari anlaşmaların etkisi ile gelişen İzmir ticaretinde ihraç için gerekli olduğu ortaya çıkan büyük gümrük depoları ve genel mağazaların yapımı olayda yeni sahneler açmıştır. İzmirli aracıların ve önderlerinin devreye girmesi ile bu kez aracılar, yeni bir anlayış ile Paris'teki Osmanlı Sefirine giderek onun da katkısı ile pek çok kapitalist ve üst düzey kişiden referans mektupları ile İstanbul'a döndüler. Sadrazam, Gümrükler Genel Müdürü, Münir Paşa ve daha pek çok üst düzey saray yetkilisini etkileyerek Ocak 1889'da yaklaşık 22 yılı kalan imtiyazın uzatılması ile yeni binaların yapımı konusunda ikna etmeye çalıştılar. Öneriler arasında Rıhtımın mülkiyetinin Padişahın kişisel mülkiyetine geçmesi ve bu duruma bağlı olarak 22 sene kalan işletme hakkının da 51 seneye uzatılması teklif ediliyordu. Bu durumda 15 milyon franklık yeni yatırım da öneriliyordu. Sonuçta yeni bir şirket kurulması da teklif edilmişti. Aracıların, İstanbul'da uzun süre kalması ve Agop Paşanın (Maliye Nazırı) önerisi ile bu sürenin 3 ay kadar sürmesi sonucunda teklifi yapan aracıların, Paris'e Rıhtım Şirketinin sahipleri ile görüşme yapmaları ve yeni yatırımlara kapital bulunması için yollanması ile sonuçlandığın bilmekteyiz. 1889 Nisan ayında Paris'e varan "aracılar" başarıya ulaştılar ve birkaç ay sonra Agop Paşa ile 10 milyon 50 bin franklık sözleşmenin imzalanması ile olay son buldu. Kasım 1889'a bu şekilde varıldı. Demetrius Georgiades, *La Turqui Actuelle, Les Peuples Affranchis du Joug Ottoman et les Intérêts Français en Orient, Editeur Calmann-Lévy, Paris 1892.*

Arrivé à Constantinople en janvier 1889, il se mit tout d'abord au courant des négociations de la Société des Quais avec le gouvernement turc, négociations qui se trouvaient dans un état stationnaire, parce que l'affaire telle qu'elle était ne paraissait pas en rapport avec les exigences du concessionnaire *et les conditions* financières dans lesquelles se négociait l'affaire pour une période de vingt-deux ans d'exploitation que la concession comportait.

Dans ces conditions M. N*** conçut un projet qu'il soumit à S. A. le grand vizir et, par un haut personnage du palais, à S. M. le sultan directement. Dans ce projet, M. N*** proposait : 1° de racheter les quais de Smyrne au nom du département de la liste civile de S. M. le sultan avec tous les droits acquis de la concession des quais ; 2° d'accorder à cette concession une nouvelle prolongation du droit d'exploitation de cinquante et un ans en plus des vingt-deux qui restaient encore à M. Dussaud, *à charge pour la nouvelle Société*, que les amis de M. N*** à Paris s'engageaient à fonder *en apportant un capital de 15 millions de francs*, de construire à ses frais un nouveau port à Smyrne, des magasins généraux, des entrepôts de douane et d'améliorer l'outillage du port de Smyrne, pour l'embarquement et le débarquement

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

Bütün bu süreçler içinde Osmanlı Bankasının rolünü de görmekte yarar vardır. Özelikle Agop Paşanın Maliye Bakanı olmasından sonra araları gergin olan Osmanlı Bankasının yönetimini değiştirmeyi planlayan Agop Paşa bunu başarır ve Bankanın başına kendisi ile yakın olan Sir Edgard Vincent'ı geçirir. Bu değişim ünlü aracıların Paris'e ikinci seyahati sırasında Kasım 1889 da gerçekleşir ve Agop Paşanın, Banka yönetimi ile Osmanlı borçlarının ödenmesinde yön değiştirme ve bunların bir kısmının Rıhtım inşası için kullanılmasına iknaya çalıştığı dönemdir.

Bu sürede Osmanlı Bankası İzmir'e bir müfettiş yollayarak şirketin durumunun incelenmesini gündeme getirdi. Bütün bu süreçlerde işi manipüle eden aracıların yine aktif olduğunu ve Bankayı ikna etme çalışmalarında bulunduğunu biliyoruz. Özellikle bu süreçte Osmanlı Bankasının Londra'daki en etkin kişilerinden olan ve Osmanlı Kasaba Demiryolu Şirketinin Yönetim Kurulu Başkanı olan Waterfield'in de rolü olduğu görülmektedir. Osmanlı Bankası ile sorunların çözülmesi Agop Paşanın, Bakanlıktan para verilmesinin kabul edilmemesi ile arka plana atılması sonucunda, Rıhtım Şirketinde Osmanlının devreye girmesi engellendi. Osmanlı bu süreçte sadece izin veren durumuna düşmüştü. Ancak, Agop Paşa arka plana düşünce aracıyı çağırarak teklifini tekrar müzakere ve kabul etti. Bu arada Osmanlı Bankası ile Osmanlı Hükümetinin ekonomik alanda bir çekişmesi ön plana çıkmaktadır. Aracıların bu görüşmeler sonucunda Fransa'dan sermaye bulma çabalarının devreye girdiğini de görmekteyiz. 14 Nisan 1890'da bulunan kapital ile İstanbul'a gelen aracı ile Agop Paşanın yaptığı anlaşmayı Sultan'a imzalatamaması İstanbul'a kadar gelen kapital sahibinin beklemeden ayrılmasına sebep olmuştu. Kapital bulunamaması sonucunda Agop Paşa tekrar Osmanlı Bankasına döndü ve Sir Edgard Vincent ile anlaştı. Fransız menfaatlerini kollayarak Fransız kapitali getiren aracıların bu duruma tepkisi Temmuz 1890'da İstanbul'u terk etmek olacaktır. Aracılar olarak özellikle 1888 yılından beri binlerce frank harcayanlar, Agop Paşaya Paris'ten 14 Agustos 1890 tarihli uzun ve sitem dolu bir mektup yazarlar. *Demetrius Georgiades, La Turquie Actuelle, Les Peuples Affranchis du Joug Ottoman et les Intérêts Français en Orient, Editeur Calmann-Lévy, Paris 1892.*

> **Sur ces entrefaites M. N*** apprit, par ses moyens d'informations particuliers, à Constantinople, qu'Agop-Pacha, réconcilié de nouveau avec la Banque ottomane, venait de soumettre à Sir Edgard Vincent, le projet de convention arrêté avec les capitalistes français et s'efforçait d'obtenir dè la Banque ottomane, sinon de meilleures, du moins d'égales conditions. Ce procédé parut à M. N*** le comble de la mauvaise foi. Il protesta et quitta Constantinople vers la fin du mois de juillet 1890, après y avoir été berné pendant neuf mois et après avoir dépensé plusieurs milliers de francs, sans parler de la perte qu'à cause de cette affaire, il a dû subir depuis 1888, forcé qu'il était de négliger toutes ses autres affaires. Arrivé alors à Paris, il adressa à Agop-Pacha une lettre de protestation qui mérite d'être citée.**

Bu sırada Agop Paşa Osmanlı Bankası ile anlaşma imzalamak üzeredir. Söz konusu anlaşmada İzmir Kasaba Demiryolu Şirketinin menfaatleri de ön plana çıkmaktadır. Ancak yine de İngiliz hakimiyeti engellenmiştir. Bu dönemdeki karmaşada Almanlar da devreye girmektedir.

Bu süreçlerde aracıların Osmanlıyı etkilemeye devam ettiğini bilmekteyiz. İstanbul odaklı diğer bir kişinin de Osmanlı ile ilişkisi limonileşmiş Fransız etki grupları adına devreye girdiğini görmekteyiz. Pollux isimli bu kişi belirli komisyon karşılığında Osmanlılar ile Fransız aracıların iletişimini kurmaktadır. Osmanlılara yeni bir teklif sunulmaktadır. Rıhtım Şirketini almak için ödenecek parayı bulamayan Osmanlı Devleti, Rıhtımı kiraya vermeyi de düşünmektedir. Osmanlılar; Pollux'ün teklifleri

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

ile 22 senedir işletilen Rıhtımın 10 milyon franga alınması ve buna karşın imtiyazın 40 yıl uzatılması teklifi ile karşılaştı. Bu dönemde Rıhtımın ederinin 30 milyon frank olduğu da biliniyordu. *Demetrius Georgiades, La Turquie Actuelle, Les Peuples Affranchis du Joug Ottoman et les Intérêts Français en Orient, Editeur Calmann-Lévy, Paris 1892.*

> **Non satisfait de ce nouveau sacrifice de la part de la nouvelle Société, Pollux écrivit à son représentant Castor que ce n'était ni suffisant ni acceptable. Dès lors, il a agi de manière à compromettre les négociations qu'il avait engagées au nom du syndicat dont il était le mandataire officiel, et, s'étant mis d'accord avec le concessionnaire primitif des quais dont il était le mandataire officiel, et, s'étant mis d'accord avec le concessionnaire primitif des quais de Smyrne, il a soumis au sultan une nouvelle demande en faveur de ce dernier en vue de lui obtenir une prolongation de quarante autres années, en plus des vingt-deux qui lui restaient seulement, parce que celui-ci lui offrait une commission beaucoup plus considérable que le syndicat parisien.**
>
> **Il est évident que lorsque pour un privilège de trente-cinq ans d'exploitation d'une concession, qui pour sa mise en valeur a nécessité une dépense de plus de 12 millions de francs, on a obtenu, à la faveur des circonstances et grâce aux intrigues d'un mandataire infidèle une prolongation de quarante ans *sans aucune charge d'exécuter de nouveaux travaux d'utilité publique pour le commerce et la ville de Smyrne*, on peut aisément accorder à l'intermédiaire UN OU DEUX MILLIONS DE FRANCS.**
>
> **En effet, l'entreprise qui après vingt-deux ans d'exploitation avait été achetée pour la somme de 10 millions de francs, vaut bien aujourd'hui 30 millions, grâce à la prolongation de quarante autres années.**

Paris'teki sendikanın teklifi olarak gelen bu öneride; İzmir'e yeni bir liman yapılması, gümrük depoları inşası, ticari ama genel mağazaların inşası, Rıhtım ve Liman donanımlarının iyileştirilmesi, Rıhtımın uzatılması, brüt gelirden ana paran ayrılması ve geri kalanı için % 6-7 oranında faiz tahakkuk ettirilmesi öneriler arasında idi.

Bütün bu karmaşık durumlara karşın sözleşmenin ilk imza tarihinin sonu olan 1912 yılında Rıhtımı geri almayı planlan olan Osmanlının bu durumunu engellemek için girişilen çabalar ve Osmanlının ekonomik durumunun Rıhtımı geri alması yetmemesi ve de aracı kurum ve kişilerin devreye girmesi, bunların 100.000 ile 180.000 franklık komisyonlarla iş yapmal sorunlar yaratıyor ve işleri çıkmaza sokuyordu. Fransız yapımcı şirketin ilk başlarda tam kar amacı ile işe girmesi, İngilizle sosyal ve ekonomik güç gösteri çabaları karşısında bunu engellemeye çalışan Fransız grupların çabaları karar verme zorlanan Osmanlıyı tam bir açmaza sokmuştu.

13 Mayıs 1891 tarihine gelindiğinde içinden çıkılmaz bir hal alan şirketin durumuna açıklık kavuşturmak için Osmanlıla şirketin müteahhidi ile görüşme isteği ortaya çıkmıştır. Osmanlının teklifine olumlu cevap veren Dussaud ile yap son anlaşma Osmanlıya sunulan dönem tekliflerini içermekte idi. Buna göre daha önce Dussaud ile yapılmış olan t sözleşmeler geçerli olmakla birlikte imtiyaz süresi artırılarak 1912 yılında 31 Aralık 1953 yılına dek uzatılıyordu. Ayı

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

denizin doldurulması ile elde edilecek alanlara yeni alkol ve petrol depoları yapılacak ve işletme hakkı Dussaudların olacak ve yapımı için gerekli ithal malzemelerin gümrük ücretleri ödenmeyecekti. Şirket arazi ve sermaye gelirinden vergi vermeyecek ve hisse senetleri de vergiden muaf olacaktı. Diğer önemli bir madde de Şirket izin almadan ortak alamayacağı gibi haklarını da başkasına izinsiz satamayacaktı. Petrol ürünleri ise İzmir ithalatında üçüncü sırada idi ve bundan önce kömür ve kereste geliyordu. Petrolün tüm ürünler arasındaki payı 1900'lü yılların başında temelde kabul edilen 18 ürün arasında %10 ila 14 oranında değişmekte idi.

1 Haziran 1891 yılından sonra Rıhtım Şirketi 11 milyon frank kapitallik Fransız Anonim Şirketine dönüşüyordu. Başkan Lejyon d'Honneur sahibi Elie Dussaud idi. Elie Dussaud bu şirketi 1857 yılında kardeşi Elzéard ile kurmuştu. Üç kardeşleri daha vardı Louis, Joseph ve Auguste isimli bu kişiler sonradan liman işlerinde görev aldılar. Elie Dussaud 1899 yılında öldü ve 1891 yılına kadar İzmir'deki şirkette aktif olarak çalıştı. Elie Dussaud 1869–1874 yılları arasında yaşadığı Courthézon'da Belediye Başkanlığı da yapmıştı ve Dussaud Kardeşler servetlerinin 2/3 ünü İzmir'den elde etmişti. *Dominique Barjot, Les Entrepreneurs du Second Empire, Institut d'Histoire Moderne et Contemporaine. Presses de l'Université de Paris Sorbonne, 2003*

> C'est enfin un patronat qui investit et qui entreprend. L'austérité du genre de vie des Mulhousiens est bien connue. Elle commence à se relâcher sous le Second Empire, où on profite davantage de la fortune acquise, mais l'autofinancement reste de règle et permet à certains d'accumuler les usines et de mourir « pauvres », si l'on en croit, du moins, les termes de leur éloge

Elie Dussaud 1886 yılında ikinci kez işletmeyi İngilizlere satmayı teklif etmişti. Ancak, uzun pazarlıklar ve karşı koymalar sonucunda bu kez 1887 yılında şirket Osmanlılara sunulmuştu. Önerilen fiyat ise İngilizlere ilk olarak 1882 yılında teklif edilen fiyattan daha aşağıda idi. 11 milyon frank olan bu değerin altında, 7 milyon frank Osmanlılara öneriliyordu. Bu fiyatla sadece Liman ve Rıhtım sunuluyor, dolgu ile elde edilen arsalar pazarlık dışı bırakılıyordu. Bu işlemlerde de başarılı olunamayınca 1891 yılında Elie Dussaud şirketi yeğeni Elie Guiffray'e satti, Önceleri genel müdür olarak görev yapan, sonra işletmeci olan Guiffray, Mayıs 1914 yılında 43 yıllık İzmir'de oturmuşluğunun ardından Fransa'ya gitti.

Elie Dussaud'nun yeğeni, Elie Guiffray ile birlikte Şirkette, Adolphe Bedoin, Alfred Caporal, Edie Conte, Louis Duclos, Charles Fessart, Aimé Tissot ki, Rıhtım üzerinde çalışan tramvayların müdürü idi ve Felix Granet yönetim kurulunu oluşturmakta idi. Sonuncu kişi Rıhtımın satışı sırasında Osmanlının ödeyecek parayı bulamaması sırasında kiralama sistemi düşünülünce kira işini üstleneceğini bildiren Fransa eski Posta ve Telgraf Bakanı ve Bouche du Rhone Milletvekili idi ve uzun süredir Rıhtım işi ile ilgilenmekte idi. Yönetimde, Octave Perrossier Genel Sekreter, Antione Perrossier ise genel muhasip olarak görev yapmakta idi. Daha sonraları Selanik Rıhtım ve Limanının projelerini hazırlayacak olan Polycarpe Vitalis başmühendis, Raymond Tissot liman görevlisi ve Missirian ile Tissot ise kontrol müfettişleri (denetçi) olarak görev yapmakta idiler. Bunların dışında 20 kişilik bir kadro daha bulunmakta idi. *Elena Frangakis-Syrett, The Making of an Ottoman Port The Quay of Izmir in the Nineteenth Century, Journal of Transport History, 2001.*

> Both the initial concessionaires, J. H. Charnaud, A. Barker and G. Guarracino as well as the board of directors of the Smyrna Quay Company set up in 1868, namely A. Cousinéry, Baron Alliotti, P. Alliotti, E. de Creamer, F. Charnaud, K. Abro, A.Spartali and A. Alliotti, with the exception of Cousinéry, who was French, were either British in origin or had British nationality; they were also long-term members of the citysbusiness community.

Rıhtım ve gümrük resim ve vergileri o denli sıkı denetlenmekte idi ki, her türlü ürün ve mal için fiziki durumuna göre adet veya kilo tarifesi belli idi ve zaman zaman değişmekte ve özellikle artmakta idi. Bu artışlara Osmanlı fazla ses

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

çıkaramıyordu zira gelirlerden %12 oranında pay alıyordu. Buna rağmen gelirlerin net olarak kontrol edilebildiğini veya yılsonu raporlarının dahi Osmanlı memurlarının eline geçtiğini söylememiz çok zor olmaktadır. Özelikle genel bir bilanço ile işlemler geçiştirilmekte idi. Tarifenin kapsamlı olmasına bir örnek olarak veya Rıhtım Şirketinin göz açtırmama politikasına ve her konuda gelir elde etme istemine karşın 19 Temmuz 1893 tarihli tarifenin birinci maddesinde; sadece Karşıyaka köylülerinin ellerinde taşıdıkları eşyalar ve tavuk, hindi kaz vb. için Rıhtım vergisi ödemeyeceklerdir, ibaresi yer almakta idi.

Rıhtım yapımı öncesinde 150.000 kişilik genel bir şehir nüfusu olan İzmir'in Rıhtım yapıldıktan sonra hızlı bir artış ile 1900 yılında 300.000 kişiye çıktığı bilinmekte idi. Rıhtım yapımındaki sürelerde karşılaşılan politik ve ekonomik zorluklar çeşitli entrikalar ile aşılıyor ve her seferinde Osmanlının öne geçmesi yerine bazı kişiler ve kapital sahipleri daha fazla kazanç sağlıyorlardı. Bütün bunlara rağmen beş bölüm olarak yapılması planlanan Rıhtım başarı ile tamamlandı. Bunlardan birinci kısım Sarı Kışla önü ile Gümrük Depoları önü idi ki, buradaki çalışmalar sonraki yıllarda revizyonlara tabi olarak Konak Meydanını ortaya çıkaracaktı. İlk aşamalarda burada anlamlı bir meydan planlanmamıştı. İkinci aşamada Gümrük Depolarından İngiliz Konsolosluğu önüne kadar gelinecekti. Üçüncü aşama konsolosluktan Bela Vista'ya (Gündoğdu) dördüncü kısım da Bella Vista'dan Tuzla Burnu veya Punta'ya kadar olan bölümdü. Son olarak da buradan Aydın Tren İstasyonuna erişilecekti.

İngilizlerin etkinliğinin Rıhtımdan çekilmesi ve işletme imtiyazını bırakma zorunda olmaları sadece Fransa'nın etkin girişimlerinden kaynaklanmıştır demekte pek de yanılmış olunmamaktadır. Ancak, burada Fransa'nın kullandığı silah Osmanlının da önem verdiği bir hususla çakışmakta idi. Her ne kadar İngiliz sermayesi İzmir'de etkin ise de bu etkinlik Rıhtım Şirketinde aleyhlerine bir koz olmuştu. İzmir'deki İngiliz topluluğu refah içinde idi ve politik olarak bu durum Rıhtım imtiyazını almamalarının sebebi olmuştu. İzmir'deki üç büyük şirket, Industrial Enterprises of Smyrna, The Smyrna Cassaba Railway, The Ottoman Smyrna-Aidin Railway Company hep İngilizlerde idi. Bu husus ekonomik denge yanında politik dengeyi de bozmakta ve İzmir'i olumsuz etkilemekte idi. Sonuçta dengeyi sağlamaya yönelik olarak Rıhtım imtiyazı da inşaatı yapan Fransızlarda kalmıştı.

İngilizler her fırsatta sorun çıkarmaktan geri kalmıyorlardı. Özellikle Fransızların Rıhtım işletmesinde İngiliz gemilerine güçlük çıkardığını ve gümrük vergilerinin Liverpool'dan dahi fazla olduğunu ileri sürüyorlardı ve indirim istiyorlardı. Bu amaç doğrultusunda İngiliz Konsolosu Rotter İstanbul'a da gitmişti. British Shipping, Messageries Maritimes ve Austrian Lloyd Buharlıları bundan en fazla şikayet eden firmalardı ve hükümetlerini bu şikayetlerinde kullanıyorlardı. *Demetrius Georgiades, Smyrne et l' Asie Mineure: Au Point de Vue Economique et Commercial, Paris, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 1885.*

> **Ce qu'il y a de plus piquant dans cette affaire, c'est que la colonie anglaise de Smyrne, pour mieux dissimuler le vrai mobile de son hostilité à l'œuvre française, s'est toujours présentée sur la scène en défenseur des soi-disant intérêts généraux du commerce de Smyrne. La dernière fois, le major Trotter a été officiellement envoyé de Constantinople à Smyrne pour arriver à une réduction des tarifs de la Société des Quais et il a, à cet effet, invité les Consuls des divers pays résidants à Smyrne de nommer des délégués spéciaux pour examiner en commun avec lui les griefs du commerce contre la Société française et il n'a pas oublié aussi le Consul général de France. Celui-ci, à qui incombait plus naturellement le rôle de médiateur entre les mécontents et la Société française, bien qu'en effet il n'y a eu jamais d'autres mécontents qu'une partie de la colonie anglaise seule, n'a pas cru inconvenable de se conformer à l'invitation de l'envoyé anglais. C'est ainsi qu'à la Commission présidée par le major Trotter le délégué des nationaux français [illegible]**

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

Çeşitli safhalarda liman yapımı ve işletme çıkmaza girdiğinde İzmirlilerin sermaye bulamayarak işletmeye talip olamamaları da bir gerçekti. Hele liman yapma işi gündeme geldiği 1860'lı yıllarda bu tür bir girişimi destekleyecek bir kapital şehirde yer almıyordu. 1857 yıllarında İngiliz-Fransız ortak sermayesi ile kurulmuş devlet bankası olan Osmanlı Bankasından başkaca büyük kapital bu işe girecek gibi de görülmüyordu.

Rıhtım yapımı İzmir'in karşılaştığı ilk büyük imar hareketi değildi. Daha önce şehre gaz hattı döşenirken çekilen zorluklar daha unutulmamıştı. Kazılan yollar ve diğer altyapı ve binalara verilen zararlar çoktu. Ancak bütün bu zararlar itirazlara rağmen ödeniyordu. Şehir altüst olmuştu. Bu kez de benzer ancak İzmir'in belirli bir bölümünü içeren imar faaliyetleri olacaktı. Gerçi Rıhtımın, 4 yılda bitmesi öngörülmekle birlikte daha uzun sürmüştü ama gaz döşenmesi sırasında tecrübe kazanan halk bu kez uyanmıştı. Rıhtım Şirketinin yaptığı çalışmalarda zarar gördüklerini söyleyerek büyük tazminatlar istemekte idiler. Hatta harap ve aşırı eskimiş evlerin sahipleri bile zarar gördüklerini söyleyerek sigorta istiyorlardı. Aydın Demiryolu yapılırken de demiryolu ve gar binasının yapımından zarar gören ve hatta evlerinin değer yitirdiğini söyleyerek tazminat isteyenler de vardı. Rıhtım inşaatı sırasında kıyıda yapıları olanlar da bu tür geçmiş örneklere dayanarak itirazlar etmekte idi. Buralarda oturan kişilerin örgütlendikleri de görülüyordu. Özellikle bu tür kışkırtmaları İngilizlerin Fransız Şirketine karşı örgütlediği de söylemler arasında geçmekte idi.

Başlangıçta projenin halkın ve İzmir'in yararına olduğuna dair fikir birliği yayılmıştı. Özellikle İngilizlerin liderliğindeki karşıt grup bile aynı fikirdeydi. Rıhtım, İzmir'in gelişmesinde önemli rol oynayacak, şehri geliştirecek, deniz kenarında zaman zaman taşan ve zararlar oluşturan dalgaların sağlığa ve şehre zarar vermesinden kurtaracaktı. Osmanlı Hükümeti ve onunla aynı fikirde olanlar ekonomik açıdan kazanç getireceği konusunda hemfikirdiler. İzmir kıyısında modern bir bölge yaratılacak, bir çok yeni han, dükkan ve depo inşaa edilecekti. Bu bölgeyi gümrükle birleştiren tramvay tüccarların ulaşımını sağlayacaktı. Tahta rıhtımlar ki, bunlar çoğunlukla şahıslara aitti, ortadan kalkacak ve limanın ulaşımı kolaylaşacaktı. Gemilerin doldurma ve boşaltma süreleri azalacak, mallar bundan sonra sahile veya gemilere mavnalarla taşınmayacaktı. Osmanlı yetkilisinin liman şirketinden aldığı bilgide, Rıhtım bittiğinde önemli bir nakliye tasarrufu sağlanacaktı. Öncelikle gemilerin geri dönüşü en az 6 ila 20 gün arasında azalacaktı. Hasar ve hırsızlık karşısında sorumluluk en aza inecekti. Zira mallara daha az dağıtım ücreti ve sigorta ödenecekti. Osmanlı Hükümetine göre Rıhtım, ticaretin daha iyi denetimine müsaade edecek, kaçak malın girişini önleyecek ve Belediyeye bir kazanç getirecekti. Osmanlı Hükümeti yaptığı anlaşmaya göre 15 sene boyunca Rıhtımı işletecek şirketten brüt faturalarda %12 pay alacaktı.

Yeni tesis, kıyıda yer alan yapıların çoğunun önünde tahtadan yapılmış rıhtımları kaldıracak ve hepsinin önünde düz bir kamusal hat oluşturacaktı. Bu tür bir sağlıklaştırmaya inanmış olan İzmir yönetimi de bütün itirazları göğüslüyordu. Yapılacak olan dolgudan da en büyük zararı denize kıyısı olan yapılarda oturan İzmir'in elit zümresinin göreceği söyleniyordu. İngiliz Konsolosluk yapısının da deniz kıyısında olmasından ötürü konsolos itirazı hükmünü çeşitli metinlere koydurmuştu.

Kıyının dolgusunda, yönetim kıyıda evi olanlara kıyıyı doldurmalarını teklif etmişti. Böylece dolgu işleri şirkete daha ucuza gelecekti. Aksi takdirde dolgu şirket tarafından yapılacak ve elde edilen arazi belirli bir değer ile özellikle arka kısımda kalan mal sahibine teklif edilecekti. Alamayan veya doldurmaya gücü olmayanların önünde elde edilen toprak parçaları da arsa olarak satışa sunulacaktı. Daha da önemlisi evlerinin önünün Rıhtım yapımı ile ilave olarak dolması ve tramvay hattının yapılması ile kişilerin sahip oldukları veya oturdukları yapıların değeri düşecekti. Bu husus da büyük itirazlara ve karmaşalara yol açtı ve çeşitli itirazlar işlerin uzamasına sebep oldu. *Vilma Hastaoglou-Martinidis, Réseaux d'Innovations: Travaux Portuaires dans les Villes Levantines, 1850–1920, 7th Urban History Association Conference – Athens, 2004.*

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

Des événements bien connus. À cela s'ajoutent les réactions des propriétaires riverains qui se voient expulsés par l'expropriation forcée de leurs terrains;[29] à Smyrne les propriétaires s'opposent vivement contre les prix d'expropriation de leurs terrains, ainsi qu'à l'installation du tramway le long du quai pour des raisons fonctionnelles, hygiéniques et esthétiques.[30] Les conflits surgis entre la société concessionnaire et les propriétaires des parcelles riveraines à Istanbul, ont causé un retard considérable dans l'achèvement des travaux et l'altération répétée des plans.[31] Cependant, très vite, les avantages prévalent, et le trafic commercial augmenta de façon spectaculaire, commandant de nouvelles extensions des ports au XXe siècle.

Bu durum bir kaç sene evvel istem üzerine evlerinin önündeki denizin bir kısmını kendi olanakları ile dolduranları memnun etmemişti. Yaptıkları harcamanın ve dolgu masraflarının evlerinin değerinin artması ile onlara geri döneceğini düşünüyorlardı. Evlerinin bulunduğu arsaya üç seneden fazla süreden beri sahip olanlar için 1867 sözleşmesi ile belirlenmiş olan bu hususa göre denizi doldurarak elde ettikleri toprağı, dolduranlar geri isteyebileceklerdi. Diğer dolgu yapanların ise hak sahibi olmaları için 3 seneleri daha vardı. Bu kişiler dolgu ile ortaya çıkan arazinin bedelini alternatif olarak Rıhtım Şirketinden isteyebileceklerdi. Ancak, bu durumda Rıhtım Şirketi para ödemek zorunda oluğundan bu konuda istekli değildi. Bazı bölgelerde Rıhtım oluşumu için, denizin var olan kıyı hattından ileriye en az 30–40 metre kadar doldurulmasını gerektiriyordu. Bu durumda denizden kazanılacak alanda yeni arsalar ortaya çıkacak ve mevcut yapılar, yeni yapılacak binaların arkasında kalacak ve değerleri düşecekti. Hoşnutsuzluğun artması ile İngiliz Konsolosluğu tüm kıyıda evi olanları geniş çaplı karşı koymaya çağırdı. Zira İngiliz Konsolosluğu da aynı durum ile karşı karşıya bulunmakta idi. Bütün bunlara karşın liman inşaatı devam etti ve planlanan süreden daha fazla sürdü.

Daha önceleri benzer olayların yaşanmış olması bu karşı çıkışta etkin olmuştu. Zira Aydın Demiryolu Şirketinin inşaata başlaması ile bu hatta oturanlar evlerinin değerinin düşmesinin yanında, hattın kamu güvenliği için tehlike yarattığını da ileri sürüyorlardı. Osmanlı Hükümeti bu sorunun üstesinden geldi ancak, başka problemler ortaya çıkmıştı. Hattın geçtiği bir bölge Protestan Mezarlığı olarak önerilmiş ve planlanmıştı ancak tapu senedi gereksinim olarak İzmir'deki Avrupa Konsolosları tarafından imzalanmamıştı. Bu husus pek çok protestoya sebep oldu. Rıhtım Şirketi tarafından planlanmış olan bu mezarlık, sadece Osmanlı Hükümeti değil, aynı zamanda Protestan Hollanda Konsolosu ve Societé des Quais de Smyrne'in Müdürü van Lennep'in de desteğini almıştı, Bu etki ve baskı sonucunda Dussaud mezarlık için tasarlanmış arsayı almayı başardı. Ortaya çıkan uzlaşma sonucunda Rıhtım Şirketi ihtiyacı olduğu sürece bu arsayı kullanabilecekti. Kıyı dolgularında olduğu gibi Fransız Şirketi Osmanlı Hükümetinin bu alanda da kesin desteğini almıştı. *Elena Frangakis-Syrett The Making of an Ottoman Port, The Quay of Izmir in the Nineteenth Century, Journal of Transport History, 2001 – (İngiltere'nin İzmir Konsolosu Cumberbatch yazışması).*

At one point the line ran through land that had been designated for a Protestant cemetery although the deeds had not yet been signed by the European consuls. Another flurry of protests ensued. Indeed, there is an air of modernity about these disputes that is striking: the quay company had the support not only of the Ottoman government but of the Protestant Dutch consul, van Lennep, who was also Director of the Société des Quais de Smyrne, and it was through his influence that Dussaud had been able to buy the land intended for the cemetery. A compromise emerged that preserved the rights of the quay company for as long as it needed the land. At every turn the French company enjoyed the crucial support of the Ottoman government with its determination to see through an important infrastructure project from which the city-port ultimately stood to ain greatly.

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

Projenin hayat kalitesini ve maddi ilgiyi etkilemesinden dolayı şehir sakinleri tarafından sonuçta çelişkili duygularla karşılandı. Planlanandan 4 seneden daha uzun sürmesine rağmen diğer alt yapı projelerinden, İzmir-Aydın Demiryolu ve şehre havagazı döşeme çalışması gibi, daha az problemle karşılaştı.

Örneğin, İzmir Gaz Şirketi (Smyrna Gas Company) boruları dikkatsizce döşerken su boruları ve kanalizasyon hatlarına verdikleri zarardan dolayı ilgililerin zararını karşılamamıştı. Ayrıca şehrin bazı bölümlerine gaz verilememişti. Böylece halk başlangıçta bu tür yatırımların tuzaklarından ve de faydalarından haberdardı. İzmir'in sakinleri Gaz Şirketinden tecrübeli oldukları için, bu kez daha sesli davranmış ve şahsi zararlarından bahis eder olmuşlardı. Halk deniz kenarındaki evlerin kanalizasyonlarının problemli olduğunu, Rıhtım yapımı ile işe yaramaz hale geleceğini ve Rıhtım kanalizasyonlarının, şehre bağlanmasında daha çok ilgi gerektirdiğini söylemeye başlamıştı. Gerçekte mühendisler Rıhtımın altından denize giden kanalizasyonların mülk sahiplerinin sorumluluğunda olduğunu ileri sürüyorlardı.

Kısa süre için dahi olsa karşı duran diğer bir grup da Rıhtımın yapılması ile işlerini kaybedecek olan mavna çalışanları idi. Mavnacıların sosyal ve ekonomik güçleri olmadığı için bu sivil patlamanın dayanışmasını İngiliz Konsolosluğu yüklenmişti. Buna rağmen, İngilizlerin bu ilgisini ortaya çıkarmak mümkün değildi. Gemilerden kıyıya mal taşıyan mavnaların sahipleri çeşitli tabiiyetteki İzmirlilerdi ancak, önemli olan, olayı örgütleyenler ve karşı durmaya sevk eden İngilizlerin, Fransız, Avusturya ve İtalya tüccarlarına oranla daha iyi organize olmalarıydı.

1925 yılı İzmir İmar Planında söz konusu limanın yetersiz kalacağının ön görülmesi sonucunda batı rüzgarlarına göre korunmuş olan ve Alsancak Tren Hattının (Aydın Garı) yapılması ile bu şirket tarafından demiryoluna bağlı bir iskele olarak kurulmuş olan Punta Mendireği, planlanmış olan yeni liman için uygun bir alan olarak seçilmişti. 1925 yılı planında yer alan bu hususun gerçekleşmesine 1954 yılında başlanmış ve 1959 senesinde bitirilmişti. 1973 yılındaki bir karara göre ise Dussaud'ların yaptığı Limanın Yat Limanı olarak kullanılması kabul edilmişti.

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



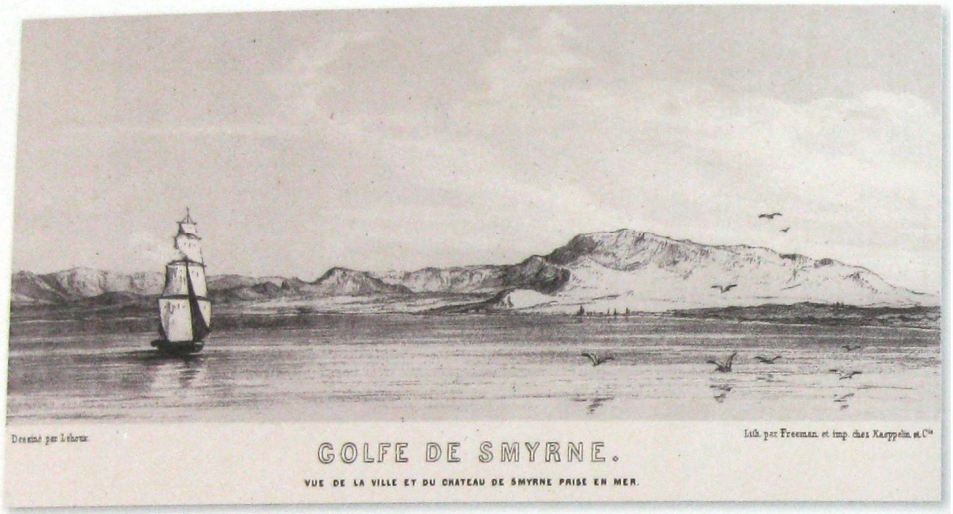
Anonim

SANCAK KALE 1835

Freeman Hunt tarafından 1839 yılından itibaren periyodik olarak yayınlanmaya başlanan ve denizciler ile her tüccar tarafından sıklıkla kullanılan ve güvenilir bir kaynak olan *The Merchants' Magazine and Commercial Rewiew*, 1853 yılında derlenmiş olan nüshasında HMS Spitfire gemisinin kaptanı T. Pratt ağzından İzmir Limanına girişi, kendi konsolosluğuna aşağıdaki şekilde iletmiştir: "1842 yılında Gediz ağzına konmuş işaretler derinliğin azaldığını göstermektedir ve artık Kaptan Thomas Graves ile HMS Beacon gemisi subaylarının yaptığı haritalar geçerli değildir. Limana girerken Sancak Kalenin güneyinde dikkat çeken bir ağaç ve altındaki ev ve bunların üzerinden de Kadife Kalenin kuzey ucu kerteriz olarak alınmalıdır. Bu unsurların arasındaki açıklık Sancak Kalenin iki ölçü güneyine kadar eski ölçülere göre güvenli durumdadır. Gediz'in getirmiş olduğu sazlıklar ve ağaç kütükleri buralarda ve kum tepecikleri arasında büyük tehlike oluşturmaktadır. Daha önceleri buralara ticaret gemilerince konmuş olan işaretler de bakımsızlıktan ortadan kalkmış durumdadır. Yeni işaretlerin konmamış olması Limana girişi güçleştirmektedir. Buralarda pek çok gemi karaya oturmakta ve bunların kurtarılmasına harcanan zaman ve masraf, işaretlemenin harcamalarında hatırı sayılır bir yekün tutmaktadır".

İzmir Körfezi ve şehrinin harita ve planını yapmış olan Thomas Graves ve Richard Copeland, Beacon ve Mastiff gemileri ile 1832 yılı başında İngiltere'den ayrılarak 1836 yılına kadar Ege Denizinde kartografik çalışmalar yapmak üzere bu sularda beş yıl kaldılar. Yaklaşık bütün limanların hidrografik planlarını hazırladılar. 1842 yılında tekrar geldikleri Sancak Kalen[illegible] yeni [illegible] hazırladılar.

Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - https://rantey.org



Des. P. F. Lehoux, Litog.Freeman

SANCAK KALE VE PIERRE-FRANÇOIS LEHOUX

İzmir Körfezinin girişini çizmiş olan Pierre-François Lehoux (1803-1889), Suriye topraklarına giderken iki kez İzmir'e uğramıştı. Bu seyahatlerden ilki arkeolog ve politikacı Alexandre de Laborde ile 1827 yılının Ocak ayında, ikinci seyahati de yine arkadaşı ressam Montfort ile birlikte 4 Aralık 1836 günü Toulon Limanından hareket eden yelkenli bir gemiyle gerçekleşmiş ve 3 Ocak 1837 günü İzmir'e varılmıştı. Burada Montfort'un hastalanması nedeniyle ve akabinde rüzgar beklemek için bir süre kaldılar. Zaten rıhtımı olmayan İzmir'de gemiler kıyıya yanaşamıyor ve özellikle kuzey ve kuzey batı rüzgarları esince de kıyıya hiç çıkılamıyordu.

Fotoğrafın yaygınlaşmadığı bu dönemlerde seyyahlar yanlarına önemli görüntüleri belgelemek için ressamlar almakta idi. Lehoux da Fransız Oryantalist ressamlarının başını çeken kişilerden birisi idi ve Champollion'un Mısır'da bulunduğu dönemde iki yıl onunla birlikte çalışmıştı. Lehoux'nun ünlenmesi de bu şekilde oldu. Oryantalist manzaralar ile başladığı çalışmalarını geleneksel peyzaj manzaraları ile geliştirdi.

1800'lü yıllara gelindiğinde Müslüman Ülkeler çoğu kez değişik stilleri ile çok sayıda sanatçının ilgisini çekmekte idi ve bu ilgi de ancak buralara gidilerek, dolaşarak ve yaşanarak görülebiliyordu. Doğu, batılılarca özgürlüğün, gizemin, tutkunun, abartının toprağı idi. Buralarda şiddet ve zulüm göz kamaştıran ışıltılarla rengarenk ve büyüleyen kokularla ahenk içinde idi. Değişik hastalıklar, haydutluk ve tercümanlarla atların arasında açık havada veya çadır altında uyumak bu egzotik seyahatin çekici unsurları idi. 1796 yıllarından sonra litografin kullanılmaya başlanması ile Doğu seyahatlerinin görüntüleri tüm Avrupa'da dolaşmaya başladı ve bu yıllardan sonra Doğuya gelenlerin sayıları hızla arttı. Bu arada pek çok sanatçı da doğudan gelen bilgi, belge ve eşyalara dayanarak seyahat etmeden Doğunun gizemini anlatan eserler vermeye başladılar.

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



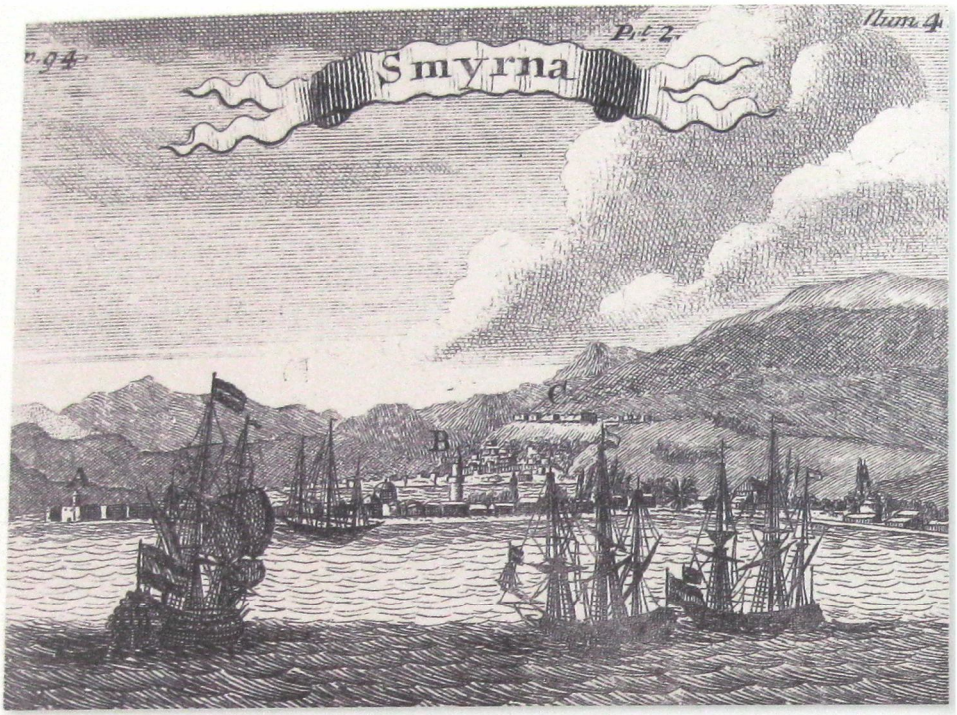
Des. Claude Aubriet

JOSEPHUS PITTON DE TOURNEFORT'UN İZMİR'İ

Botanikçi olan Josephus Pitton de Tournefort (1656-1708), hali vakti iyi bir ailenin oğlu idi ve babası ona kilise eğitimi verdirmek istemekte idi. Tournefort bu sayede Jésuites Rahiplerinden eğitim almıştı. Bu sürede botaniğe ilgi duymuş ve kendini bu konuda geliştirmişti. Şöhreti ve başarılı çalışmaları, Louis XIV'ün emri ile 23 Nisan 1700 yılında, Alman botanikçi Andreas Gundelsheimer ve yanlarında ressam Claude Aubriet olduğu halde 23 Aralık 1708 tarihinde ölümünden sonra yayınlanacak olan *Relation d'un Voyage du Levant, fait par Ordre du Roy: Contenant L'Histoire Ancienne et Moderne de Plusieurs Isles de L'Archipel de Constantinople des Cites de La Mer Noire de L'Armenie de la Georgied des Frontieres de Perse et de L'Asie Mineur* isimli kitabı için araştırma seyahatine çıkmasına sebep oldu. Seyahate başladığı Marsilya'ya döndüğü zaman takvim 3 Temmuz 1702 tarihini göstermekte idi. Diğer seyyahlardan farkı, Tournefort'un Trabzon'dan karaya çıkarak Kafkasya ve Ankara üzerinden İzmir'e gelmesi ve böylece Anadolu'nun iç kesimlerine kadar girmesidir.

Tournefort, Manisa üzerinden İzmir'e Aralık 1701 tarihinde geldiği zaman İzmir'de 15.000 Türk, 10.000 Rum, 1.800 Musevi, 200 Ermeni ve bir o kadar da Levanten yaşamakta idi. Müslümanların 19 camisi, Rumların 2 kilisesi, Musevilerin 8 sinagogu ve Ermenilerin de 1 kilisesi bulunmakta idi. Latinlerin ise 3 manastırı vardı. Bu yılda İzmir'in sokakları ve evleri Anadolu'nun iç kısmındaki yerleşmelerine nazaran çok daha bakımlı ve güzeldi. Yine bu yıllarda mevcut olan Frank Sokağında zenginliğin simgesi olan çok sayıda dükkanın yer aldığı görülmektedir. Bunların dışında Tournefort eserinde Osmanlı Topraklarını anlatırken hep İzmir'le kıyaslamalar yapmış ve botanik bilgileri yanında tarihi bilgileri de kapsamlı bir şekilde ele almıştı. Kitabında yer alan ve Claude Aubriet tarafından yapılmış olan İzmir Gravürü 1727 yılı baskısında bulunmaktadır.

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



Geographie of the New Testament, Edward Wells

18. YÜZYIL BAŞINDA İZMİR

18. yüzyıl başında İzmir nüfusu 100.000 kişi civarında kabul edilmektedir. Paul Lucas'in (1664-1737), 1705-1706 ve 1714-1715 yıllarında yaptığı seyahatlerinde bu sayı içinde 20.000 Rum ve 8.000 Ermeni bulunduğunu *Troisième Voyage du Sieur Paul Lucs, fait en 1714-1715, etc., par Ordre de Louis XIV, dans la Turquie, l'Asie, la Sourie, la Palestine, la Haute et la Basse Egypte* isimli eserinde yazmaktadır. Aynı dönemde İzmir'le sıkı bir ticari ilişki içinde bulunan Marsilya'da da 100.000 kişi yaşamakta idi. Bu yıllar aynı zamanda başta veba olmak üzere salgın hastalıkların da yaygın olduğu bir dönemdir. Bu salgınların pik dönemlerinden olan 1720'li yıllarda Marsilya ve çevresinde 40.000 kişiden fazla ölüm olmuştu. Bunun üzerine Marsilya Limanında önlemler alınmış, bütün Avrupa kıtasını içeren karantina uygulaması başlatılmış ve sonuç başarılı da olmuştu. Bu yıldan yirmi yıl sonra son bir salgın, 1743 yılında Messina'da görülmüş ve Avrupa için veba bu yıllardan sonra kontrol altına alınmıştı. Bu yüzyılda iniş ve çıkışlarla veba, İzmir ve çevresinde hep devam etti. 1706 yılı salgını üç yıl devam etmiş ve çevrede 10.000 kayıp verdirmişti. 1724 yıllarındaki salgında da İzmir'de 12.000 kişi hayatını kaybetmişti. Salgın deniz yolu ile geldiği gibi uzun yol kervanlarından da gelmekte idi. Bu nedenle 1823'te Osmanlıların İzmir'de kurduğu ilk Karantina bölgesi ve 1865'te Urla açıklarında Fransızlara yaptırılan Urla Karantinası ancak deniz yolunu kontrol altına alabilmişti.

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



Des. Cornelis de Bruyn, Grav. Henrik van Kroonveld

CORNELIS DE BRUYN'İN İZMİR'İ

Hollandalı ressam ve seyyah Cornelis de Bruyn (Bruijn) (1652-1726) 1678 yılının 18 Temmuzunda Roma üzerinden güçlü bir Hollanda kolonisine sahip olan İzmir'e geldiği zaman 26 yaşında idi. Burada Aralık ayına kadar kaldı ve gelişinden itibaren İzmir Hollanda Konsolosu Jacob Van Dam tarafından ağırlandı. Başta İngiliz Konsolosu olmak üzere üst düzeyde ilişkiler kurdu ve Efes ile diğer çevre ören yerleri kendisine gezdirildi. Aralık 1678 yılında da karayolu ile İstanbul'a hareket etti. Bu seyahatindeki izlenimleri ve bakır üzerine kazınmış gravürleri 1698 yılında *Reizen van Cornelis de Bruyn, Door de Vermaardste Deelen van Klein Asia (Travels in the Principal Ports of Asia Minor)* ismi ile yayınladığı kitapl Avrupa ile tanıştı. 1680 yılının Temmuzunda tekrar İzmir'e geldi, Suriye ve Mısır'a gitmeden önce bu kez sekiz ay kada kaldı. Bruyn, 1683 yılı Haziran ayı sonunda, 1684 yılının 25 Ekiminde ayrılacağı İzmir'e tekrar geldi.

Bu yıllarda İzmir'de dükkanların dahi kapanmasına sebep olan büyük bir veba salgını olduğunu ve İzmir ile çevresinde 30.000 kişinin bu hastalıktan öldüğünü de yazmıştı. Salgın, Frank Mahallelerinde daha az görülmekte ve buralarda oturanlar salgın döneminde ya şehir dışına kaçmakta ya da evlerinden çıkmamakta ve gıda maddelerini dışa sarkıttıkları sepetlerle eve aldıktan sonra iyice yıkamakta ve tütsülemekte idiler. Kitabında ayrıca İzmir'de özellikle Tür Mahallelerinde ölülerin arkasından ağlamak için para ile tutulmuş kişilerin feryatlarının yükselmesinin ilk aşamada garibi gittiğini de ifade etmekte idi. Her ne kadar İzmir'in dışarıda adı Smyrne, Smyrna, Smirni, Esmira Szmirna şekillerinde telaffuz edilse de Bruyn Türklerin kendi şehirlerine "İsmir" dediklerini de yazılarına ilave etmişti.

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



Des. Maxim Nikiforovich Vorobiova

İZMİR 1820 VE PIERRE DAVID

Fransa Kraliyet Donanması Kaptanlarından Joseph Collet, Galathée isimli gemi ile 12 Aralık 1819'da Tulon Limanından hareket ettiği zaman gemide Bab-ı Ali'de Fransa'yı temsil edecek Charles François de Riffardeau (Marquie de Rivière) ve İzmir Konsolosu Pierre David bulunmakta idi. Galathée, İzmir'e 30 Aralık 1819'da geldi ve 1 Ocak 1820 günü Türk Mahallelerinde sabaha karşı saat iki sularında, depremlerle birlikte şehri sık sık zor durumlara getiren yangınlardan biri çıktı. Gece rüzgar oldukça kuvvetli idi. Bu sırada Galathée ile birlikte limanda demirli bulunan Fransız Donanmasına ait Bonête ve Emulation isimli korvetlerdeki bahriyelilerden bir müfreze Konsolos David'in emri ile ellerinde tulumbalar ve baltalar ile sahile çıktı. Kısa süre sonra yangın kontrol edilmişti ama bu mücadelede 20 bahriyeli de yaralanmıştı.

Pierre David, 1828 yılında yayınlanan *Réponse de Pierre David Contre l'Administration Consulaire du Levant* isimli kitabında yazdığı üzere İzmir'de beş yıl konsolosluk yaptı. Bu yıllarda kıpırdanmaya başlayan Yunan isyanlarının ve 1821-1829 yıllarındaki bağımsızlık hareketlerinin destekçisi oldu. 1821 isyanında İzmir Rumlarına arka çıkması ve 1822 yılının 2 Martında Rum Başpiskoposunu katledilmekten kurtarması ona Legion d'Honneur Nişanını kazandırdı. 1806-1814 yılları arasında Bosna'da da Fransa Konsolosu olarak görev yapan David bütün batılılar gibi antik şehirlere ve eserlere tutkundu. İzmir'e geldikten kısa bir süre sonra Fransa'nın konsolosluk kurmuş olduğu ve donanmasının uğraklarında bir olan Milo (Melos) Adasında 8 Nisan 1820 tarihinde bir çiftçinin tarlasını sürerken Afrodit (Venüs) heykelinin ortaya çıktığını öğrendi. Buradaki kazılarla ilgilenen denizci ve amatör arkeolog Olivier Voutier'nin haber vermesi ile Milo Konsolosu Louis Brest ile Pierre David ve Marquie de Rivière arasında heykele sahip olmak için hararetli yazışmalar oldu. Heykelin etrafında bu sırada yapılan bilinçsizce kazılar diğer bazı parçaların tahribine de sebep oldu. Heykelin bulunduğunu öğrenen diğer kişilerin de devreye girmesi ile heykel apar topar çiftçiden 834 kuruşa Marquie de Rivière'i sekreterliğini yapan Marcellus tarafından satın alınarak İstanbul'a getirildi. Buradan da Fransa'ya yollanarak XVIII. Louis tarafından satın alındı ve Louvre Müzesine kondu.

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

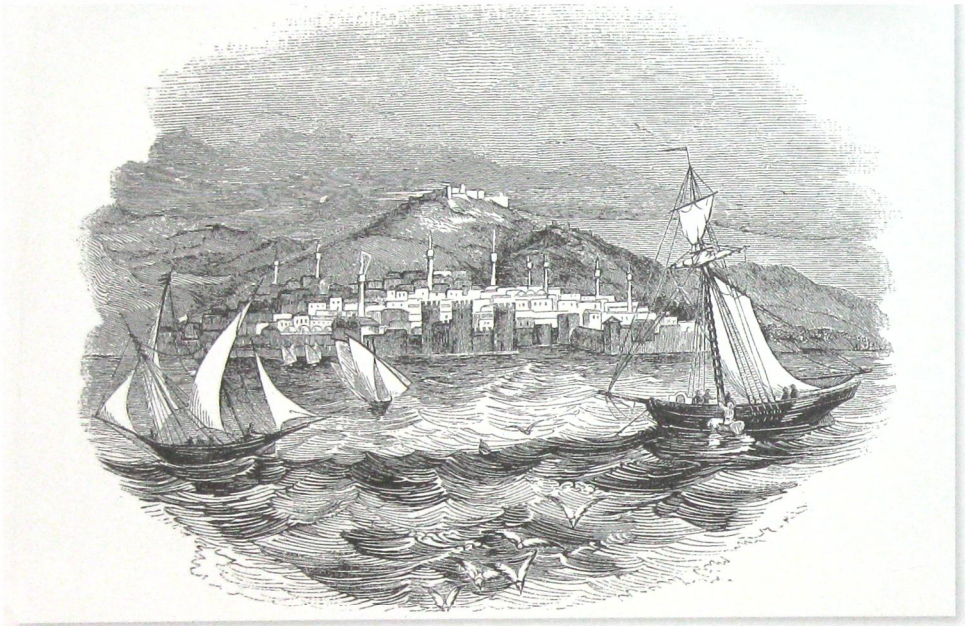


Anonim

İZMİR 1830

24 Temmuz 1830 tarihinde İzmir'e gelen Baptistin Poujoulat (1809-1864) ve Joseph François Michaud (1767-1839) tarafından kaleme alınarak 1841 yılında yayınlanan *Correspondance d'Orient, 1830–1831, Volume I*'in 11. mektubunda İzmir'de Babil Kulesinde konuşulandan daha çok lisanı duyduklarından bahis edilmektedir. İzmir o denli met edilmektedi ki, yazarlar, Paris'i tanımayanların buraya Doğunun Paris'i dediklerini olağan bulmaktadır. Bu şehrin sevecen insanları yabancıları çok hoş karşılamaktadır. Ancak, istendiği takdirde İzmir'in, Dünyanın en güzel şehri olacağının bir gerçek olduğunu fakat bu güne kadar kimsenin bunu istemediğini ve bunu da mevcut yönetimin hiç düşünmediğini ileri sürmektedirler. Şehrin mevcut yönetimi, özel kişilere belirli bir hak karşılığında deniz kenarına yapı yapma hakkı tanımaktadır. Hatta bu hakları deniz dalgalarının yaladığı ve üzerine çıktığı kıyı boyu ve sahiller satılarak da verilmekte idi. Yazarlar bu şekilde denizin yeni yapılar karşısında devamlı geriye gittiğini, şehrin bu şekilde kamu sağlığını ve havasır kaybettiğini ve denizcilik için de uygunsuz durumlar ortaya çıktığını ifade etmektedirler. Sonuçta, İzmir'in iklimsel güzelli ve denizcilik için mükemmel konumunun ihmal edilmekte olduğu ifade edilerek, bu yıllarda ivedilikle bir Rıhtım inşasın ön görmektedirler. İzmir'e her gün çok sayıda fakir veya Ülkelerine kızmış İtalyanların geldiğini ve bunun yanında her tabakadan ve her tür karakter yapısına sahip insanların İstanbul, Trabzon, Isfahan, Mısır, Suriye veya Batının her noktasından çıkarak çeşitli yollardan göç ettiğini anlatmaktadırlar. Bunlar arasında mütevazı bilginler, bilgiçler ve antik eserlere garip ilgi duyanlar öne çıkmakta idi. Avrupalılar arasından ise Fransızların ayrıcalığının olduğunu ve Türklerin de bu yaşama saygı duyduğunu, kendi örf ve adetleri ile yaşadıklarını ve güvenlik güçlerinin evlerine giremediği de yazılmaktadır. Fransızlar kendi aralarında tiyatro gösterileri de düzenlemekte idi. Hatta geldiği yıldan 10 yıl önce,182(yılında kaba bir vodvil olan Augustin Eugène Scribe ve Joseph Xavier Boniface Saintine tarafından kaleme alınmış "A) ve Paşa" (L'Ours et le Pacha) isimli gösterinin Frank Sokağı sakinlerini eğlendirdiğine *Correspondance d'Orient* isimli kitaplarında yer vermektedirler.

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

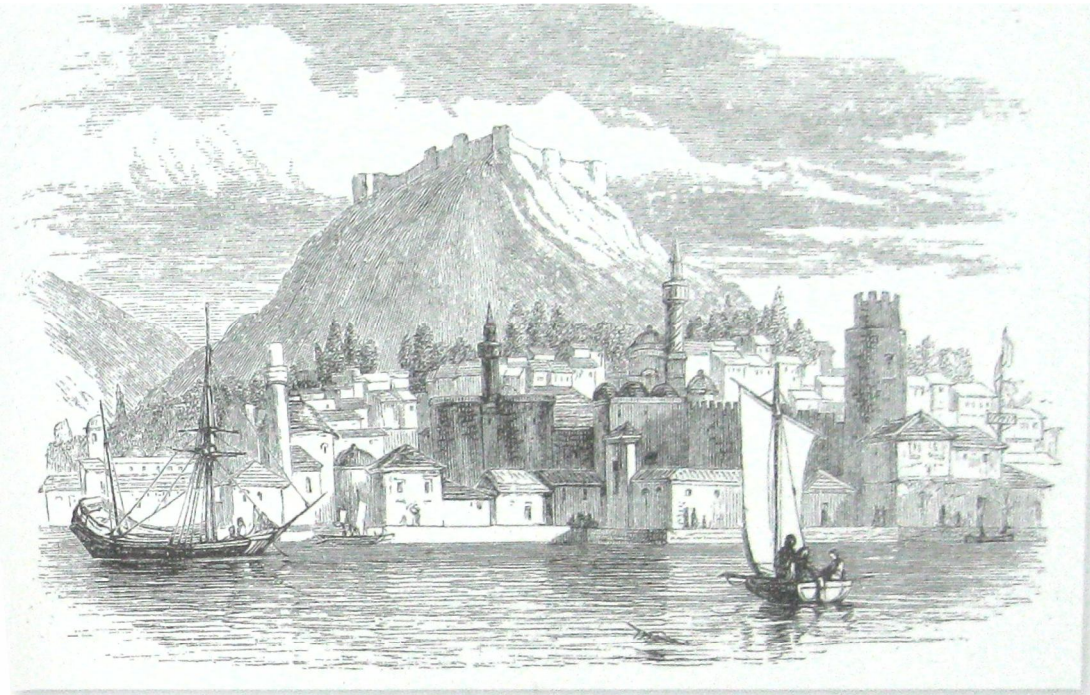


The Penny Magazine, Anonim.

İZMİR 1839

The Penny Magazine 31 Mart 1832 ile 31 Ekim 1845 tarihleri arasında Cumartesi günleri İngiltere'de yayınlanmış resimli bir dergi idi. Orta tabakaya İngiltere dışından çeşitli bilgiler aktarırdı. Her sayısında önemli konuların ahşap üzerine yapılmış gravürlerini de yayınlardı. Bir penny'ye satıldığı için bu ismi almıştı. İlk yıllarda 200.000 tiraja sahip olmasına karşın benzer yayınların çıkması ile mücadele edemeyerek kapandı. 25 Mayıs 1839 tarihli sayısında da İzmir'e önemli bir yer ayırmıştı. Bu yılda İzmir'de 20 İngiliz ticari şirketi bulunmakta idi. Bunun yanında İtalya Birliğinin kurulması öncesinde Venedik, Genova ve diğer İtalyan Devletlerinin ticarethaneleri de bulunuyordu. Dalmaçya, Fransız, Amerikan şirketleri de bunlara eklenmekte idi. İzmir bu tarihte Osmanlı sınırları içindeki en önemli ve bir ölçüde otonom olan ithalat ve ihracat limanı idi. Alış veriş daima alıcı ve vericilerin talimatı ile simsarlar aracılığı ile olurdu ve simsarların çoğu Musevi idi. Rum satıcılar genellikle küçük esnaftı, çok kurnaz, açıkgöz ve devamlı borçlu idiler. Musevilerin bir kısmı Rumları andırsa da aralarında büyük bir dayanışma ve birbirlerine kefil olma vardı. Ermeniler ise alım satım işinde usta idiler. Pazarlıkçı, çözümcü, saygın ve dürüst bir görünüm vermekteydiler. Türkler ise yabancı ırklara karşın üstün olmalarına rağmen onların yanında ticari konularda her halükarda aşağı durumda idi. Bazen büyük ölçüde ticari ilişkilere girmekte ve bu işlemleri tam zamanında tamamlayamayarak zor duruma düşmekte ve bu yüzden de aralarında iflas edenlere zaman zaman rastlanmakta idi. Bu işlere bakan dürüst ve mantıklı kararlar alan bir Türk Ticaret Mahkemesi de İzmir'de görev yapmakta idi. *The Penny Magazine* 25 Mayıs 1839 tarihli sayısında İngilizlere, İzmir'de ticaret hayatını anlatırken bu yorumlara yer vermekte idi.

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



Grav. Léon de Laborde

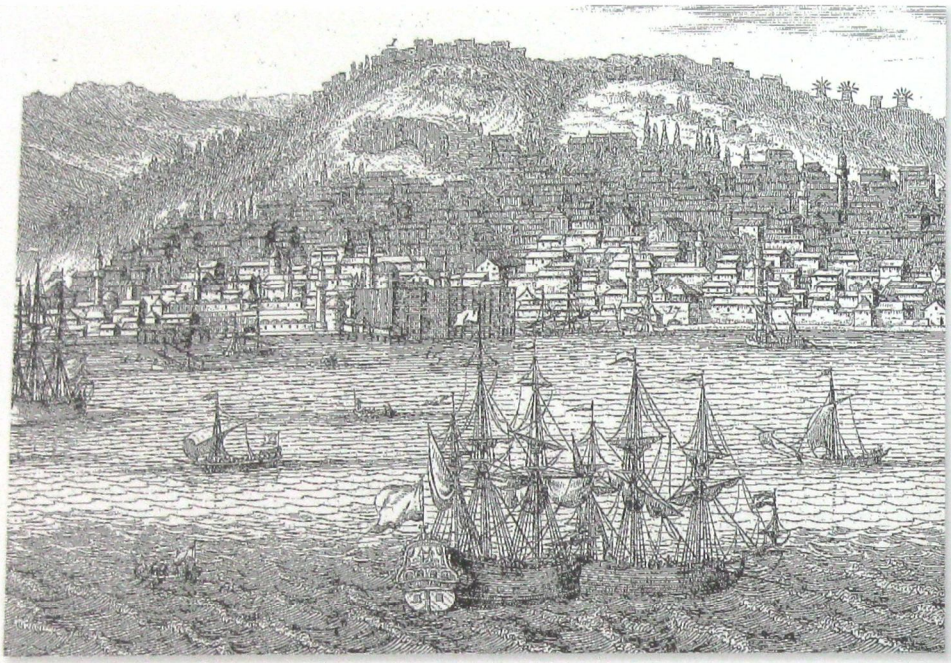
LÉON DE LABORDE'UN İZMİR LİMANI VE KALESİ

Laborde Markisi olan Simon Joseph Léon Emmanuel (1807-1869), babası Alexandre Louis Joseph de Laborde (1773-1842) gibi arkeolog idi. Baba oğul 1827 yılında çıktıkları Güney Avrupa ve Batı Anadolu gezisinde yörede iki yıl kadar kalmış ve arkeolojik alanların hemen hemen tümünü gezmişlerdi. Léon de Laborde gezilen yerlere ait çok sayıda desenler çizmiş ve 1837 yılında yayınlanacak *Voyage de l'Asie Mineure et Voyage de la Syrie* isimli kitapta bunlar yer almıştı. Kitabın yayınından önce ve Laborde'ların İzmir'e geldiği dönemde Seyyah Charles Mac Farlane'in, *Constantinople et La Turquie en 1828* isimli kitabında ve *Penny Magazin*'de de ifade ettiği üzere şehirde 120.000 kişi yaşamaktadır. Mac Farlane 1825 yılından itibaren İzmir'de yayınlanan bir gazetenin devamı için Alexandre Blacque'in mücadelesini ve daha sonra Courrier de Smyrne adını alacak olan Spectateur de l'Orient'ın yayını için yaptığı girişimlere kitabında geniş yer vermektedir.

Kahvenin en önemli ithal ürünlerin başında geldiği bu şehirde günde 400.000 fincan kahve içildiği söylenmekte ve kahve öncelikli olarak Amerika'dan ithal edilmekte idi. İthalatta daha sonra sırası ile İngiltere ve Fransa geliyordu. İkinci önemli tüketim maddesi de şeker idi. Türkler arasında çok kullanılan çivit, kalay da hep ithal edilen ürünlerdi. Mac Farlane kahve ve kahvehane kelimesinin 1818 yılından itibaren Rumcaya girdiğini ve İzmir'de türban ve kaftan giyen bir Frenkin Türk, şapka ve ceket giyen bir Türkün de Frenk olabileceğini söylemekte idi.

Bu yıllarda İzmir nüfusunun yaklaşık 70.000 kişisini Türkler oluşturmakta idi. Bunu 23.000 kişi ile Rumlar, 10.000 Musevi ve 7.000 Ermeni takip ediyordu. Şehirde 3.000 ila 4.000 arasında da Avrupalı yaşamakta idi.

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



Des. Cornelis de Bruyn

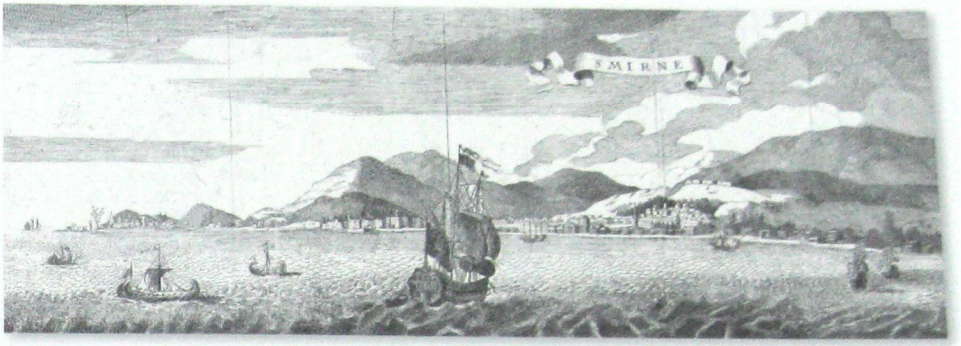
"SAINT (ST.) PIERRE" KALESİ

Liman veya Ok Kalesi olarak bilinen Saint (St.) Pierre Kalesi'nin formu Frederick William Hasluck (1878-1920) tarafından yazılmış *Heraldry of the Rhodian Knights, Formerly in Smyrna Castle* isimli eserde dairesel olarak ifade edilse de kale üçgen formda olup denize bakan yüzü dış bükey tarzda inşa edilmişti. Yapılışı ise 1344 yılında İzmir'in Cenevizlilerden, Katolik Donanması ile Lombardy Başrahibi unvanına sahip Jean de Biandra tarafından alınmasından sonradır. Jean de Biandra, Papalık adına kaleyi 1374 yılına kadar elinde tutu. Bu durum XI. Gregory tarafından Jullic Büyük Efendisinin St. Jean Hospitallier Şövalyesi olarak kabulüne kadar devam etti. Bu süreç içinde Cenevizlilerin saldırılarından yıpranan kale 1392 yılında bir St. Jean Hospitallier Şövalyesi olan Rodos Amiralliği Tarikatı üyesi Domenico d'Allemagna tarafından onarıldı ise de daha önceleri 1389 yılı depreminde de büyük hasar görmüştü. Bu hasarlar Büyük Efendi Heredia ve son olarak 1396'dan sonra Büyük Efendi Phillibert de Naillac tarafından onarıldı.

Bu yıllar I. Beyazıt ile Hospitallier'lerin mücadeleli yıllarıdır. Bu onarımlarla kale 1399 yılında (bazı kaynaklara göre 1401/1402) Timur'un İzmir önlerine gelmesine kadar Şövalyelerin elinde kaldı. Bu yıldan sonra St. Jean Hospitallier Şövalyeleri, St. Pierre adına yaptıkları kaleyi ellerine geçiremediler. Buna karşın Halikarnosos'a (Bodrum) giderek kendilerine yine St. Pierre adını verdikleri daha güçlü bir kale yaparak Akdeniz ticaretini kontrole devam ettiler.

1344-1399 yılları arasında kale ve İzmir, St. Polycarpe'ın burada yakıldığı iddiasına da dayandırılarak Eski Fransızca konuşan Şövalyelerin ve destekçisi Fransızların yönetimi altında idi. Bu yıllarda İzmir'de Fransızca egemen lisan oldu ve bu egemenlik yıllarca sürecek bir kültürün ilk tohumlarının atıldığı yıllar olarak tarihteki yerini aldı.

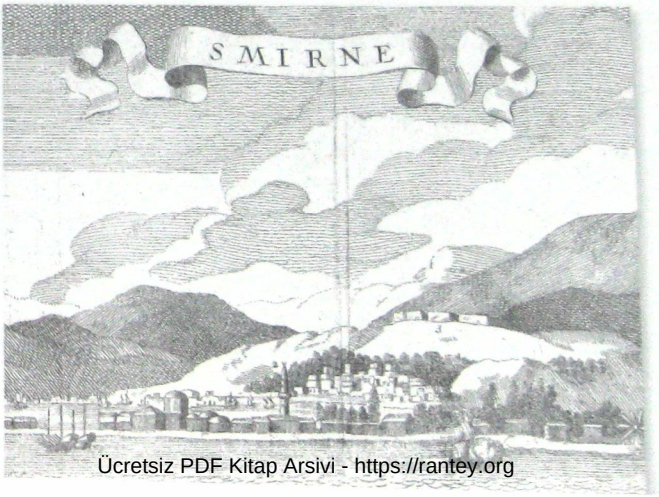
Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - https://rantey.org



Grav. Gianbattista (Giovanni Battista) Albrizzi

İZMİR 1836

İzmir'i 1836 yılındaki hali ile gösteren bu gravür *Lo Stato Presente di Tutti i Paesi e Popoli del Mondo.. Volume VI, della Turchia, della Caldea, dell'Assiria, Mesopotamia, Siria, Palestina, Georgia, Isole di Cipro, Rodi* ismi ile 1736-1738 yıllarında yayınlanan kitapta yer alan 17 katlanmış gravürden biri olarak Thomas Salmon tarafından İngilizce yayınlanan ve İtalyancaya tercüme edilmiş kitapta da bulunmaktadır. Bakır üzerine yapılmış olan gravür Venedikli bir gazeteci ve yayıncı olan Gianbattista (Giovanni Battista) Albrizzi (1698-1777) tarafından kazınmıştır. Albrizzi, 12 ciltlik dünya ülkelerinin durumlarını, örf ve adetlerini anlatan kitaplara çok sayıda harita ve gravür vermenin yanında yayımcılık da yapmıştır. 4. ciltte yer alan bu gravür 44,1 x 17,8 cm. ebatlarında küçük boy olarak katlanmış durumda kitapta yer almaktadır. Albrizzi İzmir'i görmeden, dünyayı gezmiş olan Salmon'un tanımlamaları üzerine ve Jacobus Peeters (1637-1695) ile Cornelis de Bruyn (1652-1726) tarafından yayınlanmış gravürleri örnek alarak çalışmıştır. Zira gravürün yayınlandığı yıllarda İzmi kıyıya daha yaygın bir durumdadır.



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



Grav. Jean-Baptiste Marchebeus

JEAN-BAPTISTE MARCHEBEUS'ÜN İZMİR'İ

1839 yılında İzmir'e ilk buharlı gemilerden biri ile gelen ve çelik üzerine yapılmış gravürü çizen Jean-Baptiste Marchebeus (1782-1860), Fransa Kraliyet Mimarı olarak görev yapmakta idi. 23 Mayıs günü 60 kişinin bulunduğu bir gemi ile öğlen vakti, yarım dairelik bir lagünün arkasına amfi tiyatro formunda yerleşmiş İzmir şehrine varır. İlk intibası solgun, alçak katlı, rengarenk, taş ve ahşap evleri ile şehrin fakir bir görünüm verdiğidir. Dar, kirli ve engebeli sokakların kenarlarındaki evlerde her hangi bir lüks ve özenti bulunmamakta ve hepsi birbirine benzemektedir.

Marchebeus, İzmir'de kaldığı yedi gün boyunca Madame Marochini'nin pansiyonunda konaklamıştı. Şansından olsa gerek Katoliklerin "Pentecote" gününe denk gelen ziyaretinde kendisi ve gemide bulunan Bavyera Prensesi onuruna verilen baloda gördüğü kadınların güzelliği ve kıyafetleri üzerine olumlu görüşleri olmuştu. Frank Mahallesini ve evlerinde de aynı zarafetin olduğunu ifade etmekte idi. Pazarda her malın ayrı sokağı olmasına karşın ahşap ve çoğu kez üstü kapatılmış sokaklarda bir panayır havası içinde tahta peykelerin üzerinde çoğu kadın ve zencinin satılmasını gördüğünü *Voyage de Paris à Constantinople par Bateau à Vapeur* isimli kitabında yazmaktadır. Kıyıdaki en önemli unsurlar da Liman dışında yüksek direklerde dalgalanan yabancı devlet bayraklarının gelenlere verdiği güvencedir. "Café de la Marine"in dondurması ile kıyıya açılan Rue des Roses (Güller Sokağı) şehirde kendisini etkileyen unsurlardandı. Marchebeus, İzmir'de iken hiç araba görmediğini ve sadece Fransızca olarak *Journal de Smyrne* gazetesinin bulunduğunu da gözlemlerine eklemektedir.

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



Grav. S. Davenport

SAMUEL DAVENPORT'UN İZMİR'İ

1845 yıllarında Davenport (1783-1867) tarafından çelik üzerine yapılmış olan bu gravür Thomas Kelly tarafından 1850'l yıllarda yayınlanmıştır. Thomas Kelly'nin, Thomas Allom'la buluştuğu nokta fotoğrafın ortaya çıkmadığı dönemlerde çeşitli evrensel görüntülerin gravür olarak yayınlanmasıdır. Ancak, mimar olan Allom kendi gravürlerini yayınlamış, Kelly ise üretken bir İngiliz yayıncı olarak çeşitli gravörlerin eserlerini kitaplaştırmıştır. Bu nedenle Thomas Kelly 19. yüzyılın ilk yarısının en etkileyici ve başarılı yayıncılarındandı. Genellikle pastoral, sakin, popüler ve özgün görüntüleri seçmişti. Yayınladığı gravür kompozisyonlarını güçlü, canlı ve doğal renkler ile renklendirmişti.

19. yüzyılın ortalarındaki bu İzmir gravüründe de denizde yer alan teknelerin gerek boyutları ve gerekse konumları görüntü ile orantılı değildir. Bu nedenle Davenport'un da İzmir'e gelip gelmediği konusunda tereddütler bulunmakta olup, gravürün profesyonel bir amaçla çizildiği de düşünülmelidir. Bununla beraber hayali unsurları barındırsa da döneminde uluslararası boyutta önemli bir yere sahip olan İzmir hakkında genel bir kanı vermektedir. Sağ planda Kadifi Kale eteklerinde yer alan Türk Mahalleleri kirecin badana olarak kullanılması ile hakim rengin beyaz ile gösterilmesine karşın dışa açık Levanten Mahallesi ile konsoloslukların yer aldığı kuzey kesimdeki yapıların sarı renk ile boyanması iki farklı kültürü imgeleme açısından önemlidir. Tüm kıyının sarı olması da dikkat çekici bir unsur olarak değerlendirilmelidi

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



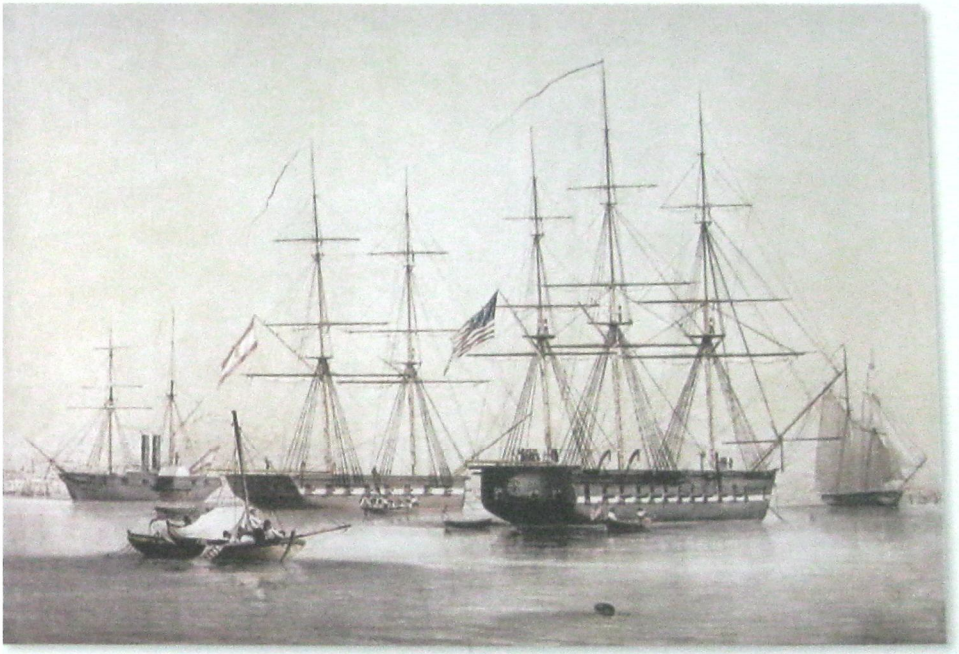
Illustrated London News. Anonim

"BANK OF SMYRNA"

Illustrated London News'da 14 Ekim 1843 tarihinde yayınlanmış olan bu gravürde orta planda ve kıyıda Avusturya Macaristan İmparatorluğunun bayrağı ile konsolosluğunu görmekteyiz. Bu yıl aynı zamanda İzmir'de ilk bankanın kurulduğu yıl olarak bilinmektedir. 1800'lü yıllara girerken İzmir'de ön plana çıkan İngiliz ticari hakimiyetinin bir yansıması olarak J. Werry, C. Wood, J. Prudie isimli ve çiftçilere hasat öncesi ödünç para da veren İngiliz tüccarların öncülüğünde Bank of Smyrna isimli bir banka kuruldu.

Kuruculardan John Joseph Augustus Werry, İzmir İngiliz Konsolosu Francis Werry'nin oğlu idi. Bankayı kurduğu zaman 49 yaşında ve Dutilh ailesinini kızları ile evli idi. Charles Wood, İzmir'e sağlık hizmetleri ve İngiliz bahriye askerlerine bakması için tesis edilmiş hastanenin düzenlenmesi için yollanmış ve Maltas ailesinin kızları ile evlenerek İzmir'e yerleşmişti. James Prudie ise 1815 yılında British Levant Company'ye kabul edilmiş bir tüccardı. Bu üçlü İzmir İsveç Konsolosunun himayesi altında yabancı tüccarlardan da oluşan hisselerle bankayı kurdular. Amaçları sarraflardan ve tefecilik işi yapan simsarlardan bu işi alarak daha düzenli bir hale getirerek kar elde etmekti. Zira bu dönemlerde artık Galata Bankerlerinin sistemleri gelişen ekonomik koşullara da yetmemeğe başlamıştı. Bank of Smyrna gerekli formaliteleri yerine getirmediği için Bab-ı Ali tarafından bir yıl içinde kapatıldı. Bankanın kapanma kararında, Frangakis Syrett'in *Les Villes dans l'Empire Otoman, Activités et Sociétés* isimli çalışmasında da ifade ettiği üzere İzmir'in önde gelen ve Rum tabiiyetinde, simsarlık da yapan tüccar ailesi Baltazzi Kardeşlerin rolünün olduğu İzmir İngiliz Konsolosu tarafından ileri sürülmüştü. 1745 yılında Venedik'ten gelen Baltazziler daha sonraları İstanbul'da Bank of Constantinople'ü kurmuş, İmparatorluğun kağıt para basması ile 1847 yılında kurdukları bankayı beş yıl sonra kapatmışlardı. Sonrasında Osmanlı Bankası'nın kurulmasında öncülük yapan Bank Ottoman'ı kurdular.

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



Pub. James H. Bryson- Des. A. Poinsett

İZMİR'DE "MARTIN KOSZTA" MESELESİ

Amerika Birleşik Devletleri Donanmasına ait yelkenli savaş gemisi St. Louis'yi 2 Temmuz 1853 günü İzmir Limanında gösteren bu gravür bir anlaşmazlığın çözümü için İzmir önüne demir atmasını simgelemektedir. 1827 yılında denize indirilmiş olan St. Louis, dünya denizlerinde Amerikan ticari gemilerini korumak ve esir ticaretini önleme görevi ile dolaşmaktadır. 1852 yılı Ağustosunda da Duncan N. Ingraham komutasında Norfolk Limanından Akdeniz'e doğru yelken açmıştır. İzmir'e gelmesindeki sebep de 1850 yılında Amerika'ya kaçarak vatandaşlığa geçme müracaatı yapmış ve 1848–1849 yıllarında Avusturya İmparatorluğuna, Macaristan'ın bağımsızlığı için başkaldıran Martin Koszta'yı kurtarmaktır.

Koszta, Amerika'da iki yıl kadar kaldıktan sonra, Macaristan'a dönmek için tarafsız bir liman olarak kabul edilen İzmir'e gelmiştir. Burada Amerikan Konsolosu Offley, Amerikan tabiiyetine geçişinin kesinleşmemiş olmasından ötürü kendisini koruyamamış ve Koszta, İzmir'de Avusturyalılarca tanınarak yakalanmış ve bir hapishane gemisi olarak görev yapan Avusturya Donanmasına ait Hussar'da zincirlenmişti. Hussar'ın Kaptanı von Schwarz, gemisinde esir olan Kosztas'ı Avusturya asıllı olduğu için vermemekte, Kaptan Ingraham ise Amerika'dan sığınma istediği için Koszta'yı istemektedir. Sonuçta 24 saat mühlet veren Ingraham, esirin verilmemesi durumunda Avusturya gemisini topa tutacağını bildirmiş ve Amerikalılardan sığınma isteyen Koszta'yı almıştır. *New-York Daily Times*'ın 11 Ağustos 1853 yılında yayınladığı makalede de ifade edildiği üzere, bu yıllarda Osmanlı İmparatorluğunda, isteyen yabancı asıllının, istediği ülkenin koruması altına girme hakkı bulunduğundan Fransız Konsolosunun araya girmesi ve Koszta'yı vesayet altına alması ile sorun çözülmüş ve Koszta Amerika'ya verilmişti. Bu konu ilk olarak Amerika'nın bir Avrupa Ülkesine karşı güç gösterisine girmesi açısından önem taşımakta ve olay tarihte "İzmir Meselesi" olarak yer almıştır.

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



Des. Julien Fortch, Grav. Welle Portoh

İZMİR 1854

Bir Lazarist Papaz olan (Abée) Charles Berton İzmir'e geldiği zaman ilk gözleminde şehrin bir amfi şeklinde yayıldığını, deniz kenarında güzel bir kışlanın ve düzlükte, körfezin dibinde Frank ve sağında da Türk Mahallelerinin yer aldığını yazmıştı. Denizden bakıldığında buranın solunda gezi alanları yer almaktadır. İzmir'deki gözlemine göre şehrin limanı yoktur ve onun yerine geniş, kumsalı olan bir koy bulunmaktadır. Buraya erişmek için de bir kale yanından geçilmesi gerekmektedir. Kıyıda ilk dikkatini çeken deve dizileridir ve her gün denizin doldurularak şehrin deniz üzerindeki dolgulara yayıldığını yazılarına eklemiştir. Her evin sanki kendi limanı bulunmaktadır. İç kesimlerdeki halk denize iki veya üç yol ile erişmektedir. En güzel yollar da Frank ve Rose isimleri ile anılmaktadır ve bunun dışındaki yollar düzensizdir.

Quatre Années en Orient et en Italie ou Constantinople, Jérusalem et Rome 1848, 1849, 1850, 1851 isimi ile 1854 yılında yayınlanmış kitabında, İzmir'deki evlerin mermer kaplı şirin bir iç bahçe veya hole sahip olduğunu ve Fransız Konsolosluğunun da bu tarzda yapılmış olduğunu ifade etmektedir. Bağlı olduğu Lazarist Rahipleri teşkilatının bu yıllarda gelişim göstermekte olduğunu ve "frère" ve de "sœur"lerden oluşan ve Paşanın (Valinin) de ilgi gösterdiği toplam 1.200 öğrencisi olan birçok okullarının bulunduğunu yazılarına eklemiştir. Şehirde her Cuma günü Fransızca olarak yayınlanan ancak, İngiliz Konsolosunun etkin olduğu bir gazete olduğunu ve çevrede çok sayıda bulunan eşkıyalar ve soygunlarının gazetelerde yayınlanmasının sansüre takıldığını da ifade etmektedir. İzmir'i her yönü ile beğendiğini ifade ederken sivrisineklerden uyumanın mümkün olmadığını da yazılarına eklemişti.

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



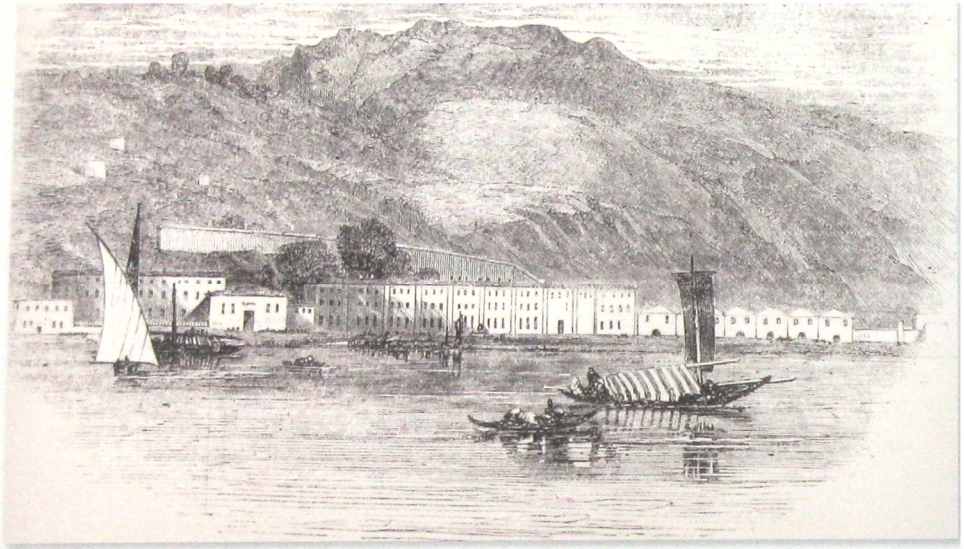
THE HOSPITAL AT SMYRNA.—(FROM A SKETCH BY JULIAN FORTOH.)

Des. Julien Fortch, Grav. Welle Portoh

İNGİLİZ SİVİL HASTANESİ VE KIRIM SAVAŞI

Kırım Savaşı, Rusların ifadelendirdiği şekli ile Oryantal/Doğu Savaşı (Vostochnaya Voina) Ekim 1853-Şubat 1856 tarihleri arasında başta Kırım olmak üzere Osmanlıların batısında, doğusunda ve Baltık Bölgesinde de oldu. Osmanlılar ile birlikte İngiltere, Fransa ve Sardunya-Piemonte Krallığı ilk aşamada Kırım'a 60.000'i Osmanlı askeri olmak üzere 110.000 kişilik bir kuvvet çıkardı. Bir yıl sonra da 140.000 kişi bu sayıya eklendi. Savaş, yeni tekniklerin denenmesine de imkan tanımakta idi. Ancak tifüs, kolera, dizanteri gibi çeşitli salgın hastalıklar savaştan daha fazla zayiat verdiriyordu. Bu nedenle İngilizler Üsküdar Kışlasını hastane olarak kullanmaya başladılar. Buna ek olarak Rankioi (Erenköy) prefabrik hastanesi kuruldu. İzmir'de de Agamenun Kaplıcaları ek bir hastane olarak düşünüldü ise de Bab-ı Ali, İzmir Sarı Kışlasını, İngiliz Ordularına Sivil Hastane olarak kullanmak üzere tahsis etti ve 1855 yılının Kasım ayına kadar buraya 1887 hasta geldi. Bu yıllarda İzmir'de Çavuş ve Paulvidori Sokaklarının kesiştiği noktada yer alan İngiliz Bahriye Hastanesi hem küçük hem de çok bakımsız bir durumda idi. Bu Hastaneye Pasaport Mevkiinin iç kesiminde yer alan Barbaresque Hanın arkasından iç kesime uzanan Kızlar Sokaktan geçilerek erişilirdi. Karşısında ise Hollanda ve St. Antoine Hastaneleri yer almakta idi. Hastaneler Bölgesi olarak adlandırılan bu yörede Agios Haralambos Rum Hastanesi ile küçük mezarlıklar da yer almakta idi.

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



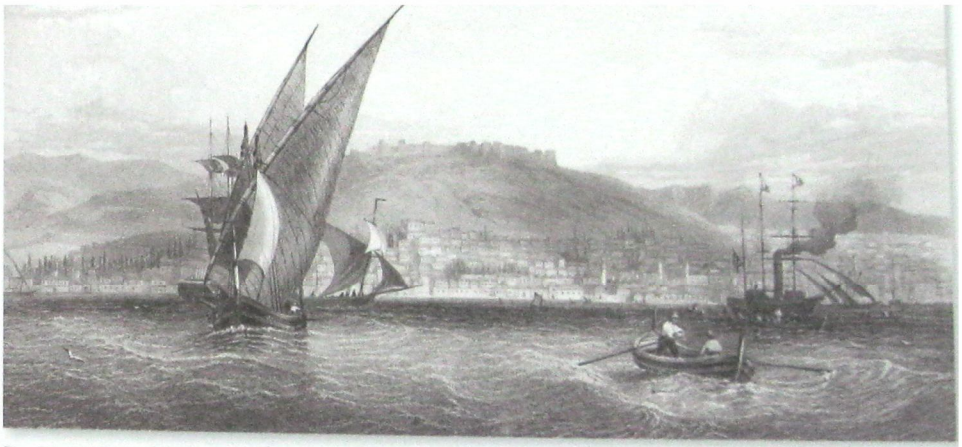
Illustrated Times, Des. Julian Portch

SARI KIŞLA VE İNGİLİZ SİVİL HASTANESİ

İzmir'in, havasının güzelliği nedeni ile Kırım Savaşı sırasında İngilizler tarafından bir hastane yeri olarak kullanılması gündeme geldiğinde Sarı Kışla, Osmanlılar tarafından İngilizlere tahsis edildi ve kısa sürede bir hastaneye dönüştürüldü. Bu dönemde Sarı Kışla, İngilizler tarafından "Sanitarium" adı ile anılmaya başlandı. Binaya yerleştirilen 1.000 yatak sayısına, hasta başına gerekli olan 28 m^3 havanın yetmemesi nedeni ile bir ara yatak sayısının 400-450 kişiye indirilmesi düşünüldü ise de hasta ve yaralıların çokluğu buna imkan tanımadı. İngiliz doktor ve hemşirelerin görev yaptığı Sarı Kışla bu dönemde de oldukça bakımsız idi. Hasta çokluğu talim alanına barakaların kurulmasına da sebep oldu. Yukarıda, gravürde sağda temsili olarak bu ahşap yapılar yer almaktadır.

John A. Shepherd tarafından 1991 yılında kaleme alınmış *The Crimean Doctors: A History of the British Medical Services in the Crimean War* isimli çalışma sivil doktor ve hemşirelerin de görev almasından ötürü Sarı Kışlanın, Sivil Hastane olarak anıldığını yazmaktadır. Araştırma, Kırım Savaşında yaralanan ve hastalanan askerlere bakmakta olan hastanenin 1855 yılı Ocak ayındaki tadilatı sonunda 1 Martta ilk doktorun İzmir'e gelmesi ile çalışmaya başladığını da ifade etmektedir. Kırım'a dört gün mesafede olan hastanede sadece bağırsak hastalıklarından ölüm oranı %20'dir ve ilk aşamada 648, koridorlar da kullanıldığında 1.112 yatak kapasitesi olduğu ifadelendirilmektedir. Aralık 1855 yılında sağlıksız bir ortam oluşmasından dolayı kapanan hastanede ölenlerin arka kesimdeki eğimli ve kayalık İngiliz Mezarlığına gömüldüğü bilinmektedir.

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



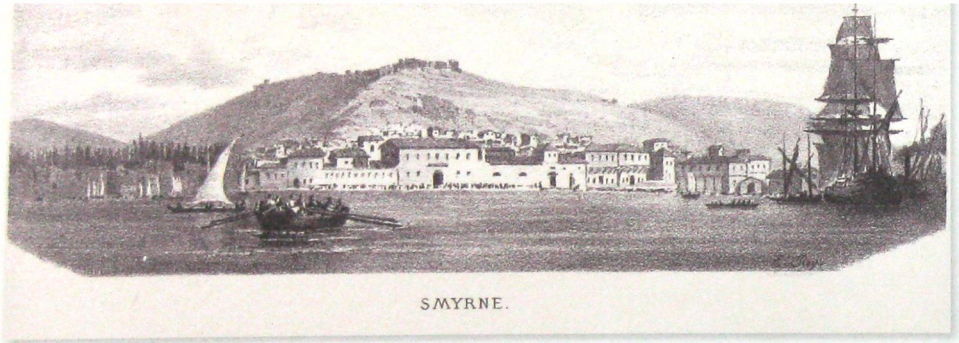
Des. Edward Duncan, Grav. A. Willmore

WILLIAM HENRY BARTLETT'İN İZMİR'İ

William Henry Bartlett (1809-1854), peyzaj ressamı olarak Amerika dışında doğu Akdeniz'e 1834-1854 tarihleri arasında, değişik dönemlerde beş seyahat yaptı. Kendisi orta halli bir ailenin çocuğu idi. Kitap ve gazete ressamı olarak ür yapmadan önce John Britton isimli bir mimarın yanında bu konuda eğitim aldı. Anadolu'ya gelmesinde ise 1836 yılında Paris'te karşılaştığı Lamartine'in etkisi olmuştu. 1854 yazı sonunda gerçekleştirebildiği bu seyahatte Yedi Kiliseyi dolaştı. Dostu William Beattie tarafından kaleme alınmış *Brief Memoir of the Late William Henry Bartlett* isimli kitapta, İzmir'e gelişinde gondola benzeyen kayıkların, doğunun eşsiz mavisi üzerinde bekleyen teknelere yanaştığını anlatmaktadır. Kıyıda ilk gördükleri de tuhaf ancak, özgün yapılar ile geniş bir kışla, kırık dökük bir sahil ve Musevi Mezarlığı olmuştu. Harap, kuru ve beyaz kayalıklı bu mekanın arkasında heybetli servi ağaçları arasında bir amfi tiyatro aşağıya, harap mezarlara nazaran biraz daha iyi durumdaki evlere bakmakta idi.

Beyaz giysili yüzü siyah peçeli Türk kadınlar ise şehre matemli bir görüntü veriyordu. Ermeni kadınlar kasvetli eteklerle salınıyordu. Türkler başıboş dolaşmakta, Rumlar kayıkçılıkla uğraşmakta ve Franklar da beyaz ceketleri ve hasır şapkaları ile ön plana çıkmakta idiler. İzmir doğumlu İngiliz Franklar ise benliklerini unutmadan güderi ceketleri ile kasılmış yürümekteydiler. Kayıkla sahile çıktıkları Rıhtımın perişan durumda olduğundan bahisle, kıyıdaki kayıkçıların hafif meltemle hareketlenen denizde, açıkta demir almış gemiler gibi yelken açmışçasına rüzgara uyum sağladığını da kitabında ifade etmektedir. Frank Mahallesindeki Rıhtımın ise İngiliz konforuna daha uygun olduğunu eklerken, kaldığı odanın mobilyalarını zevksiz, bayağı ve eski, duvarlarının çatlak, tabanının halısız ve tüm dekorun gelişigüzel ve konforsu olduğunu da yazmıştı. İzmir'e geldiği zaman bir veba salgınının yeni bittiğini öğrenmiş ve şehir kendisine İzmir'de bulunaı Amerikan Misyonerleri tarafından gezdirilmişti.

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



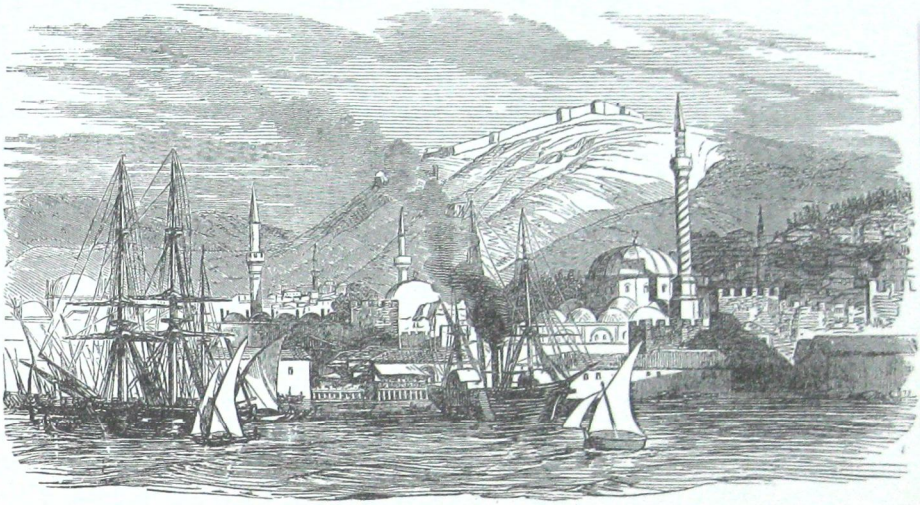
Grav. E. Rey

1610 YILI VE İZMİR RIHTIMINDA KONSOLOSLUKLAR

1600'lü yılların ilk çeyreğinin sonlarına doğru İzmir'de açılmış olan İngiliz Konsolosluğu, aynı dönemlerdeki Fransız Konsolosluğu ile birlikte kıyıda yer almıştı. Bunlara dönemin diğer bir büyük gücü olan Avusturya-Macaristan İmparatorluğunun Konsolosluğu da eklenmişti. Üç konsolosluk da şehrin gelişmemiş kuzey sahilinde yan yana, bitişik konumlanmıştı. Her ne kadar aralarında çoğu kez sürtüşmeler olsa da Osmanlılara karşı zorunlu olmadıkça sorunlarını aktarmamakta idiler. Yapılaştıkları dönemde boş olan kıyı kesiminde aldıkları araziler oldukça genişti ve sahilden arka kesimlere doğru uzamakta idi. Bu kesim aynı zamanda gemilerle gelen ve giden malların depolandığı bir alan olarak da işlev yapmakta idi. İngilizlerin, ticari konularda daha üste çıkarak konsolosluklarının bulunduğu kıyıya, kendi gemileri ile gelen malların çıkarılması için ahşap bir rıhtımı yapmaları, bu kesimin İngiliz İskelesi adını almasını sağlayacaktı. Konsoloslukların sahile açılan kapılarının olağandan daha geniş olması da gelen malların içeriye alınmasını kolaylaştırma amacını içermekte idi. 1850'li yılların öncesinde yapılmış olan bu gravürde kapıların genişliği bu açıdan dikkat çekicidir.

Konsolosluğun bir ünvan veya işletme tarzı olarak Fransa Kraliyet Sarayı tarafından satıldığı dönemlerde İzmir'de yaşadığı bilinen ilk Fransız Konsolosu François Dupuy olmasına karşın, kardeşi Jean Dupuy'in İzmir Konsolosluğunu satın alan Claude Rigon ile François Bouguignon yanında İzmir'de konsolos yardımcısı olarak görev yaptığı bilinmektedir. Aslında Claude Rigon 1610 yılında İzmir Konsolosluğunu satın almış ve Marsilya'da oturarak bu işten büyük kar elde etmişti. Géraud Poumarède'in *Naissance d'une Institution Royale, Les Consuls de la Nation Française en Levant et en Barbarie aux XVI et XVII Siècles* isimli çalışmasında belirttiği üzere, 15 Mayıs 1624 tarihinden itibaren Rigon'dan ayrılarak Fransa'nın İzmir Konsolosu olan ve yine Marsilya'da ikamet eden François Bouguignon yanında konsolos yardımcısı olarak çalışan Jean Dupuy, 1636 yılının 14 Nisanında, 6 Temmuz 1636 tarihli Kraliyet yazısına göre Bourguignon'a 30.000 livre vererek kardeşi François ile birlikte konsolosluk işlerini ifa etme hakkını satın aldı ve bu işi 1676 yılına dek kardeşi ile yürüttü. 1676-1684 yılları arasında da yeğenleri Henri (Honoré) Dupuy aynı işe devam etti. Bu doğrultuda İzmir ile Fransa'nın konsolosluk ilişkisinin 1610 yılına kadar gittiği ortaya çıkmaktadır. 1636 yıllarında İzmir Konsolosluğunun ticari getirisi yıllık 7000 livre kadardı.

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



L'Illustration, Journal Universel, Promenade dans le Levant, Anonim

İZMİR 1860

1860'lı yıllara gelindiğinde Doktor Camille Allard (1832-1864), İzmir'in denizden görünüşünü, yığın halinde loş, gösterişli yüksek dağlarla çevrili, yeşil serviler ve harap bir şato ile taçlanmış durumda bir şehir olarak tanımlamaktadır. C. Allard, 1864 yılında ölümünden önce yayınlanan *Souvenirs d'Orient, Les Echelles du Levant* isimli kitabında İzmir'i, kat kat evleri ve küçük kemerleri ile ince uzun narin minareleri ve sakin denizi ile dikkat çeker bulmaktadır. Kırmızı parlak kiremit çatıları, servileri ve dağları kaplamış olan doğal yeşili ile uyum içinde olan İzmir'in daha önce gördüğü Suriye şehirlerine nazaran farklı bir görünüm verdiğini yazmaktadır. İzmir bir Türk şehridir ve çekiciliği ile Arap şehirlerinden farklı, ama daha az karakteristiktir. Geldiği gemi, liman olmadığı için denizin ortasına demir atmıştır ve demirli duran çok sayıda Fransız gemisi arasından kayıkla geçerek liman görevlilerinin olduğu yere yönelmişlerdi. Kıyıya erişmek için denize kadar inen ahşap bir merdiveni çıkmışlardı.

Denizin sakinliği, üzerine ahşap kazıklar çakılarak çok sayıda yapının yer almasına imkan tanımıştı. Bir orman görüntüsü veren bu ahşap kazıklar üzerinde kahveler ve iskeleler yer almaktaydı. İzmir'de bir rıhtım yoktu ama İzmir'i denizden seyretmek daha güzeldi, Zira iç kısım bu güzelliği bozmakta ve Küçük Asya'nın başşehrini denizden seyretmek gerekli idi. Hele akşamüstleri dağların kararttığı suya evlerin ışıklarının yansıması ve uzaktan gelen ışıklar ile İzmir denizden bir başka güzel görülüyordu. Camille Allard ilk olarak görmeye gittiği Pazar'da sokakları dar, çamurlu, kirli, kötü döşeli görmüş ve dükkanların üzerinde yırtık ve de onlarca rengarenk yama taşıyan ve iplerle birbirine bağlanmış tentelerle korunur bulmuştu. Buralarda rastladığı Müslümanları ağır başlı ve biraz alık, Musevileri sahte ve canlı bakışlı, Rumları kara bıyıklı ve üstün bakışlı, Fransızları güvenli ve mütebbessim, İngilizleri hor gören ve tatminli bir şekilde müşahede etmişti. Türk Mahallelerinde sokaklar boş ve sakindi ve her sokak neredeyse bir mezarlığa çıkıyordu. Rum Mahallelerinde sokakların daha düzenli olduğunu ve Avrupalıların da zenginliklerini saklamak için yüksek duvarlar arkasında oturduklarını yazılarına eklemişti.

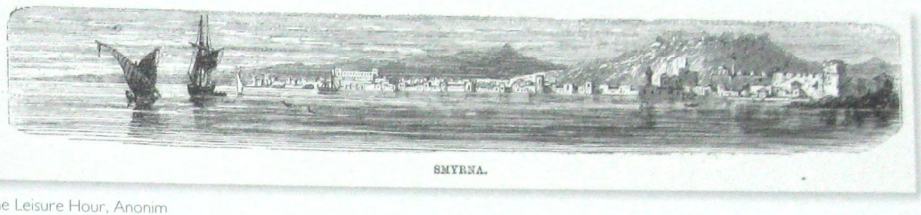


Anonim

MARK TWAIN'İN İZMİR'İ

Mark Twain takma adını kullanan Langhorne Clemens (1835-1910), 1867 yılında mahalli bir gazetenin Avrupa ve Orta Doğuya düzenlediği bir seyahate katılır. Bu seyahat Amerika'dan Kutsal Topraklara, İzmir'i de kapsayan ilk organize seyahat olarak bilinir. Sonuçta seyahat mektuplarını içeren *The Innocents Abroad* veya *The New Pilgrims' Progress* isimli kitap 1869 yılında yayınlanır. Mark Twain, altmışaltı kişinin katıldığı bu seyahat sırasında İzmir ile ilgili ilginç hikayeler arasında İzmir'in altı kere kurulduğunu ve gerek yangınlar ve gerekse depremler ile her seferinde yıkıldığını yazar. Şehre gelenlerin muhakkak çıktığı Kadife Kaleye gider ve burada bulduğu kırık çanak çömlek ve istiridye kabuklarına takılmıştır ve nereden geldikleri hakkında çeşitli savlar ileriye sürer. Bunlardan birisi buralarda bir zamanlar lokantaların olduğudur. Ancak, bulunduğu yerin ıssız ve her hangi bir kişinin yaşadığına dair izlere sahip olmamasından bu savı kendisi çürütür.

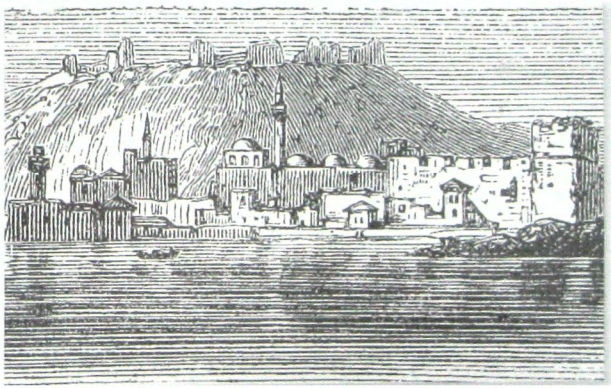
Mark Twain İzmir'de ne kadar kaldı bilmemekteyiz ama geldikleri yıl İzmir Rıhtım inşaatı başlamamıştır. Bu arada bir otelde yemek yedikleri sırada çıkan ve İzmir'de görülmediği söylenen bir fırtına ile iki üç saat süren öfkeli ve şiddetli bir yağmurdan çok korkmuşlardır. Yollar dere olmuş ve yemek yedikleri oteli su basmıştır. Bu nedenle de akıllı bir grup insanın yamaçlarda oturduğunu ve bu tür baskınlardan korunduğunu ifade eder. Her gezgin gibi Efes'e de gitmişti. Bu amaçla yeni kurulmuş ve işleri pek de iyi gitmeyen demiryolları, her gezgin grubuna yaptığı gibi, onlara özel bir tren tahsis etmişti. En ilginç olaylardan birisi de trendeki kişi sayısı kadar eşeğin yük vagonu ile beraber getirildiği ve trenden indikten sonra bunlara binerek çevreyi dolaştıklarıdır. Tren seyahati sırasında hayal edemeyecekleri kadar acayip giysili insana rastlamıştılar. Twain, seyahatine 8 Haziran 1867 yılında "Quaker City," isimli bir gemi ile başlamıştı ve Kutsal Toprakları görmek seyahat grubunun en büyük arzularındandı. Yukarıdaki gravürde, sonbaharda geldikleri İzmir'de en etkilendikleri yer olan Kadife Kale abartılı olarak vurgulanmakla beraber, marjinal değişikliklerle gravür, Simon Joseph Léon Emmanuel tarafından *Voyage de l'Asie Mineure et Voyage de la Syrie* isimli kitaptan aktarılmıştır.

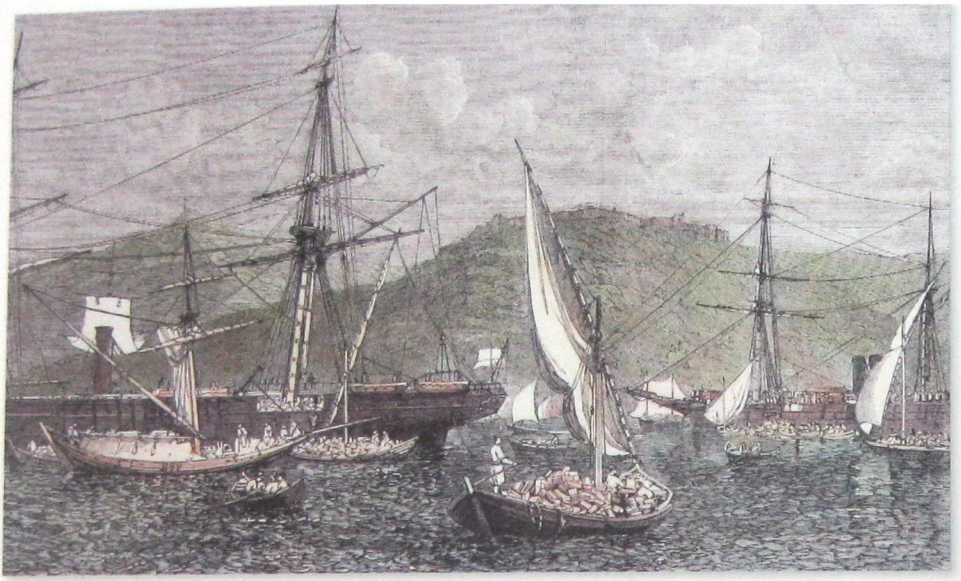


The Leisure Hour, Anonim

İZMİR 1869

The Leisure Hour, An Illustrated Magazine for Home Reading isimli, önceleri haftalık sonraları aylık olarak yayınlanan dergide basılmış olan gravür, İzmir Rıhtımı yapılmadan hemen önce çizilmiştir. Resimli bir aile dergisi olan *The Leisure Hour* kısa, eğitici ve rekreatif yazıları anonim gravürler ile yayınlamakta idi. Gravürün yer aldığı yazıda da Kudüs'e haç için giden bir Rus kafilesine katılan yazar seyahatini anlatmakta ancak, İzmir'den bahis etmemektedir. Sadece bu yılarda İzmir'e, Suriye ve İskenderiye'ye gitmek üzere her hafta Avusturya, Fransa ve Rusya'ya ait üç buharlı geminin geldiğini yazmaktadır. Ayrıca kendisinin Rus gemisine bindiğini ve gemide 200 kadar Rus ve Rum hacının üst üste koyunlar gibi güverteye yayıldıklarını, Kasım 1869 yılında başladığı ve üç hafta süren seyahatinde Rusların hiç yıkanmadıklarını, elbiselerini değiştirmediklerinden şikayet etmektedir. Döneminde, diğer gemilere nazaran iki gün önce Yafa'ya varmasından ötürü birinci mevki için 260 frank ödeyerek tercih ettiği bu seyahat için Avusturya gemisini seçmediğine pişmandır. Gemide, Rus erkekler bıyıkları ile kadınları ise kendi aralarında eğlenerek, birbirlerinin saçları ile devamlı oynamaktadır. Ara sıra ikazlara uyarak sessizleşmektedirler. İzmir'den yedi günde Beyrut'a ve oradan da üç gün sonra Yafa'ya varmışlardır. Buradan da 32 kilometre olan Kudüs'e varmak için at kiralanmakta olduğunu ve şehre vardığı zaman Kudüs'ün İncil'deki tanımına uymadığından sukutu hayale uğradığını yazısına eklemiştir.



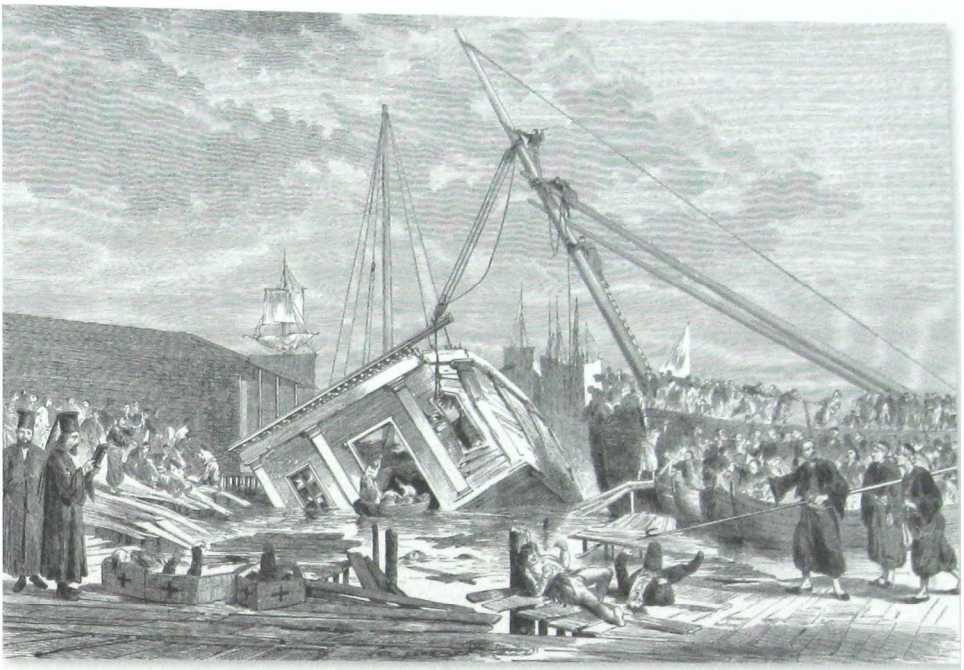


Illustrated London News, Anonim

GEMİLERE KURU MEYVE YÜKLENMESİ

İzmir'e gelen her gezginin, şehri doğunun incisi olarak tanımlamasına karşın İzmir'de gemilerin kıyıya yanaşması için 19. yüzyıl sonlarına kadar Rıhtım bulunmuyordu. Her ne kadar Kadife Kale'nin şehrin tacı olarak göründüğü ifade edilse de gelenler kaleye yaklaştıkça onun harap durumundan hep üzülmüşlerdi. 1863 yılında *Illustrated London News*'de yayınlanmış bu gravürde de kıyıya yanaşamayan gemilere kuru meyve yüklenmesi gündeme getirilmiştir. Bilindiği kadarı ile İzmir'den kuru ürün olarak incir ve afyonu ilk olarak Jacob van Lennep & Co. adı ile kurulmuş Hollandalı bir şirket ihraç etmişti. İzmir'de ticarete afyon ihracatı ile başlamış olan bu şirket özellikle Amerika üzerinden Çin'e yapılan ihracatta İngiltere ve Amerika arkasında üçüncü ve zaman zaman da ikinci duruma gelmişti.

Jacob van Lennep (1769-1855), 1825 yılında Hollanda'nın İzmir Konsolosu olmadan önce, Hollanda'da ipek ticareti, Şam kumaşları ile altın ve gümüş işlemeli dokumalarda piyasayı elinde tutan varlıklı tüccar bir ailenin oğlu olan babası David ile 1738 yıllarında İzmir'e gelmiş, burada evlenmiş ve ticari bir muhit kurmuştu. Babası David İzmir'de kurduğu ticarethaneye ek olarak konsolosluk görevini ve Compagnie Hollandaise du Levant'nın başkanlığını yapmakta idi. Jacob, Hollanda'dan İzmir'e geldiğinde ailesi tarafından 1792 yılında kurulmuş Akdeniz, Avrupa ve Amerika ile ticaret yapan bir şirketi hazır bulmuştu. Hemen hemen her türlü ürünün ithalatı ve ihracatını yapan Jacob, Pieter ve Richard isimli kardeşleri ile birlikte çalışmakta idi. Richard'ın bir süre Amerika'da kalması sonucunda ilişki kurduğu Baltimore'daki şirket adına da İzmir'den ilk kez incir ve afyon ihracatı yapılmıştı. Bu tarih Jacob van Lennep'in 1817 yılında İngilizlere tanınan ayrıcalıklardan yararlanmak için İngiliz tabiiyetine geçmesinden öncedir. Lennep ailesi Hollandalı pek çok ailenin ikamet ettiği Seydiköy'e onüç kilometre mesafedeki Malkacık mevkiinde yaşamakta idi. Seydiköy havalisinde 1688 yılında İzmir Hollanda Konsolosu ve Lennep'lerle akraba olan Daniël Jean de Hochepied ilk yerleşen Levantendi.

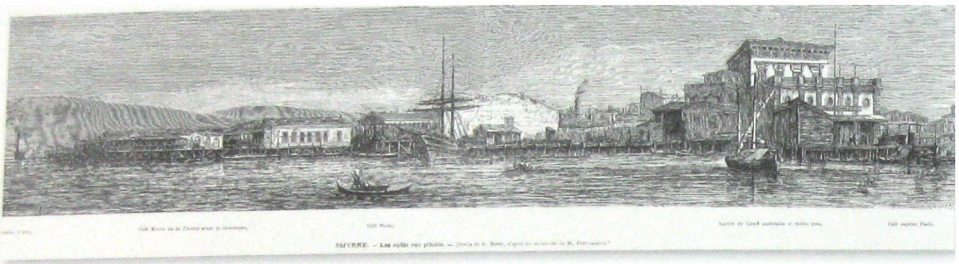


The Illustrated London News, Anonim

1873 İZMİR DEPREMİ

İzmir Rıhtımının yapılmasında etkin olan unsurların başında gelen hususlardan birisi de depremlerdi. Temmuz 1865 ve 500 kişinin ölümü ile sonlanan 1867 Mart ayındaki Midilli depremlerinden İzmir'in ahşap kazıklardan oluşmuş Rıhtımı da kısmen zarar görmüştü. Her iki deprem de 7 şiddetinde idi. Kasım 1865 ve 1866 Şubat ayında Sakız Adasında görülen depremlerde adadaki pek çok ev harap olmuştu. 1866 yılının Nisanında İzmir ve Selçuk depremleri de bu sürecin devamı idi. Peş peşe gelen bu sarsıntılar sonucunda iyice harap olan İzmir Rıhtımı, yapım süresinde en büyük darbeyi 1871 Ekimindeki Sakız depremini takip eden yıllardaki 1 Şubat 1873 günü Sisam, İzmir ve Aydın'ı sarsan depremde almıştı.

Bu yılda yapımı başlamış olan Rıhtımda, kıyıda hala kazıkları üzerindeki platformlar üstünde bulunan "café"ler sulara gömülmüştü. Hasar o denli büyük idi ki, *The Illustrated London News* 8 Mart 1873 yılında yayınlanan sayısında bu sahneyi "İzmir'de Falaket, Kıyı Kahvelerinin Denize Düşmesi ve Ölülerin Çıkarılması" başlığı altında yayınlamıştı. İzmir'i sarsan en büyük deprem de 1688 Haziran ve Temmuz depremleridir. Bu yıldan önce 1680, 1684, 1687 yıllarında ard arda depremler olmuştu. 1688 depreminde İzmir'deki kiliseler ve camilerin neredeyse tümü yıkılmış Levantenlerin oturduğu yörede çıkan yangın şehre büyük zarar vermişti. Depremde konsolosluk binaları da zarar görmüş ve Fransız Konsolosu da enkaz altında kalarak hayatını kaybetmişti. Bu yıl konsolosluk binası da geçici olarak Buca'ya taşınmıştı. Yaklaşık yüz yıl sonra 1778 yıllarında Haziran ve Eylül ayları arasında da sürekli depremler olmuştu.



Le Monde Illustré, Des. Deroy ve Dartiguenavefor

RIHTIM ÖNCESİ İZMİR KIYISI

1873 yılına tarihlenmiş olan ve Deroy ile Dartiguenavefor tarafından ahşap üzerine kazılı bu gravür Rıhtım yapımının neredeyse tamamlandığı bir tarihte *Le Monde Illustré*'de yayınlanmıştır. İzmir'in Rıhtım öncesi halini göstermesi açısından da özgün bir belgedir. Gravürün altında kıyıda yer alan önde gelen kullanımların isimleri yazılmıştır. Bunlardan en solda yel değirmeni, onun yanında "Café Kivoto" veya ahşap kazıklar üzerine yapıldığı için "Café Arche" adı ile anılan yapı yer almaktadır. Ortada Café Paolo bulunmaktadır ki, burası özellikle Levanten gruplara hizmet eden bir yerdi. En sağda yer alan yapı ise "Café de Capitan Paolo" adı ile anılmakta idi. Özellikle denizcilerin rağbet ettiği bu mekan geceleri kabare şeklinde çalışması ve Avrupa'dan şarkıcı ve dansçı getirmekle ünlü idi. Bir dönemler getirdiği kadınların zayıflığı mekanında müşteri azalması yaratınca daha toplu kadınları getirerek yeniden ün kazanmıştı. Buranın solunda da İzmir'in bu dönemlerdeki nadir çok katlı yapılarından Fransız Gümrüğü Binası yer almaktadır. Gravürde bu yapıların olduğu yerde aynı zamanda Avusturya Lloyd Acentesi ve Yunan Gazinosunun yer aldığı görülmektedir. 1865 yıllarından sonra dolgu çalışmaları başladığına ve de Café Kivoto daha yıkılmadığına göre Gravür, İzmir kıyısının 1865 veya hemen öncesindeki durumunu göstermektedir.



Avusturya Lloyd Acentesi, Fransız Gümrüğü ve Rıhtım



Anonim

İZMİR 1875

1800'lü yılların son çeyreğine girerken de romanlara konu olmaya devam etmiş olan İzmir, ilk olarak denizden görüntüsü ile tasvir edilmekteydi. Özellikle bu tasvirlerde Lord Byron, François-René de Chateaubriand, Gustave Flaubert, Théophile Gautier ve Lamartine'in övgüleri ön planda gelmekte idi. Yine bu dönemlerde deniz yolu ile İzmir ve Beyrut şehirlerine gelmek tercih edilen bir seyahat idi. Mistik havanın ve macera dolu bir hayatın esintilerini buralarda yakalamak mümkündü. Örneğin, 1875 yılında La Comtesse de la Rochère tarafından yayınlanmış *La Demoiselle de Compagnie Suivie de Pauvre Mère* isimli romanda, İzmir, Truva Prensi Anténor ismi verilen bir gemi ile gelinen ilk liman olmaktadır. Romanın kahramanı şehri iki yönden tanımlamaktadır. Birinci olarak gemiden inmeden önce, sabaha karşı İzmir açıklarına demir attıkları zaman gemideki seyyahların bakışları altında harika bir panorama ortaya çıkmıştır. Asya şehirlerinin kraliçesi olarak tanımlanan İzmir gözlerinin önünde amfi şeklinde kayaların üzerinde yükselmektedir. Uzaktan görünen kafes pencereli ahşap evler, pazar, rıhtımda dalgalanan onca bayrak, minareler, konsolosluklar şehre gizemli bir orman havası vermektedir. Gemiden indikten sonra ise roman kahramanı Frank Mahallesine girdiklerini, buradaki dar sokakların insanı isyan ettircesine kirli olduğunu anlatmaktadır. Yakından bakınca etraftaki ahşap evlerin kafesli pencereleri de bir hapishaneyi hatırlatmaktadır.

İlk gözlemlerle gemiden indikten sonra görülen manzaralar arasındaki fark romanın kahramanını şaşırtmıştı. Naif bir gözle veya hayali de olsa, 19. yüzyılın son döneminde İzmir'in içi bu şekilde tasvir edilmekte idi. Bu durum Osmanlı İmparatorluğunun gelmiş olduğu ekonomik seviyenin İzmir'in iç yapısına bir yansıması idi. Aslında La Comtesse de la Rochère'in İzmir'i hiç görmemişti. Şehrin ününe dayanarak ve gelen seyyahların yazılarını okuyarak genel bir kanıya varmış, İzmir'i romanının içine alarak söz konusu tanımları vermiştir. Kendisi ahlaki değerleri üstün tutan çok sayıda yayın yapmıştır.



Fot. Rubellin

İZMİR RIHTIMI VE KIŞLA-I HÜMAYÜN

İzmir Rıhtımı, İmparatorluk Kışlası olarak 1829 yılında inşa olunmuş Kışla-ı Hümayun/Sarı Kışla adı ile anılan yapıdan başlayarak Aydın Demiryolu İstasyonuna kadar 4 kilometrelik bir hatta uzanacaktı. Binalar ile kıyı arasında 18 metre genişlikteki yol üzerine de tramvay hattı döşenecekti. İmtiyazı alan İzmirli İngiliz tabiiyetindeki girişimciler, bir Fransız Şirketi olan Dussaud Frères'le Rıhtım ve Liman inşasında anlaştılar. Ancak, kurulmuş olan Smyrne Quay Company ve sonraki adı ile Société (Anonyme) des Quais de Smyrne işi ihale etmek için gerekli finansmanı bulmakta zorlanmakta idi. Her ne kadar 27 Kasım 1867 yılında girişimciler İstanbul ile bir sözleşme imzalamışlarsa da, işe başlanamadı ve müteahhitlik hizmetleri için anlaştıkları Dussaud'larla 9 Ocak 1868 tarihinde imzaladıkları sözleşme uygulamaya geçemedi. Girişimciler, ilk aşamada yapıma başlanması için Dussaud'lara vermeleri gereken 600.000 franklık mali kaynağı bulamamışlardı. Sonuçta Dussaud'ların açtığı 450.000 franklık kredinin geri ödenmesinde de anlaşmaya varılamadı. İşlerin tam anlamı ile açmaza girdiği dönemde karşılıklı anlaşma ve İstanbul'un da onayı ile imtiyaz 1869 yılında Dussaud'lara devredildi. 1853 yılında Ödemiş'te doğmuş olan Georgiades Demetrius'un *Smyrne et l'Asie Mineure, au Point de Vue Economique et Commercial* isimli kitabında da ifade ettiği üzere Dussaud'ların işe sahip oldukları tarih Mart 1869'dur. İşlemler 27 Kasım 1867 tarihinde Bab-ı Ali ile imzalanan sözleşme hükümlerine göre gerçekleştirilecekti. Aradan geçen dokuz aylık süreç girişimin İzmirli İngiliz müteşebbislerden Fransız sermayesine geçmesi ile sonlanmıştı. Yukarıdaki görüntü Rıhtım ve Dalgakıranlar yapılmadan önce İzmir Limanının Değirmentepe sırtlarından görünümünü yansıtmaktadır. Bu kesim 19. yüzyılın ortalarında İzmir'in yerleşim alanlarının son bulduğu yer idi. Karakapı mevkii gibi bu kesimde de şehir dışı olarak geniş bir mezarlık alanı bulunuyordu. Bu mezarlıklar batıdaki Musevi Mezarlığı ile dönemin İzmir'ini sınırlayan unsurlardı.



Fot. J.N. Lindlay Norman?

KADİFE KALE VE İZMİR LİMANI

Rıhtım ve Liman inşasına başlandıktan sonra şehir hayatı dinamik bir form almaya başlamıştı ancak, bu etki şehri kuşatan yamaçlara uzanamıyordu. Kadifekale sırtlarında oynayan çocuklar aşağıdaki şehirde olup bitenlerden pek haberdar değildi ama İzmir Limanının ilk kısmı çoktan bitmişti. Fotoğrafta 29 Ekim 1868 tarihinde yapılan ek anlaşmada yer alan mendirek kısmının tamamlanmış olduğu görülmektedir. Bu kısmın dışındaki kuzey batı mendireği, Liman İmtiyaz Sözleşmesinin 1912 yılına kadar uzatılmasının kabulü ile 1879 yılında yapılır.

Fotoğrafta kuzey mendireğinin tamamlanmış olduğu ve kuzey batı mendireğinin inşaat halinde olduğu görülmektedir. Kuzey mendireği ve kıyı dolgularının 1872 yılında tamamlanması ön görülmesine rağmen deniz tabanının balçık olması nedeni ile dolgu, yer yer planlandığının aksine hacim olarak bazı yörelerde iki misline çıkmıştı. Bunun sonucu olarak 1872 yılında bitmesi planlanan işler kuzey batı mendireği hariç 1876 yılında tam olarak hizmete açılabilmiştir. Görüntünün Akdeniz'de "cruise" yapan Ceylon isimli geminin İzmir'e uğradığı sırada The Royal Geographical Society (The Institute of British Geographers) üyesi olan J.N. Lindlay-Norman veya gemide bulunan bir yolcu tarafından alınmış olduğu sanılmaktadır.



Anonim

KONAK MEYDANI

Rıhtım inşası başlamadan önce de Konak ismi ile anılan yöre Rıhtımın başı olarak bilinse de en son tamamlanan kısmıdır. Burası, projesi 1867 yılı sonunda tamamlanan, 1868 yılında inşasına başlanan ve 1872'de tamamlanabilen Vilayet Merkezi binasının yapılmasına kadar sönük kaldı. Her ne kadar Kemeraltı adı ile anılan ve geleneksel ticaret mekanının önü olarak bilinse de yörenin aktivitesi bu kesime kadar uzanmıyordu. Kemeraltı Camiinden denize inen yollar ve Kızlar Ağası ile Küçük ve Büyük Vezir Hanlar ticari aktiviteyi kendilerine yönlendirmiştiler. Vilayet Merkezi binasının burada yapılmasından önce yaklaşık olarak aynı yerde İzmir Ayanı Katipoğullarının kışlık konağı bulunmakta idi. Zaten bu kesime Konak isminin verilmesi de bu yapıya dayanmaktadır.

1829 yılında kısmen denizin doldurulması ile yapılan Sarı Kışla ve 1851'de İngiliz Mezarlığı yanında hizmete giren Guraba-i Müslimin (Müslüman Garipler) Hastanesi her zaman İzmir'in dış çeperi olarak kabul edilen bu kesimlerde yapılmışlardı. Katipoğlu ailesinin mallarının devletleştirilmesinden sonra bakımsızlaşan ve harap olan yapı da aynı dış çeperde idi. Konak yapısının 1864 yılında kabul edilen Teşkil-i Vilâyet Nizamnamesi ile eyalet uygulaması yerine Aydın Vilayetinin kurulması sonrasında Başoturak'taki idari binanın yetersiz kalması nedeniyle onarılarak kullanılması ortaya çıktı. Ancak, yapı çok haraptı, Vassilis Colonas'ın *Greek Architects in the Ottoman Empire* isimli kitabında yer aldığı üzere Vali Mehmet Sabri Paşa, aranan İzmirli mimarlar arasından Rokos Vitalis'e yeni projeyi yaptırdı. Burada tabiatı ile İzmir'deki en geniş cemaat temsilcisi ve Vali Yardımcısı olarak görev yapan Grigorios Aristarchis'in etkisinin olduğu düşünülebilir. Ancak, Rokos Vitalisin babası, İzmir'in önde gelen müteahhitlerindendi ve 1853 yılında Fransız Konsolosluğunun planlarını yapan Tinos'lu Antonios Vitalis idi. Vitalis'ler dolayısı ile kamu binalarında tecrübeli idiler. Yeni bina Osmanlıya prestij sağlayan gösterişli ve 13.50 metre yükseklikte iki katlı ve müştemilatları ile birlikte 81 oda ile 2.000 m^2 üzerine inşa edildi.



Fot. Rubellin

RIHTIMDA İLK BUHARLILAR

Rıhtım, tamamlandıktan sonra hızla gelişen İzmir'in sosyo-kültürel ve ekonomik yapısının dayanağı olan kurumları kıyıya çekmişti. Genel anlamı ile iki kısımdan oluşan Rıhtımda, ekonomik ağırlığı olan kullanımlar Mendireklerin bulunduğu kesimde yoğunlaşmış idi. Bu ekonomik yapıyı ayakta tutan Mendirek ve Rıhtım ile sınırlanan ve de havuz adı ile anılan kısma da gemiler burundan giriyor ve içerde manevra yaparak kıçtan karaya bağlanıyordu. İlk zamanlar bu işlem sorun yaratmıyordu ancak, giderek ticaretin gelişmesi ile daha büyük gemiler gelmeye başlayınca sorunlar da ortaya çıktı. Ayrıca Rıhtımın yapılması ve gemilerin bağlanması ile gelen ve giden yüklerin hepsinin Gümrük Depolarına sığmadığı ve malların bir kısmının Rıhtım üzerinde konumlandığı, yığıldığı da görüldü. Sonuçta Dussaud Frères tarafından tasarlattırılan Rıhtım, malların yüklemesine yetmedi. Çoğu kez tıkanmalar ortaya çıktı. Halbuki kıyının doldurulma aşamasında Osmanlı Gümrüğü olarak adlandırılan kısım da dahil olmak üzere dolguya müsait alanlar vardı. Kaldı ki, denize yapılacak dolgu için proje aşamasında bir sınırlama da bulunmamakta idi. Ancak, dolgu ile oluşan kısımların, Rıhtım yolu dışındaki bölümünün arsa olarak kullanılması ve Société des Quais de Smyrne'in mülkiyetine geçerek satılmasının kabulü sonunda doğal olarak gemilerin bağlandığı kısımda yükleme ve boşaltma için özel bir alan ayrılmadı. Hem yol, hem depolama amaçlı bu kesim şirketin mali çıkarları doğrultusunda gerçekleşince, Centre for Asia Minor Studies tarafından Atina'da yayınlanan *Smyrna, the Metropolis of the Asia Minor Greeks* isimli eserde Christos (Kristophoros) Sokratis Solomonidis tarafından İzmir'in, Asyanın Gözü ve Rıhtımın da Kaşı olarak tanımlanan kısmı onlarca yıl İzmir şehri için bir sorunlar yumağı olarak kaldı.



Anonim

İZMİR LİMANI VE MAVNALAR

Bir Fransız şirketi olan Dussaud Frères (Dussaud Kardeşler) ile anlaşan İzmirli üç İngiliz tüccar ekonomik taahhütlerini yerine getiremeyince, Bab-ı Ali'nin izin vermesi ile Vital Cuinet'nin *La Turquie d'Asie: Géographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineure, Volume 3* isimli kapsamlı eserinde belirttiği üzere 6 Mayıs 1869 tarihinde (bazı kaynaklarda Mart 1869 olarak verilmektedir) İzmir Rıhtım, Liman yapım ve işletme işini Dussaud Kardeşler yüklenir ve işe başlanır. Dört kısım olarak planlanan inşaat üç yıllık bir gecikme ile 1876 yılında tamamlanarak hizmete girer. Anlaşma maddelerine göre Rıhtım Şirketi vergileri yükseltmeyecek, indirim yapabilecektir.

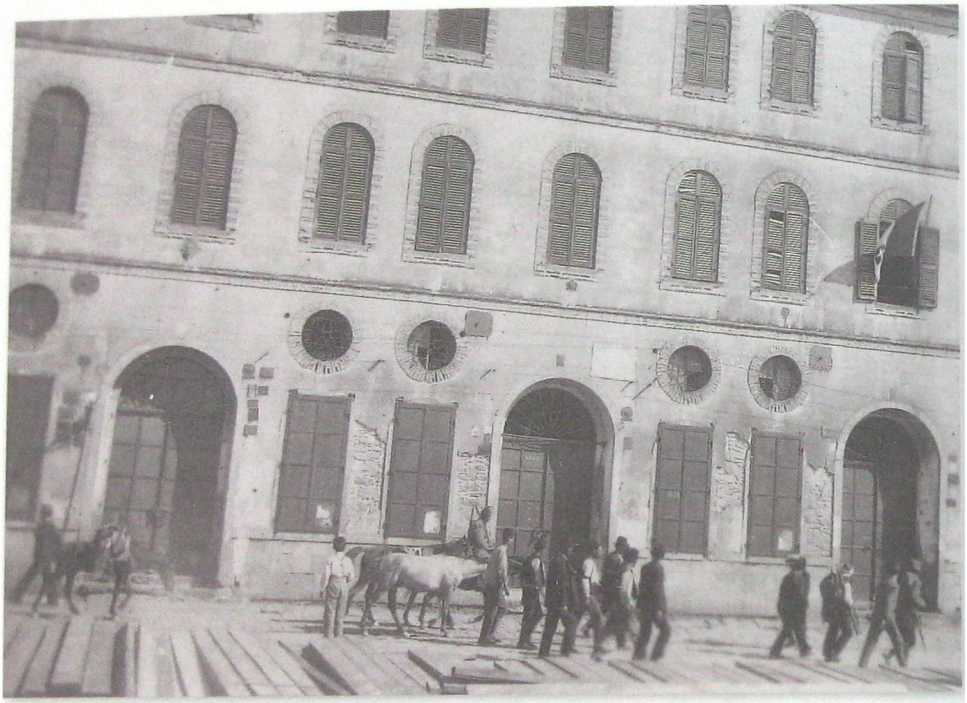
Şirket bu bağlamda Fransız ve Osmanlı ile arası iyi olan Alman gemilerine % 50 indirim uygularken rakip İngiliz gemilerinden tam ücret almaktadır. İngiliz Konsolosunun zaman içinde yaptığı itirazlar başarılı olur ama buna rağmen Liman Şirketi indirim yapmaz. İngiliz gemilerinin zararı Belediyeye bırakılması gereken % 12'lik paydan karşılanır. Yeni koşulları içeren üçüncü anlaşma ile İngilizlere farklı ücret ödetmekten vazgeçilir ancak bu kez İngiliz gemileri ile gelen mallar, yüklendikleri mavnalar üzerinde uzun zaman bekletilmeye başlanır. Zira Rıhtım yolu, gelen malların yığınlar halinde depolanmasına imkan tanıyacak genişlikte değildir. 18 Mayıs 1891 tarihinde imzalanan dördüncü anlaşma ile liman imtiyazı 1953 yılında sonlanacaktır ve işler artık düzene girmeye başlamıştır. Görüntüde 1890'lı yıllardan önce Limana yanaşmış gemiler ve mavnalar üzerinde bekleyen mallar görülmektedir.



Fot. Alois Beer

ESSAYAN VE BALİOZOĞLU HANLAR VE LOKAL ZANGRİDES

Görüntüde ön plandaki üç katlı Essayan Han ve bitişiğindeki Baliozoğlu Hanların sağ tarafında Lokal Zangrides (Han) ve sol tarafında ise İzmir Borsası olarak inşa olunan ve 1919-1922 yılları arasında Yunan Milli Bankası olarak kullanılan yapı yer almaktadır. Fotoğraf 1840-1916 yılları arasında yaşamış olan ve Klagenfort'ta bir fotoğraf atölyesi bulunan Avusturyalı Fotoğrafçı Alois Beer tarafından alınmış "stereoview" bir görüntünün sağ parçasıdır. Beer, başta Dalmaçya sahilleri olmak üzere birçok Avrupa ülkesini dolaşmıştır. Pek çok ticari fotoğrafçı gibi Beer doğal ortamda sokak, meydan ve insanların hayatını görüntülemiştir. Görüntüye aldığı açıların ustalığı ile 20. yüzyılın sonunda usta fotoğrafçılar arasında kendisine yer bulmuştu. 1900'lü yıllarda Beer, Avusturya Donanmasının resmi fotoğrafçısı olarak pek çok ülkede fotoğraf çekmişti. Bu sayede 20. yüzyılın ilk yarısının başlarında İzmir'e de uğramıştı.



Anonim

ESSAYAN VE BALİOZOĞLU HANLAR

Rıhtımın inşasından sonra limana yönelik depolama hanlarının inşasının hızlanması ile görüntüde yer alan yapı, Rıhtım dolgusu sonucunda 20 nolu parsel olarak Essayan (Esayyan) kardeşler tarafından satın alınan parsel üzerine yapıldı. Essayan ailesi, Ermeni asıllı ve İngiliz tabiiyetinde olup İzmir ihracatında önemli bir yere sahipti. Yaptırdıkları han, sonraları bir süre Borsa Binası olarak kullanılacaktı ve mülkiyeti Hamdi Paşaya ait parselin bitişiğinde yer alıyordu. Batı tarafındaki parsel ise Spaetti ailesine aitti. Daha sonraları Hamdi Paşanın parselinin bitişiğinde olan hanın yarısının Baliozoğlu'na satıldığını görüyoruz. Bu kısım da Whittal Şirketince kiralanarak yağlı tohum deposu olarak kullanılmakta idi. Essayan Kardeşler de hanın iç kısmını üç ayrı müstakil parçalı hale getirerek kuru ürün deposu olarak kullanmakta veya kiraya vermekte idiler. Spaetti'lere ait olan parsel üzerinde ise özensiz, kırma çatılı ve iki katlı bir depo yapısı N. C. Zangrides Şirketi tarafından kullanılmakta idi. Rıhtımın bu kesimi Gümrük Depolarına yakın olduğu için sürekli ihraç ve ithal ürünleri ile dolu oluyordu. 1910'lu yıllardaki görüntüde ithal bir ürün olan kerestelerin Rıhtım üzerine yığılı olduğu görülmektedir. Rıhtımdaki han yapıları tek fonksiyonlu depolar olduğu için cephelerine özen gösterilmez içerde bekleyen mallar daha kıymetli addedilirdi. Pencere kepenkleri de çoğu kez yapıldıkları günden beri pek açılmamışlardı.



Anonim

RIHTIM, LİMAN VE "CAFÉ YEMEN"

İzmir Rıhtımına döşenen granit bloklar 45x45 ebadında idi ve Napoli'den getirilmişti. Dolgu malzemesinin bir kısmı da eski taş ocaklarının bulunduğu Karataş'tan elde edilmiş ve bu sayede de Karataş kıyısı biraz daha genişlemişti. Bunun dışında Rıhtım kenarına döşenen blok taşların da Foça yöresinden getirildiği ve bu amaçla, malzemelerin tüm körfezi dolaşarak şehir içinden geçmemesi için, Karşıyaka sahiline bir yükleme iskelesi de yapıldığı bilinmektedir. Bu yükleme noktası daha sonraki yıllarda Hamidiye Vapur Şirketi tarafından kısmen düzeltilerek Karşıyaka İskelesi olarak kullanılacaktı. 1910'lu yıllarda alınmış görüntü Rıhtımın Liman kısmındaki kozmopolit yapıyı, yüklü develer ve iş yerine gitmekte olan tüccarları taşıyan faytonlarla birlikte vermektedir. Görüntüde sol planda Yemen ismini taşıyan bir kahve yer almaktadır. Kahvenin adı ile 1840'lı yıllardan sonra özellikle 1891, 1898, 1905 ve 1911 yıllarında sık sık isyanlar çıkan Yemen'e zaman zaman İzmir'den de Redif Taburları gönderilmesi arasında manevi bir ilişki olduğu kanısı ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle bir hareket noktası olan İzmir'de Yemen ismi önemli bir yer tutuyordu.





Fot. M. Curtowich

1891 YILINDA YEMEN'E GİDEN ASAKİR-İ ŞAHANE

İngilizler 1600 yılının sonunda British East India Company'yi kurmuşlar ve 1764 yıllarında Hindistan'a erişim için Portekiz ve Fransızlara karşı güvenli bir güzergah oluşturmak amacıyla Yemen'e yerleşmek istemişlerdi. Bu amaçla 19. yüzyılın sonlarında Yemen'i kışkırtarak isyanlar çıkarttılar. Osmanlılar ayaklanmaları önlemek ve topraklarını elde tutmak amacı ile artık kendilerine yardımcı olmayan Araplara karşın Anadolu'dan asker sevkiyatına başladı. Bu sevkiyat noktalarının birisi de İzmir Rıhtımıdır. Anadolu içlerinden toplanan ve çoğu yaya olarak İzmir'e gelen ve denizi ilk defa gören gençler Yemen'e buradan yollanmaktadırlar. Görüntüde yer alan ve İzmir Rıhtımında gemilere bindirilen Asakir-i Şahanenin pek çoğu daha Yemen'e varmadan ölecek, geri kalanlar da ya çıktıkları iskelede ya da Yemen çöllerinde telef olacaktı. Eylül 1891 günü hiçbir askeri donanımı ve karakteri olmayan ve asker nakli için dışarıdan satın alınan İzmit ve Suyutlu isimleri verilen gemilere İzmir'den 2.500 asker, 800 katır ve çeşitli türde cephane yüklenerek ertesi gün Yemen'in Hodeidah Limanına hareket edilişi yer almaktadır. Gemilere bindirilen Redifler, Sandıklı ve Afyon yöresi gençleri idi. Kısa zaman içinde bu yörelerden 20.000 Redif daha Yemen çöllerine yollanacaktı.



Anonim

RIHTIMDA SATICILAR

Rıhtımın, Limana yakın kısımlarında kuzeye gidildikçe daha değişik bir dünyaya geçiş olmakta idi. Özellikle "Kraemer Palace" önlerinden itibaren görülen bu hareketlilikte İzmir'in diğer yüzü ortaya çıkmakta idi. Ticari hayatın etkinliği buralardan başlar ve Konak Meydanına kadar uzanırdı. İlk planda da seyyar satıcılar özellikle gemicilere ve liman çalışanlarına hizmet verenler göze çarpardı. Liman yapım işini ve işletme hakkını Fransız sermayesine kaptıran İngilizler uzun süre sosyal yaşamın simgesi olan ve Kordon adı ile anılan Rıhtımda iç çekerek dolaşacaktı. Görüntü Birinci Dünya Savaşı öncesinde bir öğlen vakti, ticaret hayatı ile sosyal yaşamın kesişme noktası olan Kraemer Palace önlerinde, seyyar bir aşçının sıcak yemek hizmetini göstermektedir.



Fot. Croiseur Ecole Iphigenie

PASAPORT İDARESİ

1894 tarihli olan bu görüntü Pasaport İdaresinin Liman yönündeki iç Rıhtımında, Iphigenie isimli Fransız Okul Gemisinde subay olarak görev yapmakta olan Louis-Gabriel Viaux (1862-1943) tarafından geminin eğitim güzergahı içinde yer alan İzmir'i ziyareti sırasında alınmış onlarca cam negatiften birisidir. Iphigenie 1881-1901 yılları arasında denizde kalmış, üç direkli ve 550 beygir gücünde motorları olan ahşap bir tekne idi. Daha sonra onun yerine geçen Duguay-Trouin de Okul Gemisi olarak İzmir'e gelmiş, pek çok görüntü alarak bunları kartpostal haline getirerek ticarileştirmiştir.

Görüntüde arka planda, İzmir'e gelen yabancılar tarafından en çok resmi çekilen ve bahsi edilen Hotel d'Egypte yer almaktadır. Otelin ön cepheye bakan her iki katında toplam dört odası bulunmakta idi. Orta plandaki balkonlar ise ortak mekandı. İç avluya bakan her katta dörder odası dışında arka kesime de cepheli iki odası bulunmakta idi. Otelin sol yanında Hotel de Londre'un giriş holü görülmektedir. Sağ ön planda ise Rıhtım üzerine yerleştirilmiş ahşap kontrol barakalarından biri yer almaktadır. Rıhtımın bu kısmına denizden sadece kayıkçılar yanaşabilmekte, bunun dışında Rıhtım üzerinde her milletten ve her kılıktan insan bir karmaşa içinde dolaşmakta idi. Orta planda yer alan dar geçitte görülen demir parmaklıklı kapıyı geçmeden İzmir'e girilemezdi.

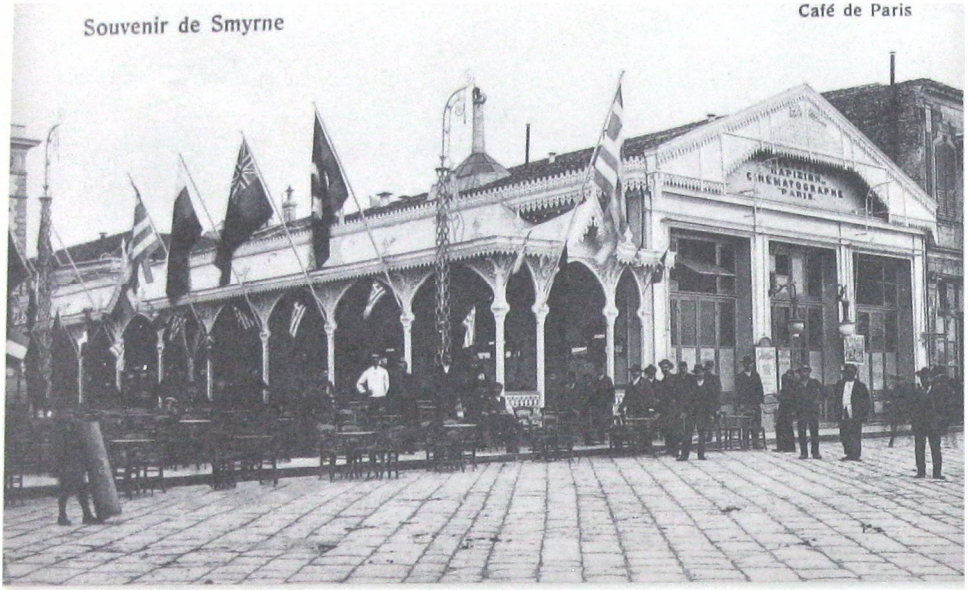


Anonim

İZMİR RIHTIMINDA KERVAN

İki kısım olarak yapılmış olan Rıhtımın ikinci kısmı genellikle gezinti için kullanılmakta idi ve ağırlıklı olarak konutlar tarafından doldurulmuştu. Bu kısım da diğer taraf gibi geniş taşlarla döşenmişti ve paralelinde yine Rıhtım Şirketi tarafından yapılmış ikinci bir yol daha bulunmakta ve adı da Paralel Sokak olarak anılmakta idi. Rıhtımım bu kısmı kısa zamanda İzmir'in bir defile ve gösteriş merkezi oldu. 1900'lü yılların başında alınmış bu görüntüde, Rıhtımda seyrek olarak rastlanan bir kervan ve arka planda İzmir'in elit tabakasının buluşma yerlerinden olan "Sporting Club" ve ön planda da üçgen çatılı ahşap yapı "Café de Paris" olarak Rıhtımdaki yerlerini almışlardı.

Deve kervanlarının şehre giriş noktalarının başında Kemer olarak adlandırılan ve Meles üzerinde yer alan köprünün kemerinden isimlenen mekan gelmekte idi. 20. yüzyılın başında İç Ege'den İzmir'e mal taşıyan 100.000'den fazla deve olduğu da bilinmekte idi. Ancak, bu kervanlar Rıhtım'dan geçmezdi. Görüntü Aydın Demiryolu Garına inmiş ürünlerin Limana nakledilmesi sırasında alınmış olan nadir kervan görüntülerinden birisidir. Zira ilerleyen yıllarda Rıhtıma döşenecek olan tramvay hatları ile bu taşıma işi develerden tren vagonlarına geçecektir. Rıhtıma rayların döşenmesi ile çalışmaya başlayan sistem 1903 yılından sonra otuz yıl boyunca millileştirilinceye kadar Aimé Tissaud yönetiminde "Société des Tramways des Quais de Smyrne" adı altında çalışmıştı.



Ed. Zaccahariou and Koury

"CAFÉ" VE "CINÉMATOGAPHIE DE PARIS"

Avrupa'da sinematografın yayılması 1894'ten sonra görüldü ve İzmir Apollon Tiyatrosunda 10 Aralık 1896 yılında da ilk gösteri yapıldı. Bu yılları takip eden günlerde İzmir, dünyayı saran bu modaya uymuş ve şehrin vitrini olan Rıhtım'da pek çok salon açılmıştı. Bunların ilklerinden olan Cinématogaphie de Paris aynı zamanda bir "café" olarak da hizmet veriyordu. Gösteriler de günde bir kere veya en çok iki kez yapılmakta idi. İki kez yapıldığında ise daha ziyade kadınlar için gündüz gösterisi gerçekleştiriliyordu. Bu nedenle salonlar aynı zamanda bir sosyal birleşme alanı olan "café" tarzında da kullanılıyordu. Gösterilerin yaygınlaşması ile daha sonra, 1909 yılında Pathé Cinématogaphie'sinin açıldığını biliyoruz. Burası sadece gösteri yapan bir bina olarak tasarlanmıştı. Artık İzmir'de tiyatro gösterileri ikinci plana düşmüş ve azalmıştı. Bunlar arasında sadece 1911 yılında inşa edilen "Théâtre de Smyrne" görkemli yapısı ile şehir hayatına büyük etki yapmış ve küçük salonlar kapanmaya başlamıştı. Théâtre de Smyrne'in mimarı, İzmir Borsa Binası, Orient Bank gibi prestij yapılarını tasarlayan Ignatios Vafeiadis idi.

Sinematografi gösterileri özellikle Müslüman ahalinin bir kısmı tarafından hoş karşılanmıyor ve şikayetlere neden oluyordu. Bu amaçla pek çok karşı çıkış ve itirazlar olmuş ama sonuç alınamamıştı. Buna karşın ilk olarak 1911 yılında başta Beyler Sokağı olmak üzere gösteri merkezleri Osmanlı Sinematografhanesi, Milli Sinema adları altında Türk Mahallelerine de girmişti. "Café de Paris" 1908 yılında Meşrutiyetin ilanından sonra ismini "Café de la Constitution" olarak değiştirmişti.



Anonim

"BARTHOLOMEO FRAGIACOMO" VE "CAFÉ LOUCAS-HOTEL DE VILLE"

Kraemer'lerin ünlü yapısının yanında Hotel de Ville adı ile üst katı otel olarak kullanılan ve giriş çıkışı da İkinci Kordon'dan olan yapının zemin katında Café Loucas yer almakta idi. Otelin alt katında "café" ile birlikte önündeki bahçede bir açık hava tiyatro salonu da bulunuyordu. Tiyatronun sahnesi de yanında yer alan Concert America isimli diğer bir tiyatro salonuna bitişikti. Café Loucas ve Hotel de Ville özellikle yaz aylarında Patras ve Kalamata'dan İzmirlilerin çok sevdiği Yunanlı artistlere bahçesinde konserler verdirirdi.

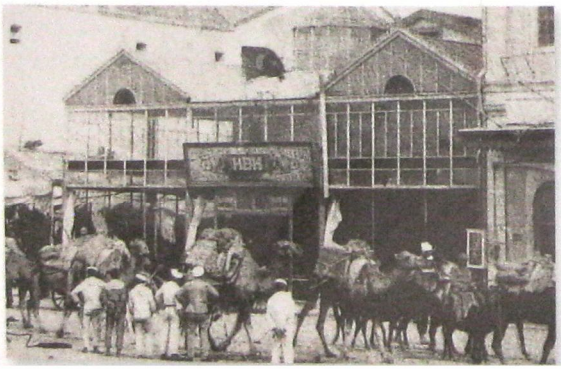
Bu kullanımların maliki Bartholomeo Fragiacomo 1851 yılında Osmanlı topraklarına gelmiş sağda solda dolaşmış ve 1859 yılında da İzmir'e yerleşmişti. 1 Temmuz 1878 yılında tamamlanarak açıldığı bilinen Hotel de Ville ile de İzmir'in Rıhtımdaki ilk oteline sahip olmakla övünürdü. Otel bu ününe 1908 yılında 75 yaşında ölmesine rağmen B. Fragiacomo ve işletme müdürü Paol Loizos sayesinde erişmişti. Mutfağında Fransız, İngiliz ve Doğu mutfaklarından yemekler sunardı. Salonunda Osmanlı Ülkesinde yayınlanan her gazeteyi ve mecmuayı da bulundururdu. B. Fragiacomo yedi çocuklu ve Slovak kökenli bir İtalyan olarak da İzmir'de oldukça aktif idi. Şehirdeki İtalyan işçilerini örgütlüyor ve kurdukları derneğin başkanlığını yapıyordu. Ayrıca Société Italienne de Secours Mutuels adı ile bir yardım derneği kurmuş ve İtalyan Hastanesinin tesisi için büyük çabalar harcamıştı. 1900'lü yılların başındaki bu fotoğrafta Rıhtım, otel ve "café" bütün görkemi ile sergilenmektedir.



Anonim

"GRANDE BRASSERIE VIENNOISE ET RESTAURANT DE J. KRAEMER"

İzmir körfezine sık sık yabancı ülkelerin savaş gemileri de uğramakta idi. Bahriyelileri kendi kıyafetleri ile sahile çıkmakta ve biraz da merakla kendi ülkelerine gidecek olan ürünlerin deve kervanları üzerinde Limana girmesini seyrederlerdi. Kıyıda ise, Kraemer'in oteli ve birahanesi, solundaki Loucas'in oteli, lokantası ve tiyatro salonu en cazip odakların başında gelmekte idi. Görüntüde bir bahriyeli grubu ve Kraemer'in birahanesini HBH tabelası ile bira satışı yaparken ve çatısı üzerinde Türk bayrağı ile görmekteyiz. Bu yıllarda Loucas, tiyatro salonunun üzerini kapatmıştır. 1915'li yıllarda bu mekanlar, gemi tayfalarının, palikarya ve kabadayıların gittiği ve Limanda yer alan "café chantant" tabir edilen mekanlara nazaran daha elit bir havaya sahipti.





Fot. R. Corpo di Spedizione in Anatolia - Squara Fotografica

RIHTIM, "KRAEMER PALACE" VE BİSİKLET

İtalyan askeri birliklerinin Anadolu'ya yollanması sırasında alınmış bu Rıhtım görüntüsü İtalyan Donanmasına ait bir fotoğrafçı tarafından belgelenmiştir. Bu yıllarda Rıhtım, havagazı fenerleri ile aydınlatılan İzmir'in en güncel mekanlarından biri idi. Kıyıda, İtalyan savaş gemisine ait bir sandal ile gelmiş ve havagazı fenerinin altında iki İtalyan askeri görülmektedir. Mekan, İzmir Kordonunun en popüler yeri olan Kraemer Palace'ın önüdür. Kraemer Palace, 1890 yılından itibaren İzmir'de yapılmaya başlayan ve ileride Olimpiyatlara ilham olacak ve ilki Bornova'da 1894 yılında yapılan Panionien Oyunlarında, 1895 yılında yapılan bisiklet yarışlarının başlama noktası olmuştu ve yarış Karşıyaka'da sonlanmıştı. İzmir'de seyrek de olsa yolların bozukluğuna rağmen Rıhtım ve yakın çevre sokaklarında bu yıllardan sonra bisiklet, dönemindeki halk adı ile "velespit", kullanılmaya başlanmıştı. Bu arada İzmir'de bisiklet imalatına da girişilmişti ve Frank Sokağında satış yapan Hafiz Mustafa bu konuda öncü olmuştu. Daha sonra 1897 yılında benzer bir yarışın 1896 yılının ilk Olimpiyatlarından esinlenerek Selanik'te yapıldığı da bilinmektedir. Görüntü olasılıklar dahilinde 1919 yılının yaz aylarından önce alınmıştır.





Fot. Wayne

"GRANDE BRASSERIE VIENNOISE ET RESTAURANT DE J. KRAEMER" 1920

Mayıs ayının ortalarından itibaren havaların ısınması ile birlikte ilk olarak Kraemer, salonlarında buzlu meşrubat servislerine başlayacağını gazetelerde ilan ederdi. Aynı zamanda kapısının önüne de gelip geçenlerin içmesi için soğuk su servisi yapılırdı ve bundan her hangi bir ücret alınmazdı. Brasserie Kraemer, İzmir'de tam anlamı ile Alman kültürünün bir yansımasını veriyordu. Gerek dekoru ve gerekse hizmetteki tarzı tam bir Viyana veya Berlin havası taşıyordu. Bu salonun açılması ile Alman müziği dinlenen, Alman gazeteleri okunan Café Hoffmann'ın yanında diğer bir Alman unsuru İzmir'de yer alıyordu. Bu tür birahaneler Rıhtımda 1900 yıllarından sonra çoğaldılar ve Alman mekanları bunlara öncü oldu. Diğerleri arasında Bière Bomonti, Brasserie de Stasbourg, Brasserie de Gratz, Brasserie Helvetia ve Brasserie d'Aïdin önemli yere sahipti. Kraemer'in mekanı bu görüntünün alındığı yıllarda Türk bayrağını indirmiş, ismini değiştirmiş ve Πανελληνιον (Panhellenic) adını almış ve daha önceki HBH adını terk etmişti. Görüntü işgal dönemde, 1920 yıllarında alınmıştır.





Ed. Leonar

"GRANDE BRASSERIE VIENNOISE ET RESTAURANT DE J. KRAEMER" 1922

15 Mayıs 1919 günü saat 08:55'de görüntüde yer alan kıyı kesimine yanaşan Patris ve Atronitos isimli Yunan gemileri, sağ ve sol planda görülen Rıhtım Şirketinin demir döküm babalarına halatlarını bağlamışlardı. Yarbay rütbesindeki Stavriani komutasında bir Evzon Birliği burada karaya ayak bastı ve yaklaşık bir saat kadar birliğin karaya inmesi ve Metroplit Chrisostomos tarafından ekmek, tuz ile kutsanması ve Yunan bayrağının öpülmesi ile zaman geçti. Rıhtım, zincirlerinden boşanmışçasına "zito Venizelos" diye haykıran insanlarla doluydu. Saat 11.00 sularında ise Konak Meydanında 300 kadar ölü Türk yatmakta idi.

8 Eylül 1922 günü Yunan yönetimi işlevinin bittiğini ilan ederek akşam saat 08:00'de, Sterghiades, Hükümet Konağının anahtarlarını Fransız Konsolosuna veriyordu. Yunan Ordusu ise Urla yönüne doğru çekilmekte idi. 16 Eylül'de ise Körfezde hiç gemi kalmamıştı. Sığınmacıları almaya yeni gemiler ancak 19 Eylül'de gelecekti. Bu süre içinde de Yunan Ordusu, Urla ve Çeşme'den Anadolu'yu terk etmişti ancak, Noëlle Roger'in *En Asie Mineur* isimli kitabında ifade ettiği gibi Urla'da da hiçbir çatışma olmadığı halde, bütün binalar kararmış bir şekilde toprak seviyesine kadar tıraşlanmış gibiydi. Görüntü yangının son günlerinde 15 Eylül günü yanan, döneminin en görkemli binalarından olan ve İzmir'de Alman kültürünün aynası olarak bilinen ve üst katında Club Hellenique'i barındıran Kraemer Place ile Viyana tarzını İzmir'e benimsetmiş Kraemer Birahanesini yansıtmaktadır.





Anonim

"CONCERT-CAFÉ ALCAZAR"

Rıhtımın yapılması ve Limanın faaliyete girmesi ile birlikte kıyı boyunca yer alan depo binaları ile oteller yanında eğlence mekanları da hemen yerlerini almıştı. Özellikle Liman kısmında denizcilere yönelik "café" tarzı mekanlar yan yana diziliyordu. Bunlar arasında Alcazar görüntüde sağ planda yer almaktadır. Camekanlarına ismini "Concert Alcazar" olarak yazmış olan mekanın iç kısma doğru 30 metre kadar derinliği bulunmakta idi. Cam üzerindeki tanıtım yazısında da Fransızca olarak "Her Akşam Büyük Konser-Kadınlar Eşliğinde Kompoze Müzik-Giriş Serbesttir" yazısı yer almaktadır. Aynı ilanı İngilizce olarak da "British Concert Alcazar" adı ile Fransızca ilanının yanına yazmıştır. Bu ilanında işletmenin Pavlina isimli bir kadının idaresinde çalıştığı ve kiralık oda bulunduğu da ilave edilmişti.





Anonim

"HOTEL CONCORDE"

Rıhtımın tamamlanması ile kıyıda kısa süre içinde çok sayıda otel yer almıştı Bunlar genellikle Pasaport ve Konak arasına dizilmişti. Pasaport Mevkiinin dışında Hotel de Ville ve Huck ile başlayan oteller; Liman içinde Anatolie ve Thesalonique, Espérence, Elpiniki, Coussadassie, Londre-Chicago, Constantinople, Samos, Egypte, Epire, Lesbos-Kydhonie, Etrangers, Alexandrie, Ionia, Byzance, Commune ve Concorde Otelleri olarak kıyı boyunca devam ederdi. Bu otel dizisi Konak'ta Sultaniye Oteli ile son bulurdu. Bu otellerin Pasaport mevkii dışındaki Limanda yer alanlarının hepsi orta halli mekanlardı. Hotel Christodulos Leonidas ve Oğulları ile Hotel France, Frank Mahallesinde yer alan iki ayrı oteldi. Ancak bunlar da üst sınıfa hitap edecek donanımlara sahip değildi.

Görüntüde orta planda kemerli açık kapısı ile Theophle Lelekis tarafından işletilmekte olan Concorde Oteli yer almaktadır. Aynı binada 1883 yılından itibaren gemicilikte uzmanlaşmış Sakızlı bir ailenin Pantéleon Panayoti Buharlı Gemi Acentesi de yer alıyordu ve bankerlik de yapan bu ailenin şirketinin Büyük Vezir Handa da ofisleri vardı. Navigation Orientale Company adı ile çalışan şirketin fotoğrafın alındığı 1910'lu yıllarda on kadar küçük çaplı gemisi bulunmakta idi. Bu yıllarda İzmir Rıhtımında 30'dan fazla gemi acentesi yer alıyordu. Bunların yarısından fazlası aynı zamanda yolcu da taşımakta idi. Aralarında tek Osmanlı bayrağı taşıyanı da daha sonra Amerikan tabiiyetine geçecek Suriye kökenli Rum Ortodoks Hadji Davut Farkouh'un şirketi idi. Hadji Davout ve Pantéleon şirketleri Körfezde yolcu taşımacılığı da yapmakta ve birbirlerinin rakipleri idi.



Fot. Lehnert & Landrock



Anonim

İZMİR RIHTIMINDA BİR CENAZE TÖRENİ

1916 yılından sonra İngiliz uçaklarının sık sık İzmir ve çevresinde görüldüğü ve bombaladığı bilinmektedir. Bu uçaklar Sakız ve Midilli adalarından kalkmakta idi. Hatta bir süre Kösten'i de (Uzunada) işgal eden İngilizler burada da bir uçak hangarı ve hava üssü kurmuştu. İngiliz uçakları daha ziyade Halkapınar çevresindeki demiryolu ve Gaziemir'deki hava üssüne saldırılar düzenlemekteydi. Bu arada kara yolu ulaşımını da kesmek için köprüleri de bombalamakta idiler. Aynı süreç içinde İzmir Körfezi içine demirlemiş İngiliz donanma gemileri de bulunmakta ve hava akınlarına destek vermekte idi. Kösten'i geri almaya çalışan Türkleri bu amaçlarından vazgeçirmek için İngilizler, İzmir şehrini de zaman zaman bombalamakta idi.

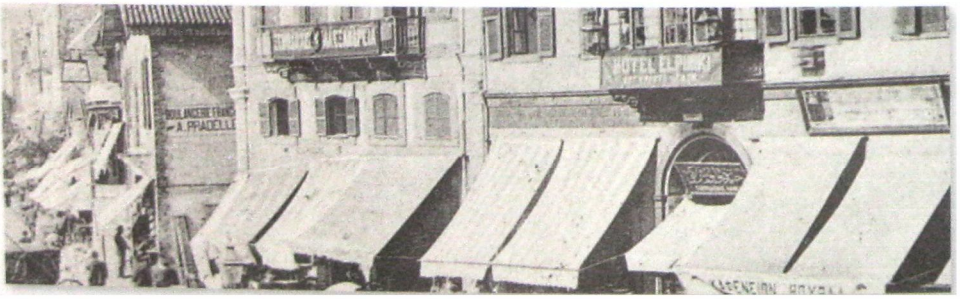
İzmir'de konuşlanmış Osmanlının 5. Tayyare Birliği ise çoğunlukla Alman komutan ve Alman pilotlardan oluşmakta ve 7 uçağa sahip idi. Zaman zaman her iki taraftan da uçaklar düşmekte veya devre dışı kalmakta idi. Sonuçta 1918 yılına gelindiğinde İzmir'de sağlıklı uçuş yapabilen bu birlikten iki uçak kalmıştı. Yine İzmir'de bulunan 12. Tayyare Birliğinde ise 1917 yılı sonunda uçabilecek tek bir uçak bulunmuyordu. 1917 yılında düşen uçaklardan birinin İngiliz pilotuna, bombalar bıraktığı İzmir Rıhtımında görkemli bir cenaze töreni de yapılmıştı. Görüntü bu cenaze törenini göstermektedir.



Anonim

"ALEXANDRIE" VE "ELPHINIKI" OTELLERİ

Alexandrie (İskenderiye), İzmir, Halep, Beyrut ve Selanik gibi Ege ve Doğu Akdeniz'in en önemli şehirlerinden idi. Halep'ten Ermeniler, Selanik'ten Museviler özellikle Limanın yapılmasından sonra İzmir'e akın akın gelmeye başladılar. Bu içli dışlı ticaret İzmir Limanında yer alan otellerden birinin isminin Alexandrie olmasında etkin olmuştu. Bunun dışında İzmir Limanında Egypte (Mısır) ismini taşıyan bir otel de bulunmakta idi. Alexandrie Otelin girişi Rıhtım cephesinde yer kaybetmemek için yan tarafındaki Kösük Sokağa açılmakta ve karşı köşesinde de bir fırın yer alıyordu. Cephenin diğer kısmında ise bir "café-bar" konumlanmıştı. Alexandrie Otelin bitişiğinde ise Elphiniki isminde diğer bir otel yer almakta idi. Ortadan girişli ve iç avlulu tipte inşa edilmiş bu otelin girişinin sağında ve solunda da birer "cefé-bar" çalışıyordu. Otelin adı birinci kat balkonunda Fransızca ikinci katta ise Rumca yazılı idi.





Anonim

RIHTIMDA LANDONLAR VE "HOTEL ELPHINIKI"

Fayton (phaéton) veya kaleş (calèche) adı ile anılan arabalar İzmir Rıhtımının vaz geçilmez unsurlarındandı. Şehir içindeki belirli duraklarının başında Hükümet Meydanı olarak anılan Konak Meydanı ve Frank Sokağının sonlandığı Fasula Meydanı gelmekte idi. Aydın ve Kasaba Garları belirli odaklar olmakla birlikte trenlerin gelme saatlerinin belirli ve sık olmamasından ötürü fazla aktif noktalar değildi. Rıhtımın faytonlar açısından en aktif yeri de Hamidiye İskelesi ve Pasaport İdaresinin bulunduğu yerdi.

Fayton kelimesi ise mitolojide yer alan ve ateş arabalarının sürücüsü olarak anılan güneş tanrısı Hélios'un oğlu Phaéton ile özdeştir. Fayton olarak adlandırılan bu atlı arabalar iki kişilik olarak tasarlanmıştı ve arkadan öne doğru körüklü kapanan bir kısmı bulunmakta idi. Görüntüde yer alan ve karşılıklı iki kanepeli, ön ve arkadan körüklü üstü kapanan arabalara ise Landon denmekte idi. İzmirli kadınların tercih ettikleri ve ahşaptan imal edilmiş kutu şeklindeki arabalara ise Kupa adı verilmekte idi. Kaleş ise daha anonim bir tabir olarak genellikle İzmir'i ziyaret eden seyyahların tanımlarında yer alan dört tekerlekli üstü açık atlı arabaları tanımlamakta kullanılmakta idi. Avrupadaki kullanım biçimine göre kaleşlerde karşılıklı ikişer kişilik, toplamda dört kişilk oturma yeri vardı. Üst örtüsü ise körüklü idi. Görüntüde, Hotel Alexandrie ve Elphiniki önünde yer alan Landonlar görülmektedir.



Anonim

RIHTIMDA İZMİRLİLER

Farklı kültürlerin görüldüğü Rıhtımın Liman kısmında insanların milliyetini aşağı yukarı giysilerinden çıkarmak mümkün olmakta idi. Dizlerine kadar kısa pantolonlu Rum işçiler ile sarıklı Türk işçileri tanımak için zorlanılmazdı. Ancak, kendilerini bir üst grupta görenler ve memur statüsünde çalışanlar arasında giyimlerinden ötürü bir ayırım yapmak zordu. Özellikle fesin kullanılması ile çeşitli milletlerden olan insanlar birbirine karışmakta idi. Fes, Osmanlılığın modernleşme sembolü olarak yaygındı ve özellikle ticaret ile uğraşan Rum ve Ermeniler, Türkler gibi fes takmakta idi. Fesin altına giyilen elbiseler de genellikle siyah renkte idi. İzmir'deki tüm farklılıklara rağmen sıkı bir sosyal düzen bulunmakta idi. Bu düzen kozmopolit olmakla birlikte dilsel ve kültürel biçimi ile egemen olan Batı Avrupa'ya bağlı ekonomik güçte birleşmekte idi. Kendi içindeki hiyerarşik yapısı ile sistem genelde Osmanlıya da sadıktı. İzmir bu şartlar altında ortak çıkarları olan topluluklar arasında paylaşılan bir şehir idi. Genellikle Akdeniz kültürünün minimumda birleştirdiği kişilerce oluşturulan bir menfaat topluluğu şehrin nüvesini oluşturmaktaydı.

Bu nüfusun çeşitli bileşenlerini bir bütünde açıklamak ve tanımlamak için şehri çeşitli dönemlerde ziyaret eden seyyahlar "Gavur İzmir" veya "Kafir İzmir" yakıştırmasını yapmışlardı. Bu kapsam içinde C. P. Gaston N. Deschamps *Sur les Route d'Asie* isimli kitabında İzmir'i tanımlarken; "modern ve barbar, çok yeni ve çok yaşlı, Yunanca, Fransızca, İtalyanca ve Türkçe, konuşulan garip kozmopolitliği içinde ulusal özelliklerini yitirmiş çok dilli bir şehir" ifadesini kullanmıştı. Bu dinsel, ulusal, etnik ve dilsel çeşitlilik aynı zamanda Osmanlı nüfusunu oluşturmakta idi. Özellikle bu yabancı unsurlar kapitülasyonlar sayesinde tamamen bağımsız hareket etme hakkına da sahiptiler. 1838 yılına kadar süren sınırlı serbestilerinin ortadan kalkması ile İzmir'i oluşturan çeşitli topluluklar günlük yaşamlarını birlikte oluşturmayı yeniden organize ettiler. Giderek güçlenen bu olgu şehrin yeniden karmaşık bir tanıma kavuşması ile sonlandı. Görüntü ortaya çıkan karmaşanın sonlarına doğru, 20. yüzyılın ilk çeyreğinin başlarında Rıhtımın Liman kısmını göstermektedir.



Ed. R. Nave Galileo-Gallei

"HOTEL ALEXANDRIE" VE "HOTEL ELPHINIKI"

Oteller, kahveler, bürolar ve depo hanları ile dolu olan Rıhtımın, Liman içindeki kısmı 1922 yılında büyük ölçüde yok olmuştu. Görüntü Alexandrie ve Elphiniki Otellerinin bu durumunu göstermektedir. Sağ planda yer alan yapıda ise büro kullanımları yer almakta idi. Onun da yanında ahşap olarak inşa edilmiş olan binadan ise her hangi bir iz kalmamıştı. Yapıların zemin katlarında yer alan "café-bar" kullanımlarının ise bazıları kepenklerini yangın öncesi indirdikleri için bu hallerini korumuşlardı. Yangının hemen sonrasında İtalyan Donanmasının Bahriyelileri tarafından alınmış bu görüntüde Rıhtımın yalnızlığı bütün çıplaklığı ile ortaya çıkmış durumdadır. Sol planda yer alan demir döküm "baba" ise bu yalnızlığın içinde dimdik yangına karşı koymanın sembolü olarak ayakta durmaktadır. Alexandrie Otelin bulunduğu alanda zaman içinde farklı kullanımlar yer almış olmasına karşın günümüzde yine bir otel bulunmaktadır. Sağ planda 1885 yılında kurulan İzmir Ticaret Odası yer almaktadır.



Anonim

İZMİR RIHTIMI VE OTELLER

1826 yılı Osmanlıların kıpırdanış yılları idi. Tıp Okulu kurulmuş, Yeniçeri Ocağı kaldırılmış, İzmir'de Sarı Kışlanın yapımına başlanmıştı. Bu yenilenme hareketliliğini 1838 yılı Balta Limanı Anlaşması takip edecekti. İngilizlerin, daha sonra diğer Avrupa ülkelerinin elde edeceği hakların ilk haberlerinden birisi de bu anlaşma öncesi İzmir'de 1837 yılında kıyıda bir Levanten tarafından Great Smyrna Hotel adı ile şehrin en iyi otelinin kurulması idi.

William Knight'ın 1838 yılında yayınlanan *Oriental Outlines or A Rambler's Recollections of a Tour in Turkey, Greece, and Tuscany* isimli kitabı bu bilgileri verdikten sonra İngiliz İskelesi Mevkiinde ayrıca Salvo's Navy Hotel'in de kıyıda yer aldığını, İngiliz ticaret ve savaş gemileri gibi diğer ülke gemilerinin de bu otel önünde demirlediğini ve buranın en prestijli otel olduğunu ifade etmektedir. Rosa's Boarding House, Marco's Pension Suisse isimlerinde iki konaklama tesisini de aynı yörede görmekte idik. Rıhtım yapılması ile bu oteller yaklaşık 40'ar yıl yaşadıktan sonra kayboldular ve yöre uzunca bir süre oteller için cazip bir mekan olma özelliğini kaybetti. Zira artık gemiler İngiliz İskelesi açıklarına demirlemiyordu. Yeni oteller Pasaport Mevkiinde ortaya çıktı ancak, daha sonra bu oteller de yok oldu. Görüntüde 1880'li yıllarda ortaya çıkan Alexandrie, Elphiniki, Commune Otellerinin kurulduktan yaklaşık 40 yıllık bir dönem sonundaki halleri görülmektedir.

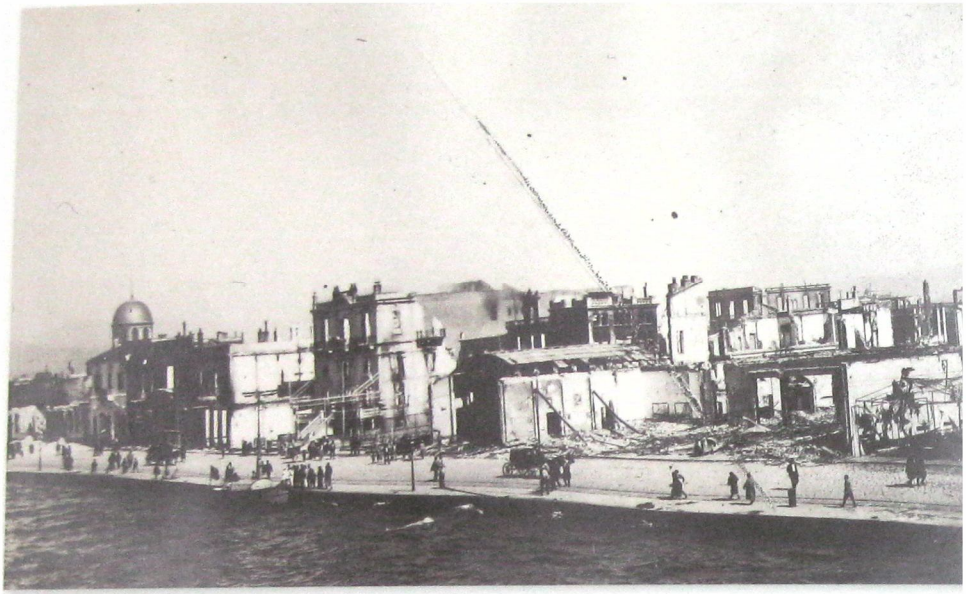


Fot. Leonar

AGENCE HAVAS, THE NEW YORK TIMES VE İZMİR YANGINI

Fransız Banker Charles-Louis Havas tarafından 1835 yılında kurulmuş olan ve daha sonra Agence France Presse'in kurulmasını da sağlayan Dünyanın en eski haber bürosu olan Agence Havas, muhabirinin 24 Eylül 1922'de Paris'e bildirdiğine göre, İstanbul'dan İzmir'e gelen Fransız Komiseri Pellé ve İzmir'deki Fransız Konsolosu Graillet ve Körfezdeki Fransız gemilerinin komutanı Amiral Dumesnil'in İzmir yangınını Türklere atfetme kanısının bir kazanç sağlamadığını yazmıştır. Bu husus ve kanı yangını önlemeye çalışan kurtarma birliklerine ve sözüne güvenilir olay şahitlerine dayanmaktadır. Havas Muhabirine göre bu yaklaşımca doğrulanan bilgilere göre yangının çıkışını takip eden iki üç gün sonra dahi çok sayıda Türk subay ve askerinin Ermeni Mahallesinden atılan el ve diğer bombalar ile yaralandığı ifade edilmektedir. Aynı haber ajansı, aynı günkü bir diğer haberinde Bursa'yı çekilirken yakmak için Yunan Ordusu Kurmay Heyetinin hazırlık yaptığını yazmaktadır. Bu yangını önlemek için Fransa'nın Bursa Konsolosu ve onu korumakla görevli Fransız ve İtalyan askerlerinin Yunan General Soumilas'ın yakma emrini uygulattırmadıklarını ve Bursa halkının bu karar sonucunda Fransız Konsolosluğu önünde minnet gösterileri yaptığını yazmıştır.

17 Eylül 1922 tarihli *The New York Times* gazetesi de aynı minval üzere İzmir'deki Fransızların ve yatırımlarının durumunu incelemek için İstanbul'dan Poincaré tarafından İzmir'e yollanan General Pellé ve Fransa'nın yakın doğu sularındaki Donanma Komutanı Amiral Dumesnil'in İzmir'i Türklerin ateşe verdiklerine dair doğrulayıcı hiçbir kanıtın bulunmadığını yazmıştır. Dumesnil'in Türk askerlerinin evlere ve sokaklara kerosen döktüğünün de yaptığı inceleme sonunda asılsız olduğu da söz konusu habere eklenmiştir. Yazı devamla Pellé ve Dumesnil'in Rum ve Ermeni Mahallelerinde büyük bir telaş görüldüğünü ve daha sonra Fransız askerlerinin ifadelerinden de yangının yabancıların oturduğu mahallelerde birçok yerden birden çıktığının ifade edildiğini belirtmiştir.



Anonim

RIHTIM VE AVCILAR KULÜBÜ (CLUB DES CHASSEURS)

Orta planda yer alan yapı Avcılar Kulübü olarak yapılmış ve Yunan işgali sırasında askeri mahfil olarak kullanılmıştır. Bu yapı sağda yer alan ve daha ziyade İngilizlerin tercih ettiği Yeni Avcılar Kulübü ve bitişiğindeki Concert America gösteri salonundan Sarı Sokak ile ayrılmaktaydı. Avcılar Kulübü iki katlı inşa edilmiş daha sonraki yıllarda ise üzerine bir kat daha ilave edilmişti. Bu kulüp de diğerleri gibi daha ziyade öğlenden sonraları ve akşamları kullanılmakta idi. Müdavimleri ise İzmir'in üst tabakasını oluşturan yabancı kökenli elit aileler ve varlıklı ticaret erbabı idi. Zaman zaman da üst düzey ve yönetici kadrosundaki Türkler de görülmekte idi.

Bu tür kulüplerin ilki ise 16 Aralık 1792 yılında kurulmuş olan Casino Européen idi. Daha ziyade erkeklerin devam ettiği ve poker, bezik gibi oyunların oynandığı bu mekanların müdavimlerinin bir yıl içindeki ticari aktif çalışmaları üç ayı geçmemekte idi. Bu süreç, hasadın İzmir'e gelişi, depolanması ve ihracını kapsamakta idi. Bunun dışındaki günler politik tartışmalar, yeni yılın fiyatlarının belirlenmesi için yapılan çalışmalar ve aracı simsarların yönlendirilmesi ile geçerdi. Bu tür tartışmaların ve planların yapıldığı Avcılar Kulübü de diğerleri gibi değerli halılar ile kaplı, ağır perdeleri olan yüksek pencereler, aynalı duvarlar ve kristal avizelere sahipti.





Anonim

GÜMRÜK DEPOLARI VE RIHTIMDA YAŞAM

İzmir Rıhtımı ve Gümrük Depolarının tamamlanması ile yöre hızla sosyalleşmeye başlamıştı. Gerçi Konak ile Gümrük Depoları arasında kıyıda lamarina kaplı büyük bir hangar yapılmıştı ama bu depolama alanının bitimi ile oluşan yapı adaları kahve, lokanta ve depo binaları ile dolmuştu. Görüntü bu tür bir mekandan alınmış olup İzmir Rıhtımında yer alan ilk yapı adasının köşesini göstermektedir.

Dolgu ile oluşan bu mekan Baliozian tarafından satın alınmıştı. Zira bu dolgu alanının hemen arkasında kendisine ait bir han da bulunmakta idi. Baliozian'ın satın aldığı bu arsa üzerine ilk aşamada tek katlı içi avlulu ve birden fazla kahve ve lokantadan oluşan bağdadi bir yapı konumlanmıştı. Bitişiğinde, yine alt katında kahve ve bürolar olan Haralambo Yusufoğlu Hanı ve onun da yanında Rıhtım ve Tramvay Şirketinin idari binası yer almakta idi.

Bütün bu sözü edilen binalar 1922 yılında yandılar. Görüntü, 1912'li yıllarda Akdeniz ülkelerini gezmeye çıkmış varlıklı bir Amerikalı grubu kendilerine özgü kıyafetleri ile Gümrük Depoları karşısında Baliozian'ın arsası üzerinde yer alan lokanta-kahve önünde göstermektedir. Sol kenarda da Gümrük Depoları yer almaktadır.



Anonim

KADİFE KALE'DEN İZMİR LİMANI

İzmir Limanının en güzel görüntüsünü veren Kadife Kale, şehre gelen gezginlerin ziyaret ettiği önemli noktalardan birisi idi. Fotoğraf 1912 yılının Şubat-Mart ayı İzmir'e uğramadan geçmeyen aristokrat Amerikalı bir grup tarafından çekilmiş ve "Europe Cruise February-March 1912" isimli albümde yer almaktadır. Grubun kıyafetleri ile Rıhtımın konut alanlarında dolaşan İzmirlilerin giysileri arasında aslında bir fark bulunmamakta idi. Bu durum da İzmir'in yaşadığı dönemde batı modasının sıkı bir takipçisi olduğunu göstermekte idi. Au Bon Marché, Samaritane, Paradis des Dames, Au Louvre, Xenopoulo, Margahizza Zecchini, M. G. Papadopoulo, E. Mussier, Caroline Assenza ve şapka konusunda Esther Livorness bu modayı Avrupa ile aynı anda İzmir'e getiren önemli mağazalardı. Bunların hemen hepsi Frank Sokağı ve İngiliz Rıhtımı ile anılan yörede toplanmışlardı. Özellikle ilk beş mağazada gıda ürünleri dışında hemen hemen her türlü giyim kuşam ve diğer mallar bulunmakta idi. Bu nedenle görüntüde Kadife Kale'den İzmir'i seyreden aristokrat grubun kıyafetleri İzmirliler için olağan görülmekte idi.





Anonim

İZMİR'DE AMERİKALI GEZGİNLER

Vicomte Savigny de Moncorps, 1869 yılında Süveyş Kanalının açılışına davet edilmiş ve bunu turistik bir seyahatte çevirerek Doğu Akdeniz'i, bir asiller grubu ve aileleri ile birlikte gezmiştir. Turistik amaçlı bu seyahatte denizden geldikleri İzmir için üç yıl sonra yayınladığı *Journal d'un Voyage en Orient. 1869-1870, Egypte, Syrie, Constantinople* isimli kitabında; "Karaya çıktıktan sonra ticari önemi olan şehri gezdik ancak, "turizm" yönünden şehirde fazla önemsenecek bir şeyler bulamadık" ifadesini kullanmıştı. 4 Şubatta, 14 kişilik bir grup olarak geldikleri İzmir'i kendilerine tahsis edilen, özel bir trenle sabah saat 7'de Aydın Garından Efes'e gitmek üzere terk etmişlerdi. Bir saat elli dakika süren bu yolculuk sonunda Ayasuluk'a (Selçuk) gelmişler burada kaleyi, St. Jean Evangeliste Kilisesini ve Efes'i gezerek İzmir'e dönmüşler ve akşamına da geldikleri gemi ile İzmir'i terk etmişlerdi. Bu yıllarda İzmir turizmi hep bu şekilde kısa süreli oluyordu. Genellikle 19. yüzyılın ortasından sonra dünyada gelişen turizme Avrupa'nın asil sınıfı ve üst gelir grubuna ait Amerikalılar katılmakta ve programlar çok sayıda durağı kapsamakta idi. İzmir'e erişimde ise tek yol deniz ulaşımı idi. Bu özel gruplar, seyahatlerinde Yunanistan, Suriye ve Filistin ile Ege Adalarının bir kısmını gezmekte ve İstanbul güzergahında İzmir'e de uğramaktadırlar. Arkeolojik araştırma gibi belirli amaç dışında gelen bu grupların pek azı İzmir'de iki günden fazla zaman geçirmekte idi. Görüntü 20. yüzyılın başında İzmir'e gelmiş Amerikalı bir gruptan iki kişiyi Alexandrie ve Elphiniki Otellerinin önünde göstermektedir. Grubun ekonomik gücü, kılık ve kıyafetleri yanında, bu yıllarda fotoğraf makinesine sahip olmalarından



Anonim

AVCILAR KULÜBÜ (CLUB DES CHASSEURS)

Avcılar Kulübü, adı ile orantılı olarak kurulmuş olmasına rağmen genel anlamda bir sosyal kulüptü. Özellikle Levantenler tarafından seçilen üyelerin girdiği bir mekandı. İsmi ile ilgili olarak sportif faaliyetlere de dönük aktiviteler yapmakta idi. Bu doğrultudan olmak üzere İzmir'de ilk kolektif spor faaliyetlerinden olan kayık yarışlarının başlamasına da öncülük yapmıştı. İlki 1892 yılı Temmuzunda yapılan bu yarışlar daha sonraları geleneksel bir hal alacak ve yarış öncesinde şehirde büyük bir hareketlilik yaşanacaktı. Heterojen bir yapıya sahip şehirde her grubun ayrı takımları vardı ve yarış günü İzmir Rıhtımını binlerce insan doldururdu.

Yarışlar genellikle Kulüp önünden başlar ve Punta'da sona ererdi. Çeşitli kategoriler üzerinde yapılan yarışlar İzmir'de Panionios, Apollon, Pelops, İdmanperveran, Filarmoni gibi isimler ile kurulan kulüplerin kökleşmesine sebep oldu. 1896 yılında çıkan bir tartışma nedeni ile yarışlar 1901 yılına kadar yapılmadı. 1904 yılından sonra ise kulüpler kendi adlarına yarışlar düzenlemeye başladılar. 1907 yılı ise son yarış yılı oldu. Ertesi yıl Meşrutiyetin ilanı ile diğer sportif aktivitelere yönelim arttı. Görüntü bir dönemler Avcılar Kulübü olarak inşa edilmiş ancak, işgal döneminde Ordu Evi (Maison de l'Armée) olarak kullanılan yapıyı göstermektedir.



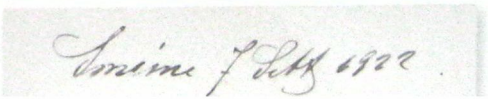


Anonim

İZMİR RIHTIMI, 7 EYLÜL 1922

7 Eylül 1922 tarihi İtilaf Devletlerinin, Yunan Hükümeti adına Hamit Bey aracılığı ile Ankara Hükümetine başvurarak mütareke istedikleri tarihtir ve en önemli koşul da Anadolu'yu boşaltma şartı ile Yunanistan'ın mütareke isteğini bildirmeleridir. Aynı gün Yunanistan'da Hükümet istifa etmiş ve Kalogeropulus yeni bir hükümet kurmuştu. Bundan yaklaşık bir ay önce ise İzmir'deki Yunan Başkomiseri Sterghiades "Ionia Muhtariyetini" (Devletini) ilan etmişti. Buna karşın İzmir'de hayat normal şartları ile devam eder gibi görülmektedir. Ancak yenilgisi belli olmuş Yunan Ordusunun geri çekilme haberini almış İzmir çevresindeki Rumlar da, İzmir'e doğru kaçmaktadırlar.

İzmir halkının panik içine girmemesi için şehirde her türlü önlem alınmıştı ancak, 6 Eylül günü İstanbul İngiliz Orduları Başkomutanı General Harington, İngiltere Savunma Bakanlığı'na durumun ciddiyetini bildirmiş ve "Yunanlılar Anadolu'dan kaçıp gitmekten başka bir şey düşünmüyor" şeklinde mesaj yollamıştı. 7 Eylül günü Rıhtıma demirlemiş bir İtalyan gemisinden alınmış olan görüntüde kıyıda heyecanlı Rum topluluğu ve ilerleyen günlerde daha çok görülecek eşya denklerinden bir kısmını kıyıdaki kayığın hemen arkasında görmekteyiz.

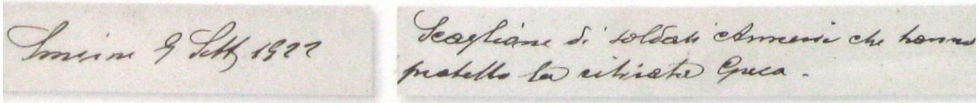




Anonim

RIHTIMDA YUNAN VE ERMENİ ASKERLERİ, 9 EYLÜL 1922

9 Eylül 1922 Cumartesi sabahı daha Türk Orduları İzmir'e girmeden cephelerini terk etmiş Yunan askerlerini Rıhtımdan geçerken gösteren bu fotoğraf Liman dışında kıyıya bağlanmış bir İtalyan gemisinin kıç tarafından alınmıştır. İşgal döneminde, Yunan Ordusunun ilk başlarda aldığı İngiliz yardımının kesilmesine karşın kendilerine Ermeni Milis Ordusu her zaman yardımcı olmuştu. Başta İzmir olmak üzere genelde tüm Anadolu'da yaşayan Ermeni gençler Yunan Ordularına katılan Egeli Rum gençlerle birlikte Türk askerlerine karşı direnmişti. Önceleri gizli olan bu destek sonlara doğru aleni bir hal almıştı. Bu alenilik o denli güçlü idi ki, kendilerini tüm savaş boyunca tarafsız göstererek gizleyen Ermeni gruplar sonunda bayrak açarak Yunan Ordusunun çekilişinde onların önünde koruyuculuk görevi de yapmıştı. Yukarıdaki fotoğraf 9 Eylül öğleye doğru alınmış olup Ermeni bayrağı ile yürüyen askerleri görüntülerken sağ kenarına el yazısı ile; *"scaglione di soldati armeni che hanno protetto la ritirata greca"* (Ermeni asker grubunun Yunan askerlerinin çekilişini koruması) cümlesi yer almaktadır. Bu Ermeni askerlerin nereye kadar yürüdüğü ve daha sonra İzmir'in çlerine, dar sokaklı Ermeni Mahallelerine dağılıp, bu kesimlerde ne tür bir direnç gösterdiklerini İzmir birkaç gün sonra öğrenecekti.





Anonim

9 EYLÜL GÜNÜ İZMİR RIHTIMI

Fotoğrafın sağ kenarında yazılı olan ifadeye göre daha Türk Ordusu Rıhtıma girmemiştir. Ancak insanlarda telaş ve panik hakimdir. Şehri terk etmek için kıyıya yığılmış gruplar ne yapacaklarını bilmez bir şekilde denize doğru bakmaktadırlar. Öğlenden sonra Türk Ordusu buradan geçecektir. Amerika Konsolosluğunda geçici görevle bulunan ve Vice Consul olarak görev yapan Maynard B. Barnes 17 Kasım 1922 tarihli *The New York Times*'daki makalede de ifade ettiği üzere, bu günlerde konsoloslukta şehri terk edecek Amerikan vatandaşlarının listesini hazırlamaktadır.

Cuma günü öğlenden sonra İzmir Körfezine giren Lawrence isimli Amerikan destroyerinin mürettebatından ve Amiral Marquez Lambert Bristol'ün özel temsilcisi olarak İzmir'e gelen Kaptan Hepburn, 9 Eylül sabahı karaya çıktığı zaman yukarıdaki manzarayı görmüştü. Yunan güvenlik güçleri kaçmış ve şehir kontrolsüz kalmıştı. Hepburn yanında bir doktor ve iki hemşire ile doğruca konsolosluğa gitmiştir. Toplanmış Amerikan vatandaşı sayısı 168 kişidir ve Türk yönetiminden Rıhtımdaki tiyatro binasında bunların birikmesi izni alınmıştı. Konsolos George Hurton 13 Eylül Çarşamba sabahı tüm yetkileri Barnes'a bırakarak şehri terk etti ve Barnes da öğlenden sonra konsolosluğun tüm evraklarını toplayarak Rıhtımda demirli bulunan Litchfield Destroyerine götürdü. Aynı gece saat 9-10 sularında da konsolosluğun yandığını gördüler. Ancak bu sırada tüm Amerikan vatandaşları Litchfield'e binmişti. Aynı Barnes, Gümrük ve Pasaport Binalarını elli Türk askerin koruması altında bir subayın ateşe verdiğini iddia etmiştir. Buradaki belgelere ihtiyacı olan bir ordunun, tüm insanların yoğun olduğu bir yerde bu tür bir olaya tevessül etmesinde gerçekle bağdaşır yan bulunmamaktadır. Bu konuda aleyhte yazılar yazmış olan *New York Times*'ın İzmir'deki bağımsız muhabiri Mark Prentiss ve Marjorie Housepian Dobkin'in propaganda amaçlı hikayeleri de bu denli abartılı idi.



Anonim

İZMİR RIHTIMI, 9 EYLÜL 1922

7 Eylül 1922 günü alınmış görüntüden iki gün sonra aynı İtalyan gemisinden, aynı mekanı belirleyen fotoğrafta Türk askerlerinin sakin bir şekilde İzmir'e girişi görülmektedir. Ancak, kıyının kullanımı değişmiş ve kayıklar ile bazı gemiler yok olmuştur. Kıyı, eşya denkleri ile dolmuştur ki, ilerleyen günlerde yüzlercesi üst üste yığılı bir hal alacaktır. Amerikan asıllı bir Yunanlı, Catherine Sacopoulo ile evli olan Amerika'nın İzmir Konsolosu George Horton (1859–1942), ülkesine 2 Eylül günü, Uşak, Kütahya Manisa, Alaşehir, Salihli ve Turgutlu'nun alevler içinde olduğunu ve İzmir'i terk etmekten başka bir çare olmadığını bildiren provakatif bir mesaj çekecektir. Kendisi ile birlikte İzmir'deki Amerikalıların şehri terk etmesini istemiş ve 13 Eylül Çarşamba günü limanda demirli bir Amerikan gemisine (Simpson) binerek 19.45'de Pire istikametinde İzmir'i terk etmiştir. 1926 yılında ise yangın sonrası olayları sanki yaşamışçasına *The Blight of Asia* isimli bir yayın yapmıştır.





Fot. Jules Gervais-Courtellemont

"TÉÂTRE DE SMYRNE"

George Horton, *The Blight of Asia* isimli kitabında yangının 13 Eylül günü başladığını ifade ederek aralarında çoğunun Amerikan tabiiyetine geçmiş kişilerden oluşan kolonisinin hemen hemen tümünü ki, ifadesine göre yaklaşık 300 kişi kadardırlar, haberdar ederek kurtardığını yazmaktadır. Bunlar, sahibi Amerikan tabiiyetine geçmiş bir kişi olan Théâtre de Smyrne'e, aileleri ile yerleştirilmişti. Karşıda da bu kişileri almaya hazır Simpson ve Litchfield isimli iki Amerikan kruvazörü demirli durmakta idi. Tiyatronun içinde ise mavi ceketli, elinde makineli tüfek olan bir bekçi/asker bulunduğu ifade ediliyordu. Tiyatro binasına sığınmış olan Amerikalılar burada ne kadar kaldılar veya ne zaman binaya girmeye başladılar tam olarak belirlenememektedir. Ancak 9 Eylül tarihinden önce, daha Aristeidis Stergiadis İzmir'i terk etmeden, peyderpey binaya girdiklerini söyleyebiliriz. Zira İzmir'de Amerikan Konsolosu olarak görev yapmakta olan Horton, Yunan Ordusunun geri çekilirken verdiği zararı biliyordu. Aynı ihtimalin İzmir için de geçerli olacağının bilincinde idi. Bu nedenle Amerikan vatandaşları geniş bir zaman dilimi içinde rahatlıkla binaya yerleşmiş, her loca sanki geçici bir konut olarak kullanılmış ve buralarda İzmir'in sonunun başlangıcını beklemiştiler. Théâtre de Smyrne Fransız Konsolosluk binasının bitişiğinde, Mimar Ignatius Vafeiadis tarafından tasarlanarak 1911 tarihinde inşa edilmişti. İç düzenlemesinde günümüzde mevcut olan Paris'teki Théâtre du Châtelet örnek alınmıştı. Görüntü Théâtre de Smyrne ile büyük benzerlikler taşıyan Théâtre Municipal d'Athènes'e yerleştirilmiş olan mülteci aileleri eşyaları ile göstermektedir.





Anonim

İZMİR YANGININ İLK GÜNÜ, 13 EYLÜL 1922

Görüntünün alındığı mendireklerin dışındaki noktadan şehir içinde dik bir hat çekildiğinde tam Ermeni Mahallesinin ortasına gelinmektedir. Daha net olarak Pasaport İdaresinin yer aldığı mendireğin güzergahını şehir içinde doğru devam ettirecek olursak Basmane İstasyonunun (Kasaba Garı) tam önüne varılmaktadır. İstasyonun kuzeyinde yer alan Ermeni Kilisesi ve yakınındaki Şahano Han (Şahin Han) görüntüde de yer aldığı üzere dumanların en yoğun çıktığı yerdir.

Şahano Han işsiz güçsüz Ermenilerin oturduğu ve sosyal durumlarından ötürü de yaşadıkları şehre tepkili grupları barındırmakta idi. Görüntüde orta kesimde yükselmekte olan dumanlar bu hanın bulunduğu Ermeni Mahallesinden çıkarken sol kesime doğru Rum Mahallelerinden de yer yer dumanların yükseldiği görülmektedir. Tarih 13 Eylül, saat öğlenden sonra 5 civarıdır. Hava oldukça sakindir. İmbat daha çıkmamış olduğundan dumanlar dik bir şekilde gökyüzüne çıkmaktadır. Ancak, akşam ve onu takip eden gece havanın dönmesi ile dumanlar, dolayısı ile alevler yön değiştirecek ve yanan binaların çıkardığı sıcaklık ve risk, sigorta şirketlerinin tulumbacılarını dahi korkutacak ve alevler serbest bırakılacaktı. Artık İzmir alevlere teslim olmuştu. Sigortalı-sigortasız pek çok bina yanarak yok oldu. Bunların bazılarının sigorta şirketlerinden talep ettiği ödemeler de savaş hali olmasından ötürü geri çevriliyordu. Bunun en açık örneği American Tobacco Company'nin yine bir Amerikan sigorta şirketi olan Guardian Assurance Company'ye karşı 1924 yılında Londra'da açtığı ve kaybettiği tazminat davası konu literatürüne örnektir.



Anonim, Iron Duke

İZMİR, 13 EYLÜL 1922

13 Eylül 1922 günü Körfezde demirli bulunana HMS Iron Duke zırhlısından alınmış bu fotoğrafta yeni başlayan yangın ve rıhtıma yığılı, şehri terk etmek üzere çoğu Rum olan insan grupları görülmektedir. 1922 sonrası İzmir ve Ege'den Yunanistan'a göç eden Rum nüfus bu ülkenin kalkınmasına büyük bir ivme vermişti. Özellikle tarımsal üretim 4 misli artmış ve kullanılmayan tarımsal arazilerin yarıdan fazlası işlenir hale gelmişti. Batı Anadolu'dan gelenlere yeni araziler verilmiş ve özellikle Atina ve Selanik çevresinde yeni yerleşim alanları açılmıştı. Bu aşamada *The Institute for the Relief of the Refugées* adı ile kurulan teşkilat Avrupa Ülkelerinin de maddi desteği ile binlerce ev inşa ettirmişti. Özellikle İzmir ve çevresinden gelenlerin açık ve yeni fikirleri ve ticarete yatkın olmaları ucuz ve çok sayıdaki işgücünü de değerlendirerek Yunanistan'ın ekonomik gelişmesine büyük katkı sağlayan sanayileşmeyi de ortaya çıkardı. Daha önceleri Yunanistan'da olmayan halı dokumacılığı gibi pek çok sektör sıfırdan gelişti.

İkinci Dünya Savaşına kadar ucuz ve ehil işgücü ile tecrübeli girişimcilere sahip olan bu ülke hızla gelişti ve dünyanın çeşitli ülkelerine dağılmış diğer Yunanlılarla büyük bir ticaret hacmi ortaya çıkardı. Her ne kadar Yunanlılar Ege'yi terk etmelerini bir "katastrof" olarak görseler de bu felaket Yunanistan'ın ekonomik gelişmesine büyük katkı sağlamıştı. Bakir ve işlenmeyen toprakları işlenmiş ve sanayi ile ticari aktivitesi yükselmişti. İkinci Dünya Savaşında durağanlaşan Yunan ekonomisi ve Yunanistan'ın işgaline karşı direnenlerin çoğunluğunun da Anadolu'dan gidenler olduğu bilinmektedir. Bütün bunları Ege'den gelen ve çeşitli kaynaklarda 1 veya 1.5 milyon olarak ifade edilenler yapmıştı. Tabiatı ile bu nüfusun hepsi 1922'de geri çekilen Yunan Ordusu ile gitmemiş, bunun 900 bin kadarı daha sonra, Lozan Anlaşması gereği 1 Mayıs 1923 tarihi itibarı ile başlayan mübadele ile peyderpey göç etmişti. Bu sayı tüm Anadolu topraklarındaki Ortodoksları kapsamakta idi. Bunun karşılığında da 500 binden fazla Müslüman da Anadolu'ya gelmişti.



Anonim, Iron Duke

IRON DUKE'DEN İZMİR RIHTIMI

3 Eylül günü Körfeze demirleyen ve İzmir'e gelen ittifak devletlerinin ilk savaş gemisi olan HMS Iron Duke bordasında bulunan *Daily Mail* Gazetesi muhabiri Ward Price'ın gazetesine çektiği telgrafta, 2002 yılında Dimitri Pentzopoulos ve Michael Llewellyn Smith tarafından yazılan *The Balkan Exchange of Minorities and its Impact on Greece* isimli kitapta ve yine Lysimachos Œconomos tarafından 1922 yılında yayınlanan *The Martyrdom of Smyrna and Eastern Christendom*'da yer aldığı üzere mealen aşağıdaki satırlar kaleme alınmıştı; "Önümde iki mil uzunluğunda kırılmaz ve aşılmaz bir ateş duvarı halinde yirmi ayrı volkanın öfkeli alevleri gökyüzüne sivrilerek kıvrılan bir dil gibi yüzlerce feet yüksekliğine kusulmakta... Bu son derece coşkulu, kızgın, parlak, sarı, turuncu ve kıpkırmızı hararetli ve yoğun yağlı kara duman halkalanarak gökyüzünün en yüksek noktalarını örtmekte idi. Deniz koyu bir bakır kırmızısı renge bürünmüştü ve hepsinden daha kötüsü arkasından ilerleyen muzaffer bir ordu ve önlerinde derin bir deniz olan ve dar bir Rıhtım üzerine sürekli ve çıldırmışçasına tamamen korkudan attıkları çığlıklar yüzlerce mil uzaktan duyulacakçasına bağıran ve paketlenmiş gibi duran sığınmacılar kalabalığı bulunuyordu" şeklinde yazmakta idi. Bu satırların yer aldığı yayınlar İzmir konusunu taraflı bir şekilde ele almakta ve İzmir yangınında 12.000 kişinin alevlerin arasında kaybolduğunu yazmakla devam etmektedirler.

Ayrıca Ward Price yangının 20 farklı yerden çıktığını da ifade etmektedir. Bu arada İzmir yangını ile oluşan zararın 200.000.000 USD olduğu da satırlar arasına alınmış ve İzmir dışında Ege'nin diğer yerleşmelerinin tartışmasız geri çekilen Yunan Ordusunun yaktığı kabul edilmiştir. Buna karşın kurulacak yeni Cumhuriyetin bir ticari merkezine bu denli yüksek bir zararı kimin vermek isteyeceği bir tartışma konusudur. Her halde şehre sahip olamayanlar bir harabeyi bırakmak isteyecekler ancak, geri alanlar her halde bir harabeye sahip olmak istemeyeceklerdir. İzmir Yangını ile İç Ege'nin diğer şehirleri arasındaki tahribat felsefesinde her hangi bir fark bulunmamaktadır.



Anonim

İZMİR YANGININ İKİNCİ GÜNÜ, 14 EYLÜL 1922

Görüntü büyük olasılıkla İngiliz Donanmasının kumanda gemisi olan HMS Iron Duke'den alınmıştır. 1922 yılında İzr gelişinden üç yıl önce aynı savaş gemisi İzmir'e bir kez daha gelmişti. Bu gelişi, Bolşeviklere karşı direnen Beyaz Rus yardım ederken İngiliz Hükümetinin ani bir kararı ile Ege Denizine, İzmir'e çıkacak Yunan Kuvvetlerine destek veri için İzmir'e gelmesi idi. Bugünlerde İzmir şehrinde her millet ve dinden 300.000 kişi yaşıyordu. Ancak, Osmanlı kayn bunu 211.000 kişi olarak sınırlamakta idi. Özellikle Birinci Dünya Savaşı yıllarından itibaren İzmir nüfusunda devamlı hareketlilik bulunuyordu. Savaşın başladığı yıllarda yabancı nüfusun şehri terk etmeye mecbur bırakılmaları ancak, s sonrası bu grupların tekrar geri dönmesi nüfus dengelerini hep bozmakta idi. Bu arada Yunan Hükümeti politik am Ege Adalarından Rum nüfusu İzmir ve çevresine göçe de zorluyordu. Bu nedenle İzmir'de yaşayan kişi sayısı 1927 sayımına kadar dinamik bir dengesizlik içinde kaldı.

İzmir, dumanlarının bitip, küllerin yere oturması ile yapılan nüfus sayımında artık 184.254 kişiye sahip bir şehirdi. İzı terk eden Levantenler işgal döneminde rahat eden gruplardı. Bunlar Türklerin gelmesi ile hatta gelmesinden önc servetleri ile İzmir'i terk etmişlerdi. Varlıklı olanları İngiltere, Amerika, Arjantin, Güney Afrika'ya kadar uzanan bi yelpazeye yayılıp izlerini kaybettirme düşüncesi içinde idi. Diğerleri ise Atina ve çevresi, Selanik, İskenderiye, Malta şehirlere yerleşmişlerdi. Sonuçta yangın sonrası yapılan değerlendirmelere göre İzmir şehrinde bulunan 42.945 kon 14.004'ü yanarak yok olmuş ve yaşayanlarının çoğu da şehri terk etmişti Ticari yapıların da Frank Sokağı başta olm üzere çoğu yanarak ticari varlıklarını yitirmişlerdi. Geriye kalan 9.696 dükkan ve mağazanın ise çoğunluğu Kemera Arasta, Keçeciler olarak adlandırılan ve daha ziyade Müslüman ve Musevilerin alışveriş yaptığı genellikle orta seviye dükkan ve işyerleri idi.



Anonim

İZMİR, 14 EYLÜL 1922

Daha ziyade İzmirli Katolik Rumlar tarafından okunmakta olan ve bayram günleri ve salılar dışında her gün Rumca yayınlanmakta olan Amalthéa gazetesinin müdürü olan Christos Sokratis Solomonidis, Yunanistan'da İzmir ile ilgili çok sayıda yayın yapmıştı. Araştırmacı kişiliğe sahip olarak İzmir Yangını sonunda Rumların oturduğu evlerden yaklaşık 43.000'inin yandığını da ileri sürmüştü. Ayrıca 10.000 Ermeni ile 1.000 kadar da yabancının evi ile 5.000 kadar dükkanın da bu felakete tabi olduğunu ifade etmişti. Yangın öncesi İzmir'de Osmanlı unsurunun silinmesi amacı ile tesis edilmiş ve 1919 öncesi ve sonrasında ortaya çıkmış 117 Rum ve Ermeni okulunun da yanarak yok olduğunu yazarak, İzmir ve çevresinde bulunan 46 kiliseden 43'ünün alevler arasında kaldığını belirtmişti. Tüm bunların dışında diğer dini kurumlar, bankalar, konsolosluklar ve Rıhtımda yer alan büyük binaların tümünden dumanlar yükselmişti. Solomonidis bununla da kalmayarak yangının Rumların banliyöleri olarak nitelediği Karşıyaka, Bornova ve diğer yerleşmeler ile bölgedeki tüm köyler ve yerleşmeleri de kapsadığını ileri sürmekte idi.

Solomonides, İzmir hakkında 1922 yılı öncesine ait önemli bilgiler içeren kitaplar yayınlamıştır. Ancak, koyu bir Helenizm imajı ile konulara taraflı olarak yanaşıyordu. Özellikle 1936 yılında kurulan ve kamu yararlı bir organizasyon olarak kabul edilen Association of Smyrneans (Enosi Smyrneans/Ενωση Σμυρναίων) yayınladığı *Asia Minor Chronicles* ve çeşitli kitaplarda, 1922 öncesi hakkında bilgiler aktarırken zaman zaman hatıralara da yer vermektedir. Ancak, bunlar arasında bazen romantik abartılara da rastlanmaktadır. Örneğin araştırmacı olarak Solomonidis, İzmir yangını ile ilgili görüşünde Bornova ve Buca ve diğer yerlerin de aynı zamanda yandığını ileri sürerken bir genelleme ile suç yükler bir tavır içindedir. Halbuki Bornova ve Karşıyaka birer Rum banliyösü değildiler ve yanmamıştılar. Bu nedenle artık birer duyum olarak yazılan ve söylenen İzmir yazılarında, duygu ve düşünceler geniş yer tutmaya başlamıştır. Bazı durumlarda da yazarlar, kendilerini tamamen geriye çekerek, çevreyi ve olayları kendi hissiyatları içinde vermektedir. Dolayısı ile bu durumlarda naif abartılara rastlanmaktadır.



Anonim

İZMİR YANGINI VE İTFAİYE TEŞKİLATLARI

Yangın konusunda her daim büyük sorunlar yaşamış olan İzmir'de yangın çıktığı zaman mekanın sosyo-kültürel yapısına göre belirli sistemlerle duyurulurdu. Bu kapsam içinde bağırış çağırış, kilise çanları ve havaya ateş edilen silah sesleri insanlardaki paniği daha da arttırmakta idi. 1834 ve 1841 yangınlarından sonra harekete geçen sigorta şirketleri yangın sigortasına daha ciddi yöneldiler ve sigorta yaptıranların sayısında da artış oldu. Ancak, Türk ve Müslüman Mahallelerindeki kadercilik buralarda sigortalanma oranını düşük tutmakta idi. Şeyhülislamın fetfasına rağmen yangın sigortası Türk Mahallelerine pek giremedi. Frank ve özellikle Ermeni Mahallelerinde ise isgorta şirketlerinden para almak için sık sık kasıtlı yangınlar çıkarılmakta idi. Buna karşın şirketler de primleri arttırıyordu.

İzmir'de en etkin şirket 1863 yılında görülen The Sun Fire Office'dir. 1894 yılına gelindiğinde İzmir'de 25 yangın sigorta şirketi vardı ve bunlar birleşerek ortak itfaiye ekipleri kurmuştu. Ancak, 1899 yılında bu ortaklık bozuldu ve özel itfaiyeler ortaya çıktı. Sadece Sun, Alliance, Phenix, Union gibi güçlü şirketlerin düzenli itfaiyeleri bulunuyordu. Osmanlı Umum Sigorta ise yangın konusunda faaliyet gösteren tek milli şirket idi.





Anonim

İZMİR'DE FRANSIZ "SAINT JOSEPH" OKULU

Lozan Anlaşmasına göre 30 Ekim 1914'ten önce varlığı kanıtlanmış olan din, öğretim, sağlık ve yardım kurumları tanınmıştı. Ancak öz olarak Tevhid-i Tedrisat Kanununa uygun hale gelmeleri için 13 Ağustos 1931'e kadar süre verilmişti. Bu süre sonunda Türk Hükümeti denetim sonucunda gerekli gördüğü okulları kapatma hakkını elde ediyordu. Bu kapsam içinde Birinci Dünya Savaşı başladığı zaman kapatılan ve öğretim kadrosu Fransa'ya dönen okullardan birisi de İzmir Saint Joseph Fransız Okulu idi. Okulun kapanması ile bina 1915 yılında daha sonra Milli Eğitim Bakanı olacak Mustafa Necati tarafından Mekteb-i Hususi olarak kurulan Şark İdadisine tahsis edildi. Bu yılda Saint Joseph'in İzmir'de kalan kitapları Milli Kütüphaneye verilmiş, malzemelerinin çoğu da 1908 yılında Mekteb-i İdadi isminin Mekteb-i Sultani'ye çevrildiği okula yollanmıştı. Savaş sonrası dönen Frère'lere malzemeler iade edilmiş, kitapların ise Fransa'ya yollandığı belirtilmiştir. 1918 sonunda İzmir'e dönen ve 1919 yılı başlarında yeniden eğitime başlayan okulun eğitim kadrosunu oluşturan Frère'ler ve daha pek çok eğitim ve hayır kurumu çalışanları 1922 Eylülünde Limanda demirli duran Fransız Bandırasındaki Jean Bart zırhlısına sığındılar ve İzmir'deki binalarının yanışını buradan izlediler.

Ministère des Affaires Etrangères editörlüğünde *Documents Diplomatiques Français, 1922- Tome II (1er Juillet - 31 Décembre 1922)* adı ile yayınlanmış kitapta yer aldığı üzere Fransa Dışişlerine 5 Eylülde Yunan Ordusunun İzmir'e doğru çekilirken yağma, katliam ve yangınlar çıkardığını yazan Fransa'nın İzmir Konsolosu Graillet, 11 Eylülde Türklerin İzmir'e girmesinden sonra birkaç münferit olay dışında her yerin sakin olduğuna dair telgraf çekmişti. 15 Eylülde ise Frère'lerin, Saint Joseph okulu gibi, Sœur de Providence, Lazaristes, Notre Dame de Sion, Sacré Cœur tesisleri ile Saint Polycarpe Kilisesi, Petites Sœurs des Pauvres, Hospices Saint Rock, Carmélites, Franciscaines de Saint Rock binaları ve Fransız Hastanesinin alevlerin kurbanı olduğunu bildiriyordu.



Ed. Fot. Bayer

İZMİR RIHTIMI, 15 EYLÜL 1922

13 Eylül Çarşamba günü gece saat 1 civarında Ermeni Mahallesinde, kiliselerine 100 metre mesafede çıkan ilk yangını Türk ve Rumlardan müteşekkil İzmir İtfaiyesi birkaç saat içinde söndürmüştü. Bu arada Rum itfaiye çavuşu Çorbacı 12 Eylül gece yarısı ile 13 Eylül sabahı arasında altı yangın ihbarı aldığını ifade ediyordu. Bütün çabalara rağmen değişik yerlerde farklı zamanlarda çıkan yangınlar önlenememişti. Ancak, ortak nokta yangınların Ermeni Mahallesinden çıktığı üzerine odaklanmakta idi. Zira ilk günlerde Türk askerleri şehrin iç kesimlerine tam olarak hakim olamamışlardı. Bunların başında da Basmane yöresinin dar ve dolambaçlı sokakları ile şehrin arka kesimlerindeki Rum ve Ermeni Mahalleleri gelmekte idi. Burada önemli olan temelde bu tür büyük şehir yangınlarının üzerine odaklanma esastır.

1917 Selanik Yangınında özellikle Musevi Mahalleleri en büyük zararı görmüş ve şehrin Rumlaşması, ekonomide etkin olan Musevilerin şehirden çıkarılması amaçlanmıştı. Bu yangın sonucunda 50.000 Musevi, 15.000 Müslüman ve 10.000 kadar da Ortodoks olumsuz etkilenmişti. Sonuçta Museviler ve Müslümanların çoğu Selanik'i terk etti. Batı Anadolu için Yunan işgal kuvvetlerinin geri çekilmesinde hiçbir zaman tam olarak Ege'yi terk etme düşüncesinin olmadığı açık olarak Megalo İdea içinde yer aldığından, bu amaç içinde geri çekilme sürecinde pek çok Ege şehri ve yerleşmesi Türklere bırakılmamak için ateşe verilmişti.



Ed. Leonar

KUZEY MENDİREĞİ VE İZMİR YANGINI

Telgrafhanenin kurulması ile kuzey mendireği çevresini kendi özelliklerinden dolayı etkilemişti. Bu nedenle mendireklerin yapılmasına da bağlı olarak kıyı kesimde oteller dışında dış ülkeler ile İzmir'in ilişkisini sağlayan kurumlar buraya eklendi. Bunların başında deniz nakliyatı ve ihracatçı firmalar gelmekteydi.

Yangın, kuzey mendireği karşısında yer alan Oriental Carpet Manufacturers ve Egypte and Levant Steamship Co. binalarına dokunmazken bu yapıların karşısında yer alan ve aralarında 20 metre açıklık bulunan pasaport, telgraf ve karantina bürolarının olduğu yapı ile Liman idare odalarının yer aldığı taş yapıları yerle bir etmesi yangının gelişimi ile örtüşmemektedir. Ancak, şurası açıktır ki, işgal kuvvetleri ve şehirde bir süre kalan yandaşlarının İzmir'i terk ederken götürmüş oldukları pek çok belge yanında İzmir'in dış dünya ile ilişkisini kesmeye yönelik götüremediği haberleşme olanaklarını da kesmeleri doğal görülmektedir. Bugünlerde haberleşme hep savaş gemilerinin telsizleri ile yapılmıştı. Kaldı ki, Körfezde demirli bulunan onca geminin bahriyelilerinin kıyıya çıktığı ve koruma altına aldıkları bir mekanın yanması, alevlerin seyredişi ile uyumlu bir yol dışında gelişmiş ve Türk kuvvetlerinin ihtiyacı olan mekanlar bu günlerde belirlenemeyen bir nedenle lokal olarak yanmıştı. Görüntü kuzey mendireğini yangın sonrası göstermektedir.



Pasaport İdaresi 1922



Ed. Leonar

YANGIN SONRASI TELGRAFHANE VE PASAPORT İDARESİ

15 Mayıs 1919 tarihinden aylar önce Liman açıklarında pek çok ülkenin savaş gemileri demirlemiş durumda idi. İzmir'in karmaşık durumu haberleşme olanaklarını da kısıtlamıştı. Bu kapsam içinde Yunan Posta Servisi de kendi postanesini çalıştıramıyordu. Yunanistan'a gidecek mektuplar doğrudan ya limanda duran gemilere yollanıyor ya da konsolosluğa bırakılıyordu. Bazı mektuplar ve kartpostallara üzerinde Σμυρνηο Ατελεο (İzmir ücretsiz posta servisi) ibaresi bulunan bir kaşe basılıyor ya da posta ücretinin alıcı tarafından veya postanesi tarafından ödeneceğini ifade eden PD kaşesi vuruluyordu. Pul yapışanlarda ise Yunan Posta İdaresinin pulları yer alıyordu. Damgada ise Yunanca "Yunanistan, Yeni Bölge, Türkiye" ibaresi bulunuyordu.

Bütün postalar, İstanbul'a yollananlar da dahil, sansüre tabi olarak Atina üzerinden dağılıyordu ve mektup üzerine sansürden geçtiğini ifade eden Ελληνικη Λογοκρισια ibaresi bulunan bir "vignette" yapıştırılıyordu. Yunan Posta İdaresi işgal döneminde Pasaport ve Telgrafhanenin bulunduğu ve görüntüde orta planda yer alan ikinci katı yangın sonrası tamamen yok olmuş binada yer almakta idi. İşgal döneminde Osmanlı Posta Bürosu ise faaliyetine, Huck Otelinin altında ve Telgrafhanenin karşısındaki mekanında devam etti ancak, Yunan sansürü hiç eksik olmadı.



Ed. Maison Homère

GÜMRÜK ÖNÜNDE YARIŞA HAZIRLANAN KAYIKLAR

İzmir'de bir gelenek halini alan kayık yarışlarına yerli kayıklar yanında Avrupa'dan ithal edilmiş kayıklar da ayrı bir kategori olarak katılırlardı. Özelde bu tür yarışlar giderek İzmir'de spor hayatının gelişmesine sahne oldu. Gerçi İzmir'den atletizm dalında 1859 ve 1870 yıllarında Atina'da yapılan Ulusal Atina Olimpiyat Oyunlarına Rum atletler katılmakta idi ama bu konuda organize bir sistem bulunmuyordu. Örneğin okullarda kültürfizik adı altında bir ders ilk olarak özel Hippocrates Rum Okulunda yer aldı. Düzenli ilk dersler ise bir üniversitesi dahi bulunmayan İzmir'in en önemli orta öğrenim kurumu olan Rum Evangelik Okulunda 1889 yılından sonra Panionios Kulübu tarafından desteklenerek verilmeye başlandı. Kilise tarafından maddi ve manevi desteklenen bu girişim de zaten Agia Yorgos (Aghios Gheorghios) (Yorgi) (St. George) Kilisesi bitişiğindeki Evangelik Okulunda bu nedenle başlamıştı.

1901 yılı İzmir için bir ilk oldu zira artık okullarda yer alan kültürfizik (jimnastik) dersleri sayesinde okul takımları oluşmuş ve okullar arası müsabakalar düzenlenmeye başlanmıştı. Christos Sokratis Solomonidis'in ifade ettiği üzere 1914 yılına kadar okul oyunları 11 yıl boyunca Yunan Devleti tarafından finanse edildi. Oyunların açılışında Yunanlı besteci Spyridon Samaras tarafından bestelenmiş bir oratoryo çalınmakta idi. Bu oratoryo 1896 yılında ilk Olimpiyatların açılışında çalınmış ve 1958 yılından sonra Olimpiyatların açılış marşı olarak kullanılmaya başlanmıştı.



Ed. Leonar

SPOR KULÜPLERİ VE KAYIK YARIŞLARI

1890 yılında İzmir'deki Rum topluluğu "Orfeus" adı altında bir müzik ve spor kulübü kurar. 1893 yılında ise buradan ayrılan bir grup "Gymnasion" adı altında bir atletizm kulübü tesis eder. 1898 yılında ise "Orfeus" ve "Gymnasion" birleşerek "İzmir Panionias Jimnastik Kulübünü" oluştururlar (Panionios Gymnastikos Syllogos Smyrnis). İzmir adı burada önem taşımaktadır zira bu dönemde bazı Yunan şehirleri dahil olmak üzere Sakız, Midili, Syra gibi adalarda da Panionios adı altında spor kulüpleri bulunmakta idi. İzmir'de ise Apollon (1891), bir Karantina takımı olan Pelops (1907) diğer Rum cemaati kulüpleri idi. Ermenilerin de Apetyan ve Vartanyan adlı spor kulüpleri vardı. Avcılar Kulübü de yarışlara bir takım kurarak katılmakta bunun yanında da Müslümanların kurduğu, İdmanperverler adı altında da bir takımı bulunmakta idi.

İlk düzenli müsabaka 1901 yılında Panionios tarafından yapılmış, takip eden sene ise Avcılar Kulübü kendi üyeleri arasından İzmir Kayık Yarışları Komisyonu adı altında bir komite oluşturmuştu. Panionios Kulübü kayık yarışları dışında atletizm, eskrim, bisiklet, yüzme takımlarına da sahipti ve "Union des Associations Gymnastiques et Athlétiques de Smyrne" adı ile "Union des Associations Athlétiques Grecques" tarafından kabul edilen kurumsallaşmış bir takımdı.

Görüntü 16 Haziran 1895 tarihinde bir kayık yarışını ve seyir için "Hotel de Ville" önüne düzenlenmiş mavnalar üzerinde oturan Club des Chasseurs'ün üyelerini redingot ve eşlerini de beyaz tuvaletlerle görmekteyiz.



Ed. Etablissement Orosdi Back

KAYIK YARIŞLARI VE "SPORTING CLUB"

1896 yılında ilk ön Olimpiyatlarda kayık yarışlarının yer alması için sene başından itibaren genel faaliyetler içinde konuya yer verildiği görülmektedir. Bu yılda Syra ve Pirée'de pek çok yarışçı bulunmaktaydı ve Olimpiyatlarda kayık yarışlarının da dört ayrı etapta yapılması planlanmıştı. Yunan komitesi bu konuda kendilerinin özellikle Ege'de iyi durumda olduğunu bilerek bu spor dalını Olimpiyatlara kattılar. 1896 yıllarında ilk kayık yarış takımının Pirée'de "Groupe des Rameurs" (Kürekçiler Grubu) adı altında kurulduğu bilinmektedir. Ayrıca Patras ve Syra'da takımlar oluşturulmuştu. Daha sonra Atina ve Patras'da "Panachaïque Panhellénique" jimnastik topluluklarını görüyoruz ki, bunlar Syra ve Phalere takımlarına nazaran daha alt seviyede idi.

Bu yıllarda, yani 1886 yılında bu heyecan içinde İzmir'de de kayık yarışı takımları kuruldu ve bunu İstanbul takip etti. Panionios takımının bu öncülüğü futbola da yansımıştı. Kendilerine bir saha bulmak için 1900 yılında Liman Şirketi ile anlaşarak Punta Mevkiinde bir boş alanı kiraladılar. Punta Çayırı adı ile anılan saha spor yapmaya uygun hale getirildi. Şirket uzunca bir süre için kiralamış olsa da sonraları kararından vazgeçti ve alanı 1910 yılında kar amaçlı başka kişilere sattı. Bunun üzerine takımın ve Rum Cemaatinin hamisi durumunda olan İzmir Metropoliti Hrisostomos (Chrysostomos) Kalafatis, 1911 yılında Darağacı mevkiindeki Ortodoks Mezarlığının yanında, Aydın Garının arkasındaki alanı kulübe tahsis etti. Söylemlere göre burada 700 kişilik bir portatif tribün de yapılmıştı. İlk olarak 1893–1894 yıllarında İzmir'de görülen futbol, 2. Meşrutiyet sonrası daha da popüler olmuş ve Altay, Karşıyaka, Turan, Trablusgarb adlı Türk takımları ile İngiliz Pakser, Rum Panionios, Apollon, Pelops, Karşıyaka Rum Kulübü, Evangelidis Rum Okulu, YMCA International Kolej, Midilli ve Ermeni Vartanyan takımları aralarında hep bu sahada maç yapmışlardı. Görüntü 1900 yıllarındaki bir kayık yarışı sahnesini vermektedir.



Ed. Maison Homère

KAYIK YARIŞLARI VE HAMİDİYE SANAT MEKTEBİ

Her ne kadar Leon Kontente *Smyrne et l'Occident* isimli eserinde başlangıç tarihini 1895 olarak ifade etse de organize olmamış bir durumda 1890 yılını başlangıç olarak kabul edebileceğimiz kayık yarışları İzmir'in sosyal hayatında büyük yer tutmakta idi. Yaz mevsiminin gelmesi bu nedenle sabırsızlıkla beklenirdi. Yarışlar genellikle hayır ve eğitim kurumları yararına yapılır ancak, bu kurumların her hangi bir maddi menfaat elde ettiğine de rastlanmazdı. Avcılar Kulübü organizasyon sorumlusu olarak her yarışta ön planda idi. Yarış yerleri çoğunluğu kulüp önü olmakla birlikte zaman zaman değişik mekanlardan da başlardı.

Görüntü büyük olasılıkla 1894 Haziranında İzmir Sanayi Mektebi (Islahhane/Hamidiye Sanat Mektebi) yararına yapılan bir yarışı göstermektedir. Okul 1867 yılında Islahhane olarak kurulmuş ve özelikle bakıma muhtaç çocuklara meslek kazandırmayı hedeflemişti. Kuruluş, İzmir'de bu amaçla faaliyet gösteren azınlık grupların sahip oldukları organizasyonlara karşı Türk çocuklarını koruyan ilk kurumdu. Hamidiye, 1881 yılından sonra İzmir Sanayi Mektebi ismini aldı. Okul Vilayet tarafından desteklenmekte ve bir tür vakıf olarak Cezayir, Acem ve Büyük Vezir Hanlardaki bazı dükkanların ve Vilayet Matbaasının gelirleri, Darağacı'ndaki Gaz Depoları ve Hamidiye Vapur Şirketinin gelir ortaklığından okula pay verilirdi. Ayrıca okulun Balçova ve Narlıdere'de arsaları bulunmakta idi. 1908 sonrası adı Osmanlı Sanayi Mektebi oldu ve mekanı da 1891 yılından itibaren kurucusu Mithat Paşanın adını aldığı cadde üzerinde bulunan Askeri Hastanenin bitişiğindeki Mekteb-i Sultani olarak yaptırılmış bina oldu.



Ed. Zachariou and Koury

"CAFÉ ALAMBRA"

Sporting Club'ün bitişiğinde yer alan Café Alambra'nın (Alhambra) diğer tarafında da aynı adı taşıyan bir sokak yer almakta idi. Arka kısmındaki en önemli sokak da bir zamanlar Meles Çayının kolu olan Boyacı Deresinin denize ulaştığı yatağın üzerinde yapılmış olan Çay Sokak idi. Bu sokak aynı zamanda Ali Paşa Caddesi ismi ile de anılmakta idi. Alambra ismi, Rıhtımda yer alan diğer yabancı isimli mekanlarda görüldüğü gibi Avrupalılar tarafından koloni olarak kullanılan pek çok şehirde rastlanan isimlerdendi. İzmir'de yaşayan ama Avrupalılaşamamış grupların bu özlem içinde isimleri bir taklit, benzerleşme ve hayal duygusu içinde kullandıkları da bilinmekte idi. Özellikle İzmir'de yaşayan Rumlarda bu etki fazlası ile görülüyordu. Avrupalılaşma, şehirde her gruba has bir özellik değildi. Bu paradoks içinde işletmecileri büyük oranda Rum olan mekan isimlerindeki Fransız etkisi, burada da birahane yazısının Fransızca yazılmasına sebep olmuş, bunun Rumcası da bir kenarda yer almıştır. Alambra ismi de bu taklit, kendini arayışın veya Avrupa özlemi içinde yaşayıp da olamamanın kaygısı ile ΑΛΑΜΒΡΑ şeklinde işletmenin anlına yazılmıştı. Rıhtımda bu taklitçi görkemi içinde yer alan Café Alambra alımlı iç dekoru ile önde gelen mekanlardan birisi idi. Görüntü bir şenlik kutlamasında adet olduğu üzere İzmirlileri Rıhtımda göstermektedir.





Fot.. Hubert Pernot

RIHTIM VE KERVAN

1675 yılında Fransa'da, Jaques Savary tarafından yayınlanan ve takip eden yıllarda yenilenerek sık sık basılan *Le Parfait Negociant ou Instruction Generale Pour ce qui Regarde le Commerce des Marchandises de France et des Pays Etrangers*, yabancı ülkelerle Fransa'nın ticareti üzerine genel bilgileri ve tavsiyeleri içeren bir yayındı. 1753 yılındaki baskısında, diğerlerinde olduğu gibi kervanların rolü üzerinde durulmakta ve bu yılda Ankara'dan bir kervanın 20 günde, at ve katırların ise 12 günde İzmir'e vardığına yer vermektedir. İngiliz, Alman, İtalyan ve Felemenk dillerine de tercüme edilmiş bu kapsamlı eserde örneğin tiftik konusunda Hollandalı ve İngiliz tüccarların Anadolu içlerinde çok etkin olduğu ve fiyatlar ile taşıma değerleri tek tek ifade edilmektedir.

Bu yıllarda İzmir'e İran üzerinden gelen kumaş çeşitleri için Ermeniler ticareti ellerinde tutuyorlardı. Şayet kervanlar, İzmir girişinde, giriş vergisi ödedikleri takdirde ihraç için her hangi ayrı bir bedel ödemiyorlardı. İhraç edilecek malların kalitesi, ederi ve gümrük tarifelerine göre önceleri Fransız, Venedik ve Musevi tüccarlar yüzde beş, İngiliz, Hollanda ve Cenevizliler de yüzde üç oranında vergi ödeme zorunda iken, 1673 yılı kapitülasyonlarından sonra tüm ülkeler yüzde üç oranında vergi ödemeye başlamıştı. Ülkelerinde konsolosluk unvanını para ile satın alan konsoloslar da ihraç edilen ürünlerin ederi üzerinden yüzde iki komisyon alarak kişisel kazanç sağlıyorlardı. Zaman içinde deniz yollarının kullanılması ve Süveyş Kanalının açılması ile uzun yol kervanları önem yitirdi ve Rıhtım üzerinde Oriental Carpet Manufacturers'e halı getiren kervanlar nadir de olsa görüntülerini korudu.



Ed. S.L. Cassar Photo

RIHTIMDA RUMLAR

Yunan Ordusunun geri çekiliş sürecinde her gün İzmir'e 20.000 Rumun Anadolu'yu terk etmek için geldiği çeşitli kaynaklarda ifade edilmektedir. Bunun sonucunda İzmir'de Anadolu'dan gelmiş 200.000 kadar insan toplanmıştı. Kıyıda birikmiş olan Rumları almak için yapılan anlaşmalar uyarınca 24 Eylül'den itibaren Yunan gemileri İzmir'e gelmeye başladılar ve 1 Ekime kadar sığınmacılarını aldılar. Yangın süreci içinde Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne bünyesinde faaliyet gösteren L'Institut Pierre Renouvin'in yayınladığı kaynakta İzmir'de 100.000 kişinin hayatını kaybettiği ifade edilmektedir. Türk kaynaklarına göre Aydın Vilayetinin 1918 yılında toplam nüfusu 1.589.197 kişi olup 1919 yılında ise bu sayı 1.579,000 kişi idi ve bunun 223.924'ü Rumdu.

Aydın Vilayeti İzmir, Manisa (Saruhan) Aydın ve Denizli Sancaklarını kapsıyordu ve 40.559 km² idi. Venizelos, 1919 yılında Yunanistan'a ilhak etmek istedikleri Batı Anadolu'da yaşayan toplam Rum nüfusun 1.013.195 kişi olduğunu ve bunun da Aydın ve Bursa Vilayetleri ile Çanakkale ve İznik Sancaklarını kapsadığını ileri sürmekte idi. İzmir Sancağında ise 449.044 Rum ve 219.494 Türk yaşamakta idi. Bu nüfusun toplamda 416.494 kişisi İzmir şehrinde yaşıyordu. Dolayısı ile 243.879'u Rum, 96.250'si Türk, 51.872'si yabancı, 16.450'si Musevi, 7.628'i Ermeni ve 415'i Bulgar idi. Yunan kaynakları ise İzmir'den 500.000 Rumun göç ettiğini yazarken bu sayının abartısı ne Türk ne de kendi kaynakları ile örtüşmemektedir. René Puaux bu değeri bir milyon civarı olarak nitelerken *La Mort de Smyrne* isimli broşüründe Yunan Sağlık Bakanı A. Doxiades'in 600.000 mültecinin varlığını ifade ettiğini yazmıştı.



Ed. Etablissement Orosdi Back

İÇ LİMAN

Fransızlar 17. yüzyıldan sonra Akdeniz'de bir deniz kuvveti bulundurmakta ve korsanlara ve özellikle de İngiliz ve Hollanda gemilerine karşı kendi ticari gemilerini korumayı amaçlamakta idiler. Zira bu dönemlerde her yıl ilkbaharın sonlarında İngiltere'den Akdeniz'e "İzmir Konvoyu" adı altında büyük bir ticari gemi konvoyu yola çıkardı. Birçok ticari limana da uğrayan bu gemilerin son varış noktası İzmir idi. Konvoy yüzlerce gemiden oluşmakta ve aralarında Alman, Hollanda, Danimarka ve hatta İsveç gemileri de bulunmakta idi. Konvoy aynı zamanda İngiliz ve Hollanda Donanmasına ait bir filo tarafından da korunmaktaydı. İki ülkenin Akdeniz'deki bu mücadelesi yüzlerce yıl devam etti hatta bazı zamanlarda İzmir Körfezi içinde dahi çatıştılar.

Örneğin, 1775 yılında körfezde Fransız gemileri İngilizler tarafından esir alınmış ve yardıma Akdeniz'deki diğer Fransız gemileri gelerek filolarını kurtarmıştılar. Dönem ilerledikçe iki ülkenin barış süreçlerinde bu tür olaylar azalmaya başlamıştı. Ancak, ticari üstünlüğü ele geçirmeye yönelik hep tetikte yaşamıştılar. Bu ülkelerin askeri deniz filoları da zaman zaman serbest bir liman olarak kabul ettikleri İzmir Limanına gelmekte idi. Bu gelişler kendi ülkelerinin gücünü ifade ediyordu. 5 Kasım 1901 tarihinde, Osmanlı Devleti, Lorando ve Tubine isimli iki Fransız tüccara borcunu ödeyemeyince Fransızlar, Midilli Adasına asker çıkarmışlar ve gümrüğe el koymuşlardı. Görüntü bu dönemlerde bir Fransız Filosunu İzmir Limanında göstermektedir.



Anonim

RIHTIM VE "CAFÉ"LER

Rıhtımın, mendireklerden sonraki kısmı birahaneler, içki içilebilen mekanlar, gölgelikli ve bahçeli "café"lerle, baştan çıkarıcı damak tadı ve çekici kokularıyla uzanırdı. Kavrulmuş tarçın kokusu kıyıdaki bir Ermeni pastanesinin habercisi olmakta idi. Elma kokulu nargileler Türk kahvelerinin çekiciliğini ortaya koymakta idi. Kahve, zeytinyağı, nane ve anason kokusu ayrı ayrı farklı mutfak geleneklerini simgeliyordu.

Kafkas pastaları, Yorkshire pudingleri, Rum usulü av etleri, Fransız bonfileleri Rıhtım lokantalarında en çok talep edilen damak tatları idi. Bu mekanların bulunduğu kesim Kraemer Palace'dan kuzeye doğru uzanır ve Sporting Club ile Théâtre de Smyrne gibi görkemli binalarla devam ederdi.

Özellikle akşamüzerleri güneşin batışı, Rıhtım duvarlarına vuran dalgalar ve imbatla serinleyen bahar ve yaz günlerinde buralarda yer bulmak oldukça zor sayılabilirdi. Görüntüde sağ planda Sporting Club ve onun solunda Café Alambra yer almaktadır. Bu kesim aynı zamanda Rıhtım Tramvaylarının bir durağıdır. Zira her durak mevkiinde raylar çiftleşmekte ve bir tramvayın durması diğerini engellememektedir.



Anonim

RIHTIMDA TİCARET

Rıhtımın liman kısmında yer alan lokantalar, kahveler, her çeşit dükkan ve şişman kadınların şarkı söyleyip dans ettikleri kulüpler ve hepsinden önemlisi Rıhtımın geniş taşları üzerine yayılmış çuvallar ve diğer iç Ege ürünleri İzmir'in zenginliği refahı ve bolluklu yaşamın simgesi idi. Bu gönenç insan aktivitesinin yoğunluğunun bir bolluğun ortasında olduğunu göstermektedir. Sokak çığırtkanları ve seyyar satıcılar aralıksız rastlanan tiplerdi ve bağırtıları Liman boyunca duyulan karmaşaya karışmakta idi. Su satıcılarının ahenksiz tıngırtılarına hacı hoca kılıklı ve birkaç kuruş kazanmak için belli belirsiz mırıldanan insanların sesleri katılmakta idi. Hatta bazı züğürtlemiş Rum veya Ermeni iş takipçisinin üç beş kuruş elde etmek için Türkçe öğretmeyi teklif etmesi yine şehrin karmaşasını ve hakimini ortaya koymakta idi.

Bu karmaşık yapıyı Gaston Deschamps (1861-1831), *Sur les Routes d'Asie* isimli kitabında; İsviçreli otelciler, Alman tüccarlar, Avusturyalı terziler, İngiliz imalathane sahipleri, Hollandalı incir tüccarları, İtalyan simsarlar, Macar bürokratlar, Amerikalı acente temsilcileri ve Yunan bankerlerin hep burada bulunduğunu ifade ederek açıklamakta idi. Bonaventure F. Slaars ise Gaston Deschamps'ın kitabında özellikle İzmir ile ilgili yazdığı konuları ve şehre biçtiği değeri vasıfsız bularak *Réponse à M. Gaston Deschamps, Relevant ses Appréciations Ineptes sur Smyrne, ses Calomnies Contre les Habitants de Cette Ville, ses Erreurs Historiques, Archéologiques, etc...* isimli 75 sayfalık cevabi bir karşı yayın yapmıştı.



Anonim

"BELLE VUE/BELLA VISTA/KALLITHEA"

Özellikle yaz aylarında güneşin batışının en güzel göründüğü mekanlardan kabul edilen görüntüdeki alan Rıhtımın, Liman ve Mendireklerden sonra kuzey doğu yönde uzanan kesiminin kuzeye doğru yönlendiği nokta idi. İç kısma doğru da Fransız Bahriyelilerine hizmet için kurulmuş olan hastaneye erişen yol, kuzeye uzanan Rıhtımla doksan derecelik bir açı yaparak iç kısma girerdi. Konutlar tarafından yoğun kullanılan bu kesime Belle Vue veya İtalyan etkisi ile Bella Vista Mahallesi adı verilmekte idi. Güzel görünüm, güzel bakış anlamına gelen bu sözler mekanın özelliğini açık olarak belirlemekte idi. Rumlar da burayı Kallithea (Καλλιθέα) Mahallesi olarak anmakta idi. Fransız Hastanesinin bu yörede yer alması da Levantenlerin bu yörede yoğunlaşmasına sebep oldu.

Güneyde ise daha sonraları İtalyan Okulunun yapılacağı eski Boyacı Deresi yatağı sanki Rum ve Levanten yerleşmelerini ayıran bir hattı. Belle Vue'den iç kesimlere giden ve Güller Sokağı (Rue des Roses) adı ile anılan yol ise özellikle akşamüstleri İzmirlilerin tercih ettiği bir diğer gezinti yeri idi. Yolun Fransız Hastanesine erişmesi burayı bahriyeliler tarafından yoğun kullandırırken İzmirli kadınlar ve erkekler de bir denizcilik terimi de olan ve "volta" adı verilen gezinmelerini yaparlardı. Burası aynı zamanda Frenk/Franga Mahallesi idi. Fransız Hükümeti tarafından Batı Anadolu arkeolojisi hakkında bilgi toplamak üzere görevlendirilen arkeolog Charles Texier 1835 yılının Eylül ayının 10'unda Messange guleti ile İzmir'e geldiği zaman Fransız Hastanesine de uğramış ve St. Vincent tarikatına bağlı Les Filles de la Charité sorumluluğundaki hastanenin bahçesindeki güllerden etkilenerek bu kesime "gül mahallesi" adını takmıştı. Bu yıllardan sonra bu alan ve kıyıdan hastaneye erişen yol Gül (Güller) Sokağı adı ile anılmaya başlanmıştı.



Ed. Fot. Bayer

"BELLA VISTA - RUE DES ROSES"

İzmir Rıhtımının en popüler kesimi olarak nitelenen Bella Vista, Gündoğdu adı ile anılan yöreye İtalyan Levantenlerce verilen ismi idi. 1922 yılında İzmir'deki işe yarayan bütün dokümantasyonu Yunan gemilerine taşıtan Yunan Yüksek Komiseri Aristidis Sterghiades (1861-1950) için artık İzmir'den alınacak bir şey kalmamıştı. Dolayısı ile de şehir gözden çıkarılmıştı. Bu gözden çıkarmada belki de en önemli unsur İzmir'in ve Bella Vista'nın görüntüdeki hale gelmesinde önemli bir husus idi. Bu konuda 1919 yılının 24 Temmuzunda Yunanlı Tuğgeneral Vyzas gibi İzmir kökenli bir ailenin çocuğu olan ve İzmir'deki Yunan İşgal Ordularının Komutanı olan Leonidas Paraskevopoulos'un, Atina'ya, Alexis Kyrou'ya yolladığı mesaj dikkat çekici idi.

Paraskevopoulos mesajında; İzmir'deki esas düşmanlarının ne Türkler ne de tam destek vermeyen Müttefikleri olduğu, esas düşmanlarının buradaki Rumlar olduğunu yazmıştı. Bunun 13 Eylül 1922'deki sonucu ise İzmir'e dışarıdan gelen her seyyahın övgü ile bahsini ettiği Bella Vista'yı görüntüdeki hale getirmişti. Bela Vista'nın Rue des Roses'u (Güller Sokağı) ve dükkanları yok olmuştu. Bir zamanların "volta" mekanında artık Limanda son kalan yabancı bandıralı donanmaların bahriyelileri tek tük görülmektedir. Bu yangın, 3 Haziran 1834 yılında Frank Mahallesini ve 30 Temmuz 1841 yılında Musevi Mahallesini tümden yok eden veya 3 Temmuz 1845 yılında Ermeni ve Frenk Mahallelerini yok eden yangınlardan daha farklı idi.

Görüntüde, döneminde Güller Sokağı (Rue des Roses) adı ile anılan Bella Vista'daki Sokak yer almaktadır.



Ed. Maison Homère

BALKAN SAVAŞI DÖNEMİNDE RIHTIM

Rıhtım üzerinde yer alan çok sayıdaki kahve, birahane ve tiyatro salonunun toplandığı kesim Sporting Club ile Kraemer Place arasında yoğunlaşmıştı. Bunlar arasında görüntüde sağdan sola doğru Théâtre des Quais ve bitişiğindeki "brasserie", onun yanındaki iki katlı kagir bina bir "café" ve onun da yanında ünlü Café de Paris görülmektedir.

Théâtre des Quais önünde yer alan Yunan bayrağı görüntünün alındığı dönem işgal öncesi olduğu için bir olasılıkla 1908 sonrasıdır. Özellikle Balkan Savaşı döneminde Sisam (Samos) Adasının prenslik olarak başkaldırışını da destekleyen İzmirli Rumlar, Yunanistan ve Sisam lehine büyük gösteriler yapmışlar hatta Konak Meydanında bir de miting düzenlemişlerdi. Rumlar, Balkan yenilgisinden cesaret alarak Yunan Ordusunun da İzmir'e çıkacağına inanarak pek çok aşırılık ve gösteriler yapmaktaydılar. Bu dönemde İstanbul ile olan telgraf hatları çalışmamakta ve haberler İzmir'e Sakız, Çeşme Urla hattından gelmekte idi. Rumların aşırılığına Ermeniler de katılmış ve sonuçta Müslümanlar bu iki unsuru ticari boykota almışlar ve Museviler de bu boykota katılmışlardı. Ancak, Rum ve Ermeniler de hemen karşı boykota gidince ekonomik olarak güçsüz olan taraf bu girişimden daha fazla zarar görmüştü. Yunanistan'ın da İzmir'i işgal etme arzusunun ciddiyeti İngiltere'nin girişimleri ile önlenmiş ve iç körfez önlem olarak Osmanlılarca girişi engelleme amaçlı mayınlanmıştı.



Fot. İsmet Yenen - Salih Bozok Koleksiyonu

İSMET YENEN'İN OBJEKTİFİNDEN İZMİR RHTIMI

Atatürk'ün Yaveri Salih Bozok'un (1881-1941) kızı Sabiha (Yenen) Bozok'un eşi İsmet Yenen tarafından, 1929 yılında ailece İzmir'i ziyaretlerinde alınmış olan bu görüntü İzmir Rıhtımını bakir hali ile gösteren bir seri nadir fotoğraflardandır. Fotoğrafın orijinali Salih Bozok'un torunu Salih Bozok'a aittir.

Fotoğraf, Oriental Carpet Manufacturers'in kurucularından halı tüccarı Takvor A. Spartalian tarafından 1880 yılında inşa ettirilmiş olan konutun yer aldığı Belle Vue'den (Gündoğdu) Rıhtımın doğusunu göstermektedir. 1922 yılında İzmir'i terk eden Spartalian'ın evi kısa bir süre Ordu Karargâhı olarak kullanılmış daha sonra hazine mülkiyetine geçmişti. 1923 yılında İzmir İktisat Kongresi süresince de Atatürk ve Kurmay Heyeti tarafından kullanılmıştı. Bina, kongrenin bitmesi ile Naim Bey tarafından kiralanarak otel olarak işletilmeye başlandı. 1926 yılında da yapının İzmir Belediyesi tarafından satın alınarak Atatürk'e hediye edildiği bilinmektedir. 1940 yılında Atatürk'ün varisi olarak Makbule Baysan'dan yine İzmir Belediyesi tarafından satın alındı. Bir yıllık çalışma sonucunda da yapı müze olarak açıldı.

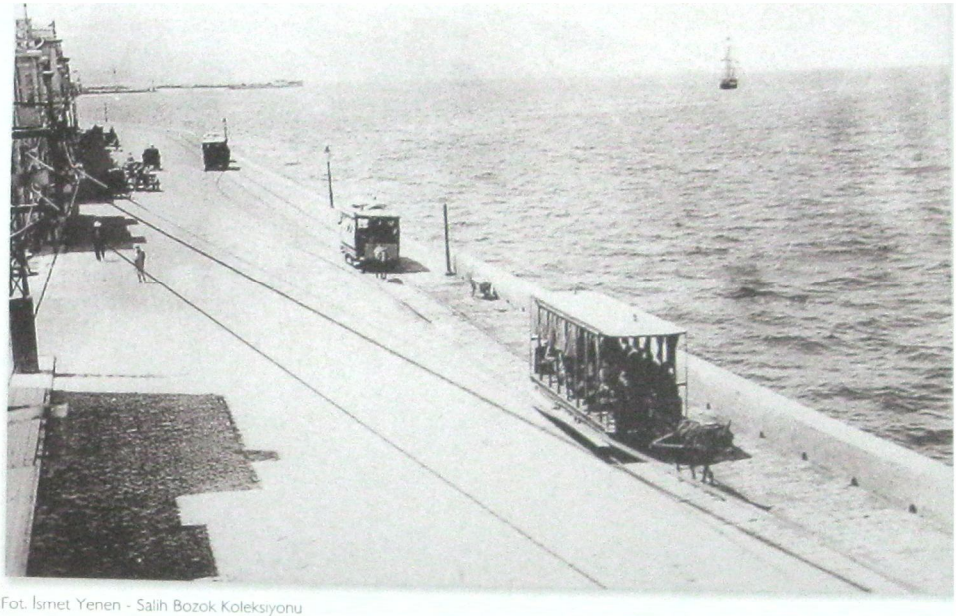
Görüntünün alındığı 1929 yılında Rıhtımda çok sayıda konsolosluk binası yer almaktadır ve bu binaların tümü, Fransız Konsolosluğu hariç, 1922 öncesi konut olarak kullanılmakta idi. Bunların başında da İzmir'li mimar Raymond Charles Péré tarafından yapılmış ve 1924 yılından sonra Alman Konsolosluğu olan bina ve bitişiğinde Hollanda, İtalya, Yunanistan, Romanya ve Rusya Konsoloslukları yer almakta idi. Amerika'ya ise yine Rıhtımda Cinema Palas yanında terk edilmiş bir konut tahsis edilmişti. Şehrin önemli bir ihraç limanı olmasından ötürü bazı konsoloslar uluslararası statüye sahip elçi statüsünde idiler.



Fot. İsmet Yenen - Salih Bozok Koleksiyonu

1927 YILI İZMİR NÜFUSU

1923 mübadelesi başladığı zaman İzmir'in nüfusunda bariz bir azalma görüldü. Gidenlere karşın gelenler de bulunmakta idi ancak, gelen nüfus daha ziyade iç kısımlara, boşalmış kırsal alanlara yerleştiriliyordu. Bu dönemde İzmir'de terk edilmiş pek çok binanın mülkiyet durumu da belirsiz idi. Dolayısı ile şehirde çok sayıda boş bina bulunuyordu. Bunlar arasında bazılarının, özellikle iç kısımlardan gelenler tarafında işgal edilmesi ise büyük hukuksal sorunlar doğurmakta idi. Bu yıldaki istatistiki verilere göre şehirdeki binaların % 5 kadarının boş olduğu ifade edilmekte idi ama bu değerin nasıl bulunduğu ve topluma aksettirildiği de açıklanmıyordu. Tüm bu karmaşa içinde 1926 yılında Ülkeyi kapsayan bir nüfus sayımı yapılması kararlaştırıldı. Bu sayede Ülkenin bütünlüğü, ileriye yönelik yatırımların planlanması ve karmaşanın ortadan kaldırılması düşünülmekte idi. Uzun bir hazırlık döneminden sonra 28 Ekim 1927 günü sayım yapıldı. Sayım öncesi hazırlıklara göre İzmir'deki tüm binalar numaralanmıştı. Sonuçta şehirde 22.677 bina olduğu tespit edildi. İzmir şehrinin nüfusu da Sema Polat'ın *1927 Nüfus Sayımı ve İzmir* isimli makalesinde ifade ettiğine göre 184.254 kişi olarak sayıldı. Bunun 98.947 kişisi erkek ve 83.307 kişisi ise kadındı. Kilometrekare başına da 1.400 kişi düşmekte idi. Okuma yazma oranı % 91 gibi yüksek bir değerde ortaya çıktı. Leon Kontente ise *Smyrne et l'Occident* isimli kitabında bu sayıyı 153.845 olarak vermekte ve bunlar arasında % 86 Türk, %10 Musevi, % 3.2 Levanten olduğunu ifade etmektedir. İzmir'de sayıca en çok olan gayri müslimler arasında Museviler de artık iç kesimlerdeki yerleşmelerden İzmir'e gelmişlerdi. 1942 yılında Varlık Vergisi çıkıncaya kadar sadece Tire, Bergama ve Manisa'da Musevi nüfus görüldü. Bu yıllarda İzmir Rıhtımı artık eski şaşaalı günlerini kaybetmişti. Ekonomik ve sosyal sıkıntılar nedeni ile yeni kültürel yapının oluşması için İkinci Dünya Savaşının sonu beklenecekti. Ancak, her türlü gösteri ve kutlama için Rıhtım her daim vazgeçilmez bir mekandı. Görüntü 1929 yılında Rıhtımda bir tören alayını vermektedir.

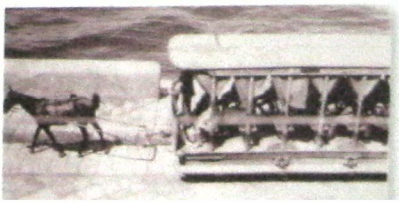


Fot. İsmet Yenen - Salih Bozok Koleksiyonu

RIHTIM TRAMVAYLARI

Tramvayların, Rıhtımın Napoli taşları ile döşenmeye başlanması ile birlikte, rayları da döşenmişti. Tüm caddeye verev döşenen taşlar, rayların arasına gelindiğinde dikey olarak yerleştirilmekte idi. Bu sistem rayların oynamasını önlemeyi amaçlıyordu ve aynı zamanda estetik bir görünüm de ortaya çıkıyordu. 1891 yılında bu hattan lokomotifler de geçecekti. İzmir artık modern bir şehir olmuştu. Ama tramvaylara Müslüman kadınlar pek binmemekteydiler çünkü haremlik-selamlık bölümleri bulunmuyordu. 1899 yılında kadınlar için perde ile ayrılan özel bölümler oluşturuldu.

Bu yıllar İzmir'in batılılaşma dönemlerinde büyük adımlar attığı bir süreçti ve Belediye Başkanı Hacı Mehmet Eşref Paşa ve Vali Mehmet Kamil Paşa İzmir'de pek çok imar hareketinin öncüsü olmuştu. 1889 yılında Girit göçmenlerinin yerleştiği Karantina semtinin üstündeki 2. Karantina ve Yağhaneler semtinde de Eşref Paşa adları ile anılacak yerleşmeler imar edilmişti. Modernizmin simgelerinden olan Konak Meydanındaki Saat Kulesini de dönemlerinde inşa ettirmiştiler. Tramvaylara konan perdeler ise Müslüman kadınlarının pek fazla rağbet göstermedikleri Rıhtıma inmelerini/gelmelerini teşvik amacı taşımakta idi.





Anonim

"CLUB DES CHASSEURS" VE "NEW CLUB DES CHASSEURS"

İzmir'in sahip olduğu heterojen yapı doğal olarak sosyal hayata da yansımıştı. Bu yansıma gelir gruplarının ayrışmasında da açık olarak görülmekte idi. Rıhtımın yapılması ve sonrasında İzmir'de görülen yatırımların çoğunda da İzmir sermayesinin büyük katkıları bulunmakta idi. Bu sermaye şehrin modern bir yapı kazanmasına kadar hep sandıklarda saklı kaldı. Dışa açılma ile birlikte de açığa çıktı. Sermaye sahipleri yeni yatırımlara giriyor ve bunun yansıması da kendini Rıhtımda gösteriyordu. Artık geniş İzmir aileleri kendi içlerinde yürüttükleri hobilerini dışa vurmaya başlamışlardı ve üst gelir grubu büyük bir yarışa girmişti. Bu doğrultuda kendi geniş arazilerinde av partileri düzenleyen aileler kendi içlerindeki çekişmeye rağmen birleşiyorlardı. Yukarıdaki Club des Chasseurs (Avcılar Kulübü) de bu gelişimin bir yansıması olarak Rıhtımda yerini aldı. Ancak, çekişmeler hep devam ediyordu. Doğal olarak etnik farklılaşmaların rolünün de üste çıktığı bu olaylar sonucunda bu kulübün bir grup üyesi bir süre sonra ayrılarak yeni bir binada sosyal aktivitelerine devam ettiler. Bu yapı mevcut Club des Chasseurs'in yanındaki New Club des Chasseurs (Yeni Avcılar Kulübü) adını aldı. Aralarından Galazzio Sokağı (Sarı Sokak) geçiyordu. 15 Mayısta İzmir'e gelen Yunan Orduları kendilerine sosyal bir mekan ararken Rıhtımdaki çok sayıda görkemli binadan hangisinde konumlanacaklarına karar verememişlerdi. Bunlar arasında kendilerine sunulan yapılar içinden Club des Chasseurs'ü tercih ettiler. Burası İzmirli Rumların da girdiği bir mekandı ve tüm işgal yıllarında Ordu Evi olarak kullanıldı. Törenlerin yapıldığı odak oldu. Kulüp zaten İzmir'de yapılan ilk kayık yarışlarının başlama noktası olarak kendini Rıhtımda ön plana çıkarmıştı.

Görüntüde solda Club des Chasseurs ve ortada New Club des Chasseurs 13 Eylül 1922 öncesinde görülmektedir. Sağ planda ise İzmir İngiliz Konsolosu Sir Harry Lamb, eşi ve Amerikan Kolleji Müdürü Dr. Alexandre Maclachlan yer almaktadır.

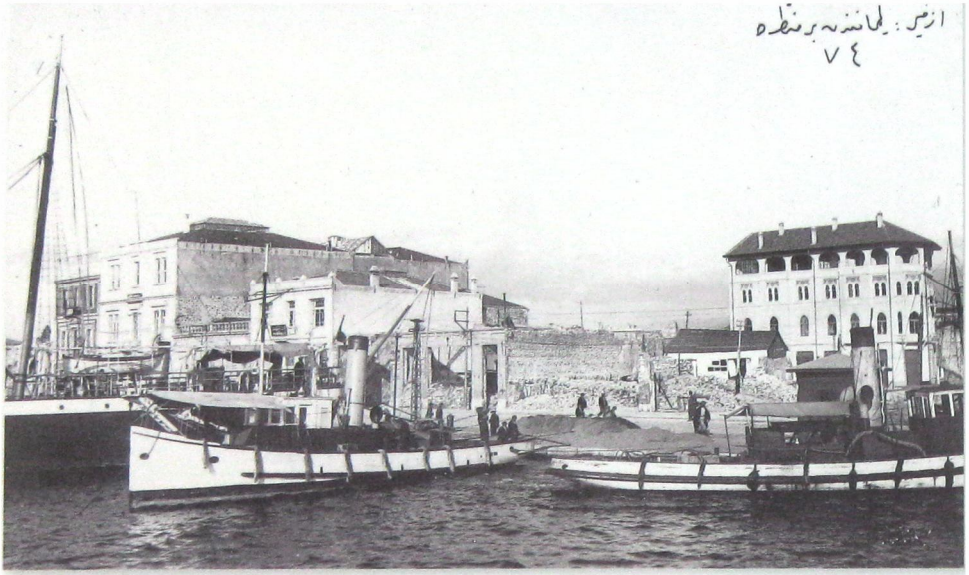


Ed. Leonar

"CLUB DES CHASSEURS" / ORDU EVİ (MAISON DU SOLDAT) VE BANKALAR

İşgal döneminde Ordu Evi olarak kullanılan Rıhtımdaki Club des Chasseurs gibi Banque de Salonique hariç tüm banka binaları zarar görmüştü. Bu yıllarda İzmir'de Manisa ve Soma'da ayrı ayrı şubesi bulunan Banque d'Oreint, Banque d'Athens, Banque Imperial Ottoman, Crédit Lyonnais, Banque de Salonique, Weiner Bank Verein önde gelen kuruluşlardı. Özellikle bankaların müşterileri olan Rum ve Ermenilerin ve bazı büyük tüccarların 1922'de İzmir'i terk etmesi ve beklenen süreden önce toplu bir şekilde sermayenin dışa kaçması ile bankalar büyük kriz içine girdiler. 1919-1921 yıllarının karlı dönemlerinden sonra, 1923 sonrası barış ile işlerin düzeleceği beklentisinin boşa çıkması ve akabinde gelen devletçilik politikaları yabancı bankaları iyice sıkıntıya soktu. Bunlara İstanbul'un da sermaye kaybetmesi, Rusya'nın ekonomik dünyadan çekilmesi de eklenince pek çok banka 1930 krizi öncesi İzmir'i terk etti.

Bu süreç içinde önem arz eden konulardan birisi de yangın sonrası bankalarda bulunan kasalardı. Daha ziyade Rum ve Ermenilere ait olan müşteri listelerinin ve kasa muhtevalarının savaş ganimeti olarak istenmesine bankalar şiddetle karşı çıkıyorlardı. Hatta bu konu Lozan Konferansında dahi gündeme getirildi. İlk başarı Crédit Lyonnais'nin yöneticilerinden Jean Morin'in *Souvenirs d'un Banquier Français, 1875-1947* isimli hatıratında yazdığı üzere bir Türk müfettiş tarafından yangından kurtulan kasaların mühürlenmesi oldu. Morin, mühürlenme işlemi bittikten sonra sadece Türkçe konuşan müfettişin kendisi ile yalnız kalınca güzel bir Fransızca ile ve alçak sesle; kasalardan her hangi birinin mührünü kaldırmak için emrinde olduğunu ve bunun bedelinin kasa başına 50 lira olacağını söylediğini de yazmaktadır.



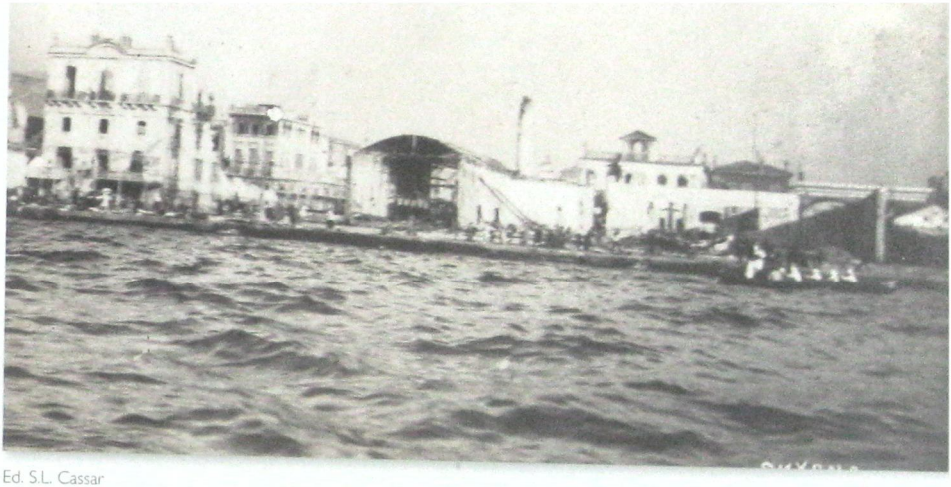
Fot. Cemaledin

YANGIN SONRASI İZMİR RIHTIMI VE SÖYLEMLER

İzmir yangını için çeşitli yazarlar ve gazete muhabirleri farklı yorum ve değerlendirmelerde bulunmuşlardı. Bunlardan birisi de René Puaux'dur. Puaux, Balkan Şavaşı sırasında da *Le Temps* gazetesinin muhabiri olarak Türkiye aleyhine yazılar yazmış ve Bulgar Ordusu ile birlikte Çatalca'ya kadar gelmişti. Bir yazar ve Yunan milliyetçisi olan Nikos Kazantzakis'in Dostları Derneği Başkanı olan Yvette Renoux-Herbert'in bir mülakatında açık olarak ifade ettiği üzere "philhellène" (helléniste) bir gazeteci olan Puaux bu tavrını *La Mort de Smyrne* isimli broşürde de açık olarak ortaya koymuştu. Broşüründe yer alan ifadelerden birisi de; Havagazı Fabrikasını kontrol altında tutan bir İngiliz bahriye müfrezesinin önünde çok sayıda Rum kadının Türk askerleri tarafından topluca ırzına geçildiği ve buna seyirci olan İngiliz müfrezesinin almış oldukları talimatın sadece gazometrelerin korunması olduğundan ötürü hiçbir müdahalede bulunmadıkları şeklindedir. Yazı devamla; 13 Eylül 1922 günü de Türk askerlerinin İngiliz Konsolosluğunda dosyaları paketlemekte olan bir görevliyi vurduktan sonra iki memuru da öldürdüklerini yazmıştır.

Bu tür aktarma bilgiler arasındaki tutarsızlıklar dikkate alınma durumundadır zira İngiliz Konsolosluğu toplanma aşamasında İngiliz bahriyelileri tarafından korunmakta idi. Konsolosluk evrakları da kendi bahriyelileri nezaretinde alınarak limanda bekleyen donanmalarına götürülmüş, daha sonra Konsolosluk boşaltılmıştı. Dolayısı ile bu tür olaylar bir hayal mahsulü olarak Puaux'nun 1922 yılında yayınlanan 16 yapraklık *La Mort de Smyrne* isimli broşürünün sayfalarını meşgul etmiş durumdadır.

Görüntü yaralarını daha saramamış olan İzmir Rıhtımının Pasaport yöresindeki yıkıntıları göstermektedir.



Ed. S.L. Cassar

YANGIN SONRASI RIHTIM

İzmir üzerinde, geceleri alevli ve gündüzleri dumanlı günler bitmiş ve artık is kokan günler başlamıştı. 9 Eylül günü körfezde yer alan değişik milletlere ait 27 geminin sayısında azalma olmuş ancak, yine de çok sayıda gemi kalmaya devam etmişti. Buna rağmen hiçbir geminin kıyıya yanaşmasına izin verilmiyordu. Bu nedenle bahriyeliler Rıhtıma kayıklarla veya motorlarla erişiyordu.

Artık yangın ile ilgili dedikodular söylemleşmeye başlamıştı. Bunlardan bir kısmını derleyen 1923 doğumlu Marjorie Housepian Dobkin, 49 yaşında kaleme aldığı *Smyrna 1922,The Destruction of a City* isimli kitabında ileri sürdüğü ve Yüzbaşı Davis'in gördüğünü söylediği, 50 askerin çok sayıda eve petrol atması ve Amerikan Okulunun etrafındaki evlerin ateşe verildiğinin Amerikan bahriyelileri tarafından izlendiği savı yer almaktadır. Buna karşın Mark O. Prentiss, 17 Aralık 1922 tarihli *New York Times*'da yazdığı üzere, kendisinin konsolosluk binasında bulunduğu sırada bir kişinin telaşla binaya gelerek YMCA binasının ateşe verildiği ve içeride bulunanların katledildiği iddiasına karşın, kendisinin bizzat giderek bu mekana baktığı ve binanın hiçbir zarar görmeden yerinde durduğu ifadesi ile çelişki ortaya çıkmaktadır. Kaldı ki, bu ve diğer Amerikan binaları Amerikalı bahriyeliler tarafından kontrol altında tutulmakta idi.

Mark O. Prentiss burada iki Amerikan bahriyelisini gördüğünü de *New York Times*'ın 17 Aralık 1922 tarihli sayısında yayınlanan yazısında ifade etmişti. Prentiss, 8 Eylül sabahı İzmir'e gelmişti. Kendisi American Committee for Relief in the Near East (ACRNE) adına görev yapan bir endüstri mühendisi idi. ACRNE, Henry Morgenthau'nun katkılarıyla 1915 yılında Osmanlı İmparatorluğundaki Ermenileri koruma amacı taşıyan bir kuruluştu. Görüntü bu şartlar altında, 1922 Eylül ayının sonlarında Rıhtımı göstermektedir.



Ed. P.L. Dermond

"GALAZIO" SOKAĞI

Rıhtımın yapılması ile düzenlenen kıyı kesiminden iç kısımlara erişen sokak sayısı eskiye nazaran azalmıştı. Rıhtım öncesi her 15–20 metrede bir iç kısımlara giren sokaklar bulunurken Société des Quais de Smyrne daha fazla parsel elde etme amacına yönelik olsa gerek bu sayıyı azaltmıştı. Az sayıdaki bu sokaktan sadece birkaç tanesi İzmir hayatında önemli yer sahibi olacaktı. Bunlardan birisi de Galazio Sokağı idi. Solunda Club des Chasseurs, sağında da New Club veya diğer adı ile New Club des Chasseurs konumlanmıştı. Bu sokak bazı belgelerde Sarı Sokak olarak da adlandırılmakta idi. Galazio Sokak iç kısımda İtalyan, İngiliz ve Avusturya-Macaristan Konsolosluklarının bitişik olarak yer aldığı İngiliz İskelesi Sokağa kıyıdan ana erişimi sağlamakta idi. Aynı mekanda yine İzmir'in en elit sosyal odağı olan Cercle Européen yer almakta idi ki, bu kulüp İzmir'in aynı zamanda yabancılarca kurulmuş ilk özel mekanı idi. Görüntü 1900'lü yılların başında Galazio Sokağını göstermekte olup büyük olasılıkla Polycarpe Louis Dermond'un editörlüğünü yaptığı kartpostalların negatiflerini sağlayan Rubellin tarafından alınmıştı.





Ed. Leonar

"GALAZIO" SOKAĞI, 1922

Kozmopolit sosyo-ekonomik yaşamın hiyerarşik şekil değiştirmesinin aynası olan Galazio Sokağı, 1922 yılının sonlarına doğru görüntüdeki hale dönüşmüştü. Artık İzmir, Limansız bir Liman Şehri durumuna gelmişti. Rıhtımın yapılması ile güçlü bir yenilenme sürecine girmiş olan şehir, şehirleşmiş alanlarını kaybetmişti. Yangın 13 Eylülde çıkmıştı. Özelde yangın hakkında bir yayın yapmış olan dönemin Amerikan Konsolosu George Horton (1859-1942) ise şehri 13 Eylül günü Simpson isimli gemi ile terk ettiği zaman daha yangın genişlememiş sadece Ermeni Mahallesi çevresinde birkaç cılız ateş şeklinde idi.

Dolayısı ile Horton yaşamadığı bir yangını yaşamışçasına baştan sona anlatmıştı. Aslında yazılanlar özellikle Ermenilerin aktardıkları idi ve Anadolu'da hep Ermenileri örgütleyen ve eğiten Amerikan Misyonlarının korumacılığı bu yayınla alenileşmişti.

Halbuki olayları yaşayan ve İzmir sigorta yönetimleri yangın servisi temsilcisi Ernest Bon, İzmir'de organize itfaiye ekipleri olduğunu ve bunların çoğunun Hıristiyan olduğunu söylüyordu. Ekiplerin çok çabuk harekete geçtiklerini ancak, aynı anda pek çok yerde yangın çıktığını da ifade ediyordu. Ayrıca olayları yaşayan bir kişi olarak Ermeni ve Rum kundakçıların görevlerini yapmakta olan Hıristiyan itfaiyecilere saldırdığını da beyan etmişti. Ernest Bon, 1913 yılında sigorta şirketlerine yönelik İzmir'in önemli yapılarını belirten bir sokak planı yapmış (1/8000 ölçekli) ve 1922 sonrasında da İzmir'de kalarak yaşamına bu şehirde devam etmişti. Görüntü, fotoğrafta belirlendiği üzere 14 Eylül 1922 tarihinde alınmış olarak ifade edilse de daha sonra alınmış olduğu olasılık dahilindedir.



Fot. Cemaleddin

YANGIN SONRASI RIHTIMDA YAŞAM

1922 Eylülü sonlarında İzmir'i sarmış olan alevler, dumanlar ve yanık kokuları artık sonlanmış ve hayat kendi düzenine dönmüştür. Gerçi artık İzmir Rıhtımı eski şaşaasına sahip değildir ama tramvaylar çalışmakta ve insanlar kravatlarını takabilmektedir. Yangının faturası ise sadece İzmir'e çıkmamıştı. Zira yangın sonrası yöreyi Birleşik Devletler Bakanlık yetkilisi olarak gezen İstanbul'daki Amerikan Vice-Consul'ü Loder James Park, İç Ege'deki şehirlerin yakılmasının Yunan Ordusunca gerçekleştirildiğini ifade etmekteydi. Dolayısı ile yangın faturası tüm Ege'yi içermekte idi.

Ayrıca Manisa ve Turgutlu'nun % 90'ı, Alaşehir'in % 70'i, Salihli'nin % 65'i yakılmıştı. James Park, Raporunda bu yerleşmelerin yanmış olmasının kazaen, gelişigüzel, rastgele ve parça parça değil iyi planlanmış ve organize olmuş bir tarzda Yunanlılarca gerçekleştirildiğini yazmıştı. Bunlara ek olarak, öldürme, işkence ve ırza geçme şeklinde pek çok fiziki müdahalenin de gerçekleştiğini ve bunlardan binlercesinin geri çekilme aşamasındaki Yunanlılar tarafından yapıldığını ifade etmişti. Aynı amaç doğrultusunda Türklerle arası pek de iyi olmayan Ermenilerin kullanılmış olması doğal bir gelişme olarak görülmektedir. Zira yangın öncesi, ne Ermeni Mahallesinde, ne de İzmir'de bir kaos yoktu. 9 Eylül günü İzmir'e giren Türkler Rıhtımda denkleri ile sakin bir şekilde bekleyen bir dizi aileye dokunmadan Sarı Kışlaya doğru gitmişti. Bu durum şayet kesilecek bir fatura varsa adresi göstermede açıklık ortaya koymaktadır.

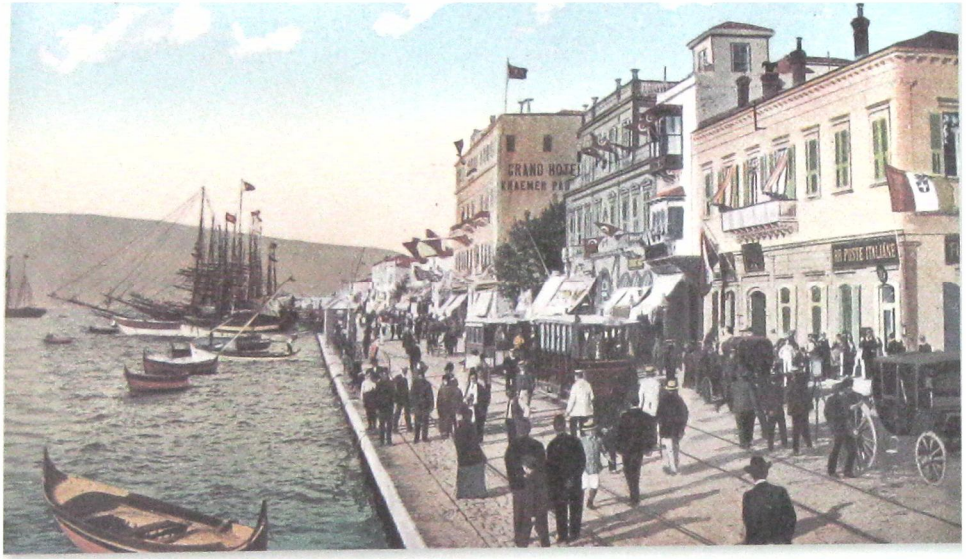


Fot. Fazıl Berki

YANGIN SONRASI RIHTIM KONUTLARI

İzmir yangını dolu dolu üç gün sürdü ve 15 Eylülde hafifleyerek 18 Eylül günü yoğun yaşam alanlarının yaklaşık 2,5 milyon metrekarelik bir kısmı, dolayısı ile de 25 bin civarında konut, işyeri, cami, kilise, hastane, fabrika, depo, otel ve lokanta gibi her türden yapı yok oldu. Benzer şekilde 13 Eylül öncesinde Patrick Balfour Kinross (1904-1976), Uşak'ın 1/3'ünün yok olduğunu, Alaşehir'in kara bir tepe görünümüne dönüştüğünü ve aradaki pek çok köy ve kasabanın bir kül yığını olarak görüldüğünü ve Manisa'da da 18.000 binadan 5.000'inin ayakta kaldığını yazmıştır. Arnold Toynbee (1889-1975), 9 Mart 1922'de yolladığı ve 6 Nisan 1922 tarihinde *The Times*'da yayınlanan mektubunda 14 Şubat 1922'de Aydın'ın Karatepe yerleşmesinde tüm halkın bir camiye doldurulduğu ve caminin ateşe verildiği kaçan birkaç kişinin de kurşunlandığını ifade etmektedir.

İzmir yangınının ise bazı kaynaklara göre 13 Eylül gecesi saat 1.00 sularında başlamış ve söndürülmüş olmasına karşın saat 5.00 sularında yeniden birkaç yerde birden başlamış olduğu ifade edilmektedir. Buna karşın René Puaux, 13 Eylül Çarşamba günü hemen öğlenden sonra yangının ortaya çıktığını ileri sürmektedir. *Daily News* Gazetesisin özel muhabiri F. Maurice de yangının öğlenden sonra çıktığını yazmaktadır. M. T. Roy Treloar ise yangının öğlenden sonra saat 14.00 de başladığını ileri sürmektedir. Bu tür çelişkili söylemler ve görgü tanığı olarak ifade veren kişilerin iddialarına dayanılarak yazılan pek çok kitapta da farklı yorumlar yer almaktadır.



Ed. S. Sarantopulos

İTALYAN POSTA BÜROSU

İzmir'de İtalya Devletinin posta bürosu diğer devletlere nazaran daha geç, 1873 yılında İstanbul ve Beyrut ile aynı yıl açıldı. 1883 yılında kapatıldı. Daha sonra 1908 yılında Meşrutiyetin ilanından sonra tekrar açıldı ve Temmuz 1923 yılına kadar faaliyetini sürdürdü. Ancak, bu süre içinde 1919-1923 yılları arasında posta servisinin damgaları Askeri Posta (Posta Militaire) olarak kullanıldı. 1911 yılının 29 Eylülünde Trablusgarp ve Bingazi çatışması nedeni ile posta servisinde aksamalar olduğu da bilinmektedir. Hatta bu süreç içinde 25 Mayıs 1912 yılında posta taşımacılığı da yapan Messageries Maritimes'in, Caucase isimli gemisi ile İzmir'de yaşayan ve farklı kaynaklarda farklı sayılar yer almasına rağmen yaklaşık 575 İtalyanın sınır dışı edildiği de bilinmektedir.

İzmir'de bazen posta büroları yerine gemiler doğrudan mektup alabilmekte ve kendi kaşelerini mektuplar üzerine basabilmekte idi. Böylece posta servislerindeki aksamalar giderilebilmekte idi. Görüntü İtalyan Posta Bürosunu göstermekte olup 1910'lu yıllarda alınmıştır. Daha önceleri aynı mekanda Messageries Maritimes'in bürosu yer almakta idi. İtalya Posta Bürosunun solunda, aynı binada ulusal bayrağı ile Rus Postanesi yer almaktadır.





Ed. ΚΣΛ

RUS POSTA BÜROSU

Görüntüde ön planda yer alan iki katlı yapının sağında, bir süre Messageries Maritimes ve İtalya Postanesi olarak kullanılan kısmın solunda Rus Posta Bürosu yer almakta idi. Rus Postanesi de İzmir'de, İstanbul'la aynı zamanda, 1856 Kırım Savaşı sonunda açılmıştı. Rus Postaları, ilk zamanlar "Russkoe Obshchestvo Parokhodstvai Torgovli (ROPİT)" olarak, "Russian Company of Trade and Navigation veya Compagnie Russe de Navigation" adı altında çalışmış, 1859 yılından sonra kendi baskı pullarını kullanmaya başlamıştı. 1868 Mayısından sonra ise ROPİT yerine Rus Posta Bürosu, Russian Poste Office (RPO) adı ile çalıştı ve üzerinde İzmir ibaresinin yer aldığı Rus posta pulları kullanılmaya başlandı. 1909 yılının 30 Eylül günü İzmir dahil Osmanlı sınırlarındaki tüm Rus Posta Büroları kapatıldı. Orta planda ağaçlıklı kesimde ise sıra ile Possidon, Gratz ve Budapest "café" ve birahaneleri bitişik olarak yer almaktadır.



1913 yılında Rus Posta Bürosundan Paris'e yollanmış taahhütlü mektup



Fot. Rubellin

YENİ BİR METROPOL, İZMİR

Rıhtımın yapılması ile birlikte çehresi değişen İzmir'de yeni ve modern yapılar inşa edilirken bundan daha da önemlisi buralarda yeni işyerlerinin açılması idi. Örneğin Pierre J. Armao'nun Chapellerie Elégante ve High Life isimli mağazası, Frank Sokakta 128 numarada, toptan ve perakende olarak "şapka, kasket, çorap, kravat, şemsiye, takma yaka, manşet ve düğme satarak konusunda ihtisaslaşmıştı. Bunun yanında A. Calpakian Şirketi günümüzde Fransa'da hala mevcut olan "Au Louvre" mağazasının şubesini açmıştı. Bu ve benzeri diğer işyerleri ile İzmir artık gerçek bir "metropol" hüviyetine bürünmüştü. Bütün Ege'nin tüketim malları buradan sağlanır, yeni ürünleri iç kesimler İzmir vasıtası ile tanırlardı. Art bölgenin tüm malları da İzmir'e gelir, burada fiyatlanır ve yine buradan dağıtılırdı. İzmir bir metropol olmak için insan sayısının değil, ekonomik ve sosyal yapının güçlü olduğunu bu şekilde ortaya koyuyordu.

Batının "Asya'nın Pırlantası" veya "Asya'nın İncisi" yakıştırmalarına İzmir, Rıhtımının yapılması ile gerçekten kavuşmuştu. Osmanlının bozulan ekonomisine karşın İzmir durmaksızın gelişmekte idi. 1922 yılının Eylül ayında bu pırlantanın ışıldamasını durdurmayı amaçlayanların başarısı sonunda, İzmir bir daha bu üstünlüğünü ele geçiremedi.

Görüntü İzmir'in metropolleşmesinin başladığı, 1880'li yıllarda Rıhtımı göstermekte olup, sosyal yapının gücünü gösteren binalar bu kesimde hızla yükselmişti.



Ed. Leonar

RIHTIM VE "MESSAGERIES MARITIMES"

Yunan İşgalinin sona ermesi ile İzmir'de hayat yine eski haline dönmüştü. Ancak, artık görüntüdeki mekanlarda yer alan Messageries Maritimes, İtalya ve Rus Posta Büroları yok olmuş, Kraemer Palace ve bu yapının yanında yer alan Possidon Gratz ve Budapest "café" ve birahaneleri kullanılamaz duruma gelmişti. Buna karşın 1922 yılının mahsulü olan tütün balyaları ayakta kalan depolara doğru taşınıyor, güğümü ile süt satıcısı müşteri arıyor ve atlı tramvay hizmetine devam ediyordu. Arka planda yer alan Kraemer Palace ise tüm fonksiyonları ile devreden çıkmış, faaliyetini durdurmuştu.

İzmir'de Amerikanın Konsolos Yardımcısı olarak görev yapan 25 yaşındaki Maynard B. Barnes'ın gördüğünü ileri sürdüğü ve yazıya döktüğü sava göre, bir Türk subayının Gümrük ve Pasaport binalarını ateşe vermesi ise, o günlerde bu alanlardaki heterojen kalabalık ve iki bina arasındaki mesafe dikkate alındığında aynı anda görülmesi mümkün olmayan bir durum olarak ortaya çıkmaktadır. Benzer şekilde Giles Milton'un görgü tanığı olarak ifadesine yer verdiği ve bir Amerikan misyonerin karısı olan King Birge'in, Şirinyer'deki (Kızılçullu) Amerikan Kollejinin saat kulesine çıkarak dürbünle Ermeni Mahallesinde Türk askerlerinin evleri ateşe verdiğini görmesi fiziken ve de coğrafi olarak mümkün değildir.





Anonim

KUZEY MENDİREĞİ

Société des Quais de Smyrne, Rıhtımın mendirekle belirlenmiş alanı içinde kuzey kısmına Mayıs 1878 yılında yapılan ikinci ek sözleşmenin sekizinci maddesinde, fenerler ve karantina idaresine mahsus binalar ile pasaport ve Liman Reisi ve memurları için idare odaları yapmayı taahhüt etmişti. Bu madde posta ve telgraf idarelerinin yapılmasını da içermekte idi. İnşaat bittiğinde burada bir de polis merkezi konumlanmıştı. Bu ek sözleşme içerdiği diğer maddeler ile birlikte imtiyaz süresini 1912 yılına kadar uzatıyordu. Söz konusu bu ikinci ek sözleşme ile Société des Quais de Smyrne, Kordon olarak adlandırılan Rıhtım yoluna içeriden paralel bir yol daha yapmayı ve bu yolu da Rıhtımdaki şekilde, traşlanmış kare taşlarla döşemeyi kabul ediyordu. Aslında bu yolun yapılması ile iki paralel yol arasında ortaya çıkan parsellerin durumu yasallaşıyor ve sınırları belirginleşiyordu. Ek sözleşme bu yolun ki, daha sonra Paralel Sokak veya İkinci Kordon adı ile anılacaktır, açılması için yıkılacak binaların istimlak bedeli olarak Belediyece belirlenmiş 5.500 Osmanlı Lirasını yıkım süresinde Belediyeye ödemeyi de taahhüt ediyordu. Bu paralel yol bir uçta Punta Burnuna ve diğer uçta Hükümet Binasının bulunduğu Konak'a erişecekti. Görüntü söz konusu ek sözleşme ile yapılmış kuzey mendireği üzerindeki hizmet binalarını göstermekte olup bu kısma Hamidiye Vapur Şirketinin gemileri yanaşamıyordu.





Anonim, cam pozitiften baskı

YENİ LİMAN ARAYIŞLARI

Rıhtımın tamamlanması ile hızlı ve düzensiz gelişim gösteren ticaretin Liman kısmına yönelik ilk sıkıntılarının dile getirilmesi 2. Meşrutiyet sonrası ortaya çıkmıştı. Liman arkasında yer alan hanların yetersizliği ve özellikle ihraç ve ürünlerinin Rıhtım üzerine yığılması ve her türlü cezai uygulamanın çalışmaması sorunlar yaratıyordu. İşte bu yıllar Punta'daki Aydın Demiryolu İskelesine Limanı taşıma konusu gündeme gelmişti. Ancak, Limanın taşınması ile bu kısı yer alan hanların değeri ve işlevi kaybolacak ve gereksizliği ortaya çıkacaktı. Bu bir ekonomik kayıp idi. Ayrıca Lima yakın olduğu Müslüman Mahalleleri ve ticaret alanları da önem kaybedecekti. Liman işçilerinin de Punta'ya taşınma bu yeni alana erişimde zorluklar yaşayacağı ve konakladıkları mekanlardan bu yeni alana gidiş ile zaman kaybedece ortaya atılıyordu.

Bütün bu düşünceler yeni Liman mekanının oluşturulmasını engelliyordu. Ayrıca bu yeni mekanın yanında kurutulr gereken Halkapınar Bataklığı da bulunuyordu. Her ne kadar bataklığın kurutularak burada amele (işçi) evleri yapılı düşünüldü ise de söz konusu üç hususa karşı çıkmaların olacağı varsayılarak Limanın düzensizliği, karmaşık yapısı 19 yıllara ve oradan da 1955'li yıllara kadar devam etti.



Fot. Sabah and Joaillier

1922 ÖNCESİ İZMİR KAYIKLARI

Rıhtım yapılmadan önce İzmir'e gelen yolcu gemileri diğer gemiler gibi açıkta demirler ve her şey denizden kıyıya taşınırdı. Özellikle yolcu gemileri açıkta demirledikleri zaman kıyıya yakın tarafları onlarca kayıkla dolardı. Çığırtkanlar ve otellerin kiraladıkları kayıklar bir karmaşa yaratırdı. Daha ziyade Rumlar tarafından kullanılan kayıklar meşeden yapılmakta idi. Yolcularını çoğu kez kıç tarafına alırlardı. Kayıkçıların, Rıhtım ve Pasaport İdaresinin yapılmasından sonra bağlanma yeri olarak belirlenen mekanları Pasaport mevkii idi. Zira geleneksel olarak Rıhtım yapılmadan önce gelen gemilerin yolcuları bu kayıklar tarafından gemilerden alınarak kıyıya, Gümrüğe çıkarılırdı.

Eski mekanların tekrarı olarak Rıhtım yapımı sırasında Pasaport İdaresi ve Yolcu Gümrüğü yine aynı yerde inşa edildi ve İzmir kayıkları için bu mekan "bağlama" yeri olarak belirlendi. Rıhtım yapılmasına rağmen bazı yolcu gemileri liman ve ayakbastı ücreti ödememek için açıkta demirlemeyi tercih ediyordu. Bu nedenle kayıkçıların görevi uzun süre devam etti Hatta İzmir kayıkçılarının bir de "loncası" oluşturulmuştu. Hem baş ve hem de kıç tarafı yüksek olan kayıkların önü ve arkası aynı idi. Bu durum pratik olarak kayıkların hareketinde hız sağlıyordu. Böylece açıktaki gemilerden alınan yük ve yolcular kıyıya daha çabuk ulaştırılmaktaydı. Boyları 10–12 metreye varan kayıklara latin yelken de takılabilmekte idi. Bu durumda kayıkların arka kısmına dümen de takılıyordu.



Fot. İsmet Yenen - Salih Bozok Koleksiyonu

1929 YILINDA İZMİR KAYIKLARI

1922 yangını İzmir'in dış dünya ile irtibatını sağlayan Pasaport ve Telgraf İdaresi ile Karantina İdaresinin yapılarını yok etmişti. Bunların yanında Société des Quais de Smyrne'in idari kayıtlarının tutulduğu bina da küller arasına karışmıştı. Bu yapıların yer aldığı blok içinde bulunan "Ste. Collas et Michel" adı ile de anılan Osmanlı Devleti Farlar (Fenerler) İdare-i Umumiyesinin (L'Administration Générale des Phares de l'Empire Ottoman) İzmir ve bölgesi ile ilgili belgeleri de yok olmuştu. Yangın sonrasında İzmir'e denizden girişin kontrol edildiği bina ve bekleme salonunun yok olmasına karşın yeni Hükümet acil olarak buraya yeni bir bina yapılmasını gündeme aldı. Sonuçta 1926 yılında yeni Pasaport ve Karantina Binaları ortaya çıktı. Artık kayıklar açıkta bekleyen gemilerden yolcuları buraya getirmiyordu ama tüm İzmir'in kayıkları burayı mekan tutmuştu bir kez. Bu nedenle yöre İzmir kayıklarının bağlanma yeri olmaya devam etti. İzmir'de kayık kültürünün kaybolduğu 1980'li yıllara kadar burası balıkçıların odak noktası oldu. Görüntü 1929 yılında Güney Mendireğine bağlı kayıkları ve mendireğin ucunda klasik Osmanlı dönemi mimari öğeleri ile Selçuklu dönemi mimari öğelerini birleştiren melez, köşe kubbeli, iki katlı zarif örnek bir yapıyı göstermektedir.





Anonim, cam pozitiften baskı.

İZMİR KAYIKÇILARI

Rıhtımın ve Limanın yapılmasından sonra gemilerin açıkta beklemeyeceği varsayılmış ise de bu husus hiç bir zaman gerçekleşemedi. Özellikle yolcu getiren gemilerin bir kısmı yine açıkta demirlediler ve kayıkçılar uzun süre işlerine devam ettiler. Mendireğin içinde Pasaport İdaresinin yan tarafı, İzmir kayıklarının bağlama yeri olarak ününü 1980'li yıllara kadar devam ettirdi. Bu yılları takiben İzmir kayıklarının da kaybolmasından sonra kayıklar buraya bağlanmaz oldu.

Ne tür geminin, ne zaman geleceğini Pasaport Mevkiindeki acentelerden öğrenen kayıkçılar daha gemi demir atmadan etrafını sarar, geminin merdivenlerinden itişe kakışa yukarı çıkar ve güvertede ilk önüne çıkan bavulu veya sandığı kaparak kayığına götürürdü. Bundan sonrası yolcuya ait idi. Güverteden sarkarak eşyasının hangi kayıkta olduğunu bulma zorunda idi. Daha sonra bütün insaf kayıkçının eline geçiyordu. Bu maceranın ilk aşaması idi. Daha sonra kayıkçı ile pasaport kontrolüne gelinirdi. Burada eşyaların kontrolü ve karmaşa içinde açılmış sandıklar, valizler arasından ve havalarda uçuşan paralardan kendini kurtaranlar bu kez dışarıda, Rıhtım üzerinde bekleyen seyyar satıcılardan ve otel simsarlarından kendilerini kurtarabilirlerse ilk gördükleri otele, üzerlerine atlayan insanlar arasından erişebilirlerdi.



Ed. P. N. Vassel et Cie.

1908 YILI TEMMUZ AYINDA İZMİR'E UĞRAYAN PRENS ANDRÉAS VE EŞİ ALICE'İN KARŞILANMA TÖRENİ

25 Temmuz günü Rusya ziyaretinden dönen Yunan Prensi Andréas (André) ve eşi Prenses Alice İzmir'e uğramışlardı. 2. Meşrutiyet'in ilanının kutlamalarının bu döneme denk gelmesi de ziyaret için iyi bir vesile olmuştu. Ziyareti duyan Rum Ortodoks topluluk Kraliyet ailesinin bu fertlerini karşılamak için teknelerle denize açılmış ve yaz dönemi olması nedeni ile İzmir çevresindeki yazlık alanlara dağılmış Rumlar İzmir'e, Rıhtımda toplanmaya çağırılmıştı.

Aynı süreçte Vilayetin politik işlerinden sorumlu Fuat Bey, Prens Andréas'a, Valinin kendisini Yunan Konsolosluğunda ziyaret edeceğini söylüyordu. Bu ziyarete, Konsolos Evgeniadis, Prens'in gelişinin resmi bir ziyaret olmadığını, bunun sadece basit bir geçiş olduğunu söylemesi nazik bir "red" cevabı idi. Bu durum Konsolosun, İttihat ve Terakkicilere güvenilmez ve şüpheci yaklaşımı yanında Osmanlılarla sosyalleşmemekte ve karşı durmasında bir tavır idi. Rum topluluğu ise o denli coşkulu idi ki, Prens ve Prenses karaya ayak bastıklarında binecekleri arabanın atlarının koşumları sökülerek, Konsolosluğa kadar çekilmişti.

Prens ve Prenses, Hellenic Club'teki resmi davete katılmadan önce de Metropolitliği ziyaret etmişti. Aynı günün sabahı ise İttihat ve Terakkicilerden bir grup Metropolitliği, Meşrutiyet kutlamalarına Ortodoks topluluğunun gösterdiği destek için teşekkür ziyareti yapmıştı. Prenses Alice'in Danimarka Prensesi ve İngiltere Kraliçesi Victoria'nın torunu olması bu ülkelerin bayraklarını da ortaya çıkarmıştı.

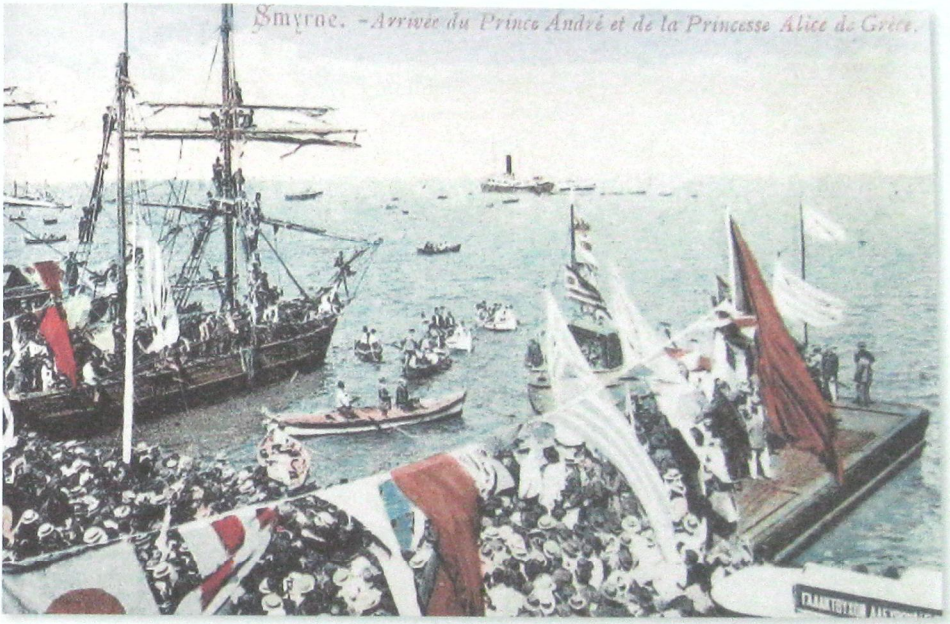


Ed. Collection C.S.D

1908 YILI TEMMUZ AYINDA İZMİR'E UĞRAYAN PRENS ANDRÉAS VE PRENS KRISTOPHOROS'UN KARŞILANMA TÖRENİ

Prens Andréas'ın en küçük kardeşi olan Prens Kristophoros (Christofore/Christo) (1888-1940), babaları I. George, bir suikast sonucu öldürüldüğü zaman 25 yaşında idi ve Rusya'da Pavlovsk şehrinde doğmuştu. Ağabeyleri I. Constantinos'un tahtı yeniden elde etmesi ile birlikte, Andréas ile beraber Anadolu'ya gitti. Rus Prensesi Olga Konstantinovna ve Danimarka Prensi I. George'un sekiz çocuğunun en küçüğü olan Kristophoros, Heidelberg Üniversitesinde okumuş ve Prusya Ordusunda eğitim görmüştü. 1920 yılında Nancy Stewart Leeds isimli zengin bir Amerikalı dul ile evlendi ve ilk sürgünleri sırasında bu sayede tüm ailesini rahat ettirdi. Daha sonra ikinci bir evlilik yapan Kristophoros anti militarist bir felsefeye sahipti ve özellikle piyano çalmak gibi sanatsal tarafı ağır basan bir kişilikte idi. 1940 yılında İtalya'da sürgünde fakir bir durumda öldü.

Prens Kristophoros, 1921 yılında Yunan Orduları Komutanı olarak atanan ağabeyi Andréas ile birlikte İzmir'e geldiği zaman, onunla birlikte Eskişehir ve Polatlı'ya kadar gitmedi. Kendisinin Ege'de kısa süre kaldığını bilmekteyiz. Bu süre zarfında ağabeyi ile Bornova'da oturan ve Yunan Ordusunun destekçisi olarak bilinen İngiliz Whittall ailesinin evinde misafir edildikleri de bilinmektedir. Görüntü Prens Andréas, eşi Prenses Alice ve Prens Kristophoros'un 1908 yılı Temmuz'unda Rusya dönüşü İzmir'e uğrayışlarındaki karşılanmasını göstermektedir.



Ed. P. N. Vassel et Cie.

1908 YILI TEMMUZ AYINDA İZMİR'E UĞRAYAN PRENS ANDRÉAS VE EŞİ ALICE'İN KARŞILANMA TÖRENİ

Rus ve Danimarka Kraliyet Hanedanlarının birleşmesinden doğan Yunan Kralı I. Constantinos'un (1868–1923) askeri eğitim görmüş kardeşi olan Prens Andréas (André) (1882–1944), Kral I. George'un sekiz çocuğunun yedincisi ve dördüncü oğlu idi. 1903 yılında Alman/Danimarka Prensesi ve İngiltere Kraliçesi Victoria'nın torunu Alice (Alice de Battenberg) ile evlendi ve beş çocukları oldu. Dört kızı ve bir oğlu Yunan ve Danimarka Prensesi/Prensi olarak anıldı. 1921 yılında Corfu'da doğurduğu oğlu ise daha sonra Kraliçe II. Elisabeth ile evlenerek Edinburgh Dükü olan Philippe'dir.

Kral I. Constantinos'un 1920 yılında tahtına tekrar dönmesi ile kısa süre sonra Prens Andréas, 1921 Ağustos'unda Anadolu'daki Yunan Ordularına katıldı. Bu süreçte Kral Constantinos Yunan Orduları Başkomutanı olarak Ege'dedir ve 1921 yılı Eylülü sonunda Yunanistan'a geri dönecektir. Prens Andréas'nin Sakarya Savaşında komuta ettiği Yunan 2. Müfrezesi yenilince, Prenses Alice de İzmir'i terk ederek Corfu'ya döndü. Albay Nikolaos Plastiras'ın iktidarı ele geçirmesi ile Prens Andréas altı generali ile yargılandı ve Anadolu Felaketinin sorumlusu ve emirlere itaatsizlikle suçlu olarak kabul edildi. Kendi bildiğince hareket etmekle itham edildi. İngilizlerin araya girmesi ile diğer generalleri gibi idam edilmedi ve hayat boyu sürecek sürgüne yollandı. Yunanistan'ı, Prenses Alice ile Calypso isimli İngiliz gemisi ile terk etti. Görüntü Meşrutiyetin hemen sonrasında Prens Andréas ve eşi Prenses Alice'in büyük ümitlerle İzmir'e gelişinde çoğunluğu Rum olan topluluk tarafından karşılanış törenidir.

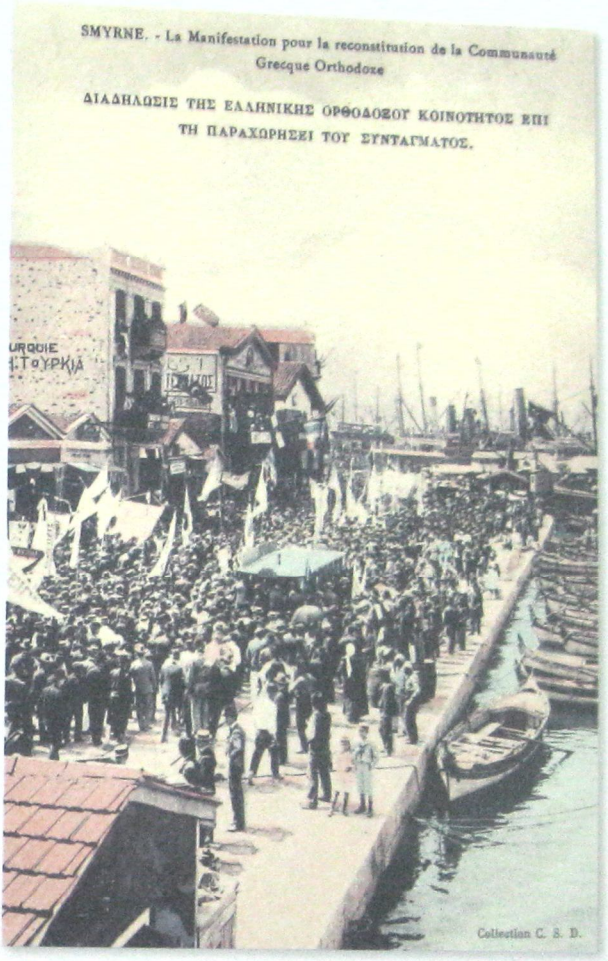


Anonim

RIHTIMDA 2. MEŞRUTİYET KUTLAMALARI

2. Meşrutiyetin 1908'de ilanı, Ülkede olduğundan daha farklı olarak İzmir'de büyük bir bayram sevinci yaratmıştı. Heterojen yapıdaki İzmir'in tüm insanları birden bire dost olmuş, birbirini kucaklamaya başlamıştı. Orduya ve İttihat ve Terakkiye övgüler gelmekte idi. Ahenk Gazetesi bu konuda başı çekiyor ve Kanun-ı Esasi'nin tüm metnini methiyeler ile yayınlıyordu. Konunun tam olarak anlaşılması ile İzmir'de de Meşrutiyet'in lehinde gösteriler artmaya başladı. Müslümanlar ve gayr-i Müslim halk ilk sevinç gösterisini 24–25 Temmuz gecesi başta Rıhtım olmak üzere tüm semtlerde biraraya gelerek yaptılar. Takip eden günlerde gerek Kemeraltı ve gerekse Frank Sokağındaki mağaza ve gazinolar bayraklarla donatıldı. Halk ellerinde Osmanlı bayrakları ile Sarı Kışla önünde toplanarak sevinçlerini ifade etti. Bu konuda en sevinenlerin başında ise İzmir Rumları gelmekte idi. Zira 2. Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte kendilerini daha da geniş bir özgürlük ortamı içinde hissetmeye başlamışlardı. Kendilerini hak, hukuk, adalet, eşitlik adı altında akıl almaz bir hızla ortaya çıkan bir siyasal serbesti ortamı içinde gördüler. Bunun sonuçlarından birisi olarak da sokak isimlerinin Osmanlıca yanında Rumca yazılması gibi hususlar gerçekleşmeye başladı. Görüntüde İzmir Rumlarının 2 Ağustos günü Rıhtımda Konağa doğru yürüyüşleri ile kutlama korteji yer almaktadır.





Ed. Collection C.S.D.

RIHTIMDA 2. MEŞRUTİYET KUTLAMALARI

23 Temmuz 1908'de İkinci Meşrutiyet'in ilanını takiben 24 Temmuz günü Kanun-i Esasi'nin kabulü ile İzmir'de ilk sevinç gösterileri Rıhtımda başladı. 30 Temmuz'da Agia Yorgos (Aghios Gheorghios) (Yorgi) (St. George) ve Frank Sokak başta olmak üzere tüm Rum, Ermeni ve Levanten Mahalleleri bayraklarla donatıldı.

Metropolit Chrisostomos Başkanlığında Rumlar bir kortej ile Metropolitliğin önünden Rıhtıma çıkarak Café de Paris önünde toplandılar. Burada "Hamidiye", "Marselleise" ve "Hellenic Anthem" marşları söylendi ve Fransızca olarak "*Vive la Constitution, Vive la Liberté Absolue, Vive la Nation*" sloganları ile' Konak'a yönlendiler ve burada mutluluk ve de memnuniyet konuşmaları yapıldı.



Ed. Collection C.S.D.

"KRAEMER PALACE" ÖNÜNDE 2. MEŞRUTİYETİ KUTLAYAN RUM TOPLULUĞU

İzmir ve genelde Anadolu'daki Rum topluluğunu örgütleyen Rum Metropolitliği, Megali İdea'yı gerçekleştirmek amacı doğrultusunda 2. Meşrutiyeti bir araç olarak kullanma düşüncesi ile İzmir'de yayımlanan *Nea Smimi, Armonya, Prodos, Amaltiya ve Emerisya*, isimli Rum gazetelerini örgütledi ve memnuniyetlerini belirten manşetler atıldı. Görüntü 2 Ağustos 1908 günü Rum topluluğunu kutlamalar kapsamında Konak istikametine giderken vermektedir.



Ed. Collection C.S.D.

2. MEŞRUTİYETİ KUTLAYAN RUM TOPLULUĞUNUN KONAK'A VARIŞI

Agia Yorgos (Aghios Gheorghios) (Yorgi) (St. George) Kilisesi ve Metropolithane önünde toplanan İzmirli Rumlar Pasaport Mevkiinde, Kraemer Palace önünden başlayan kutlama korteji ile Rıhtım boyu "zito" sloganları atarak yürümüş ve Konak Meydanına erişmişti. Meşrutiyetin benimsediği ve Fransız İhtilalinin sloganları olan "hürriyet, eşitlik ve kardeşlik" fikirleri ile Rum topluluk, Osmanlı İmparatorluğu içinde kendilerinin, kendi ülkelerinde olduğu inancı ile hareket etmeye başlamışlardı.

Amaç belirli merkezlerde öbekleşip, ilerleyen yıllarda Megalo İdea'larının gerçekleşmesine zemin hazırlamaktı. Çeşitli şehirlerde olduğu gibi, ama daha güçlü bir kutlama bu nedenle merkez olarak seçilmiş İzmir'de yapıldı.

Görüntü Rum kortejini Konak'a eriştiği zamanı göstermektedir. Burada yapılan hararetli konuşmalar zaman içinde İttihat ve Terakkinin politikaları yüzünden Rum toplumunda 1919 yılına kadar süren endişeler yaratacaktı.

Meşrutiyetin ilanının getirdiği hürriyet anlayışı ile "işçi hakları" da gündeme geliyordu. Bu bağlamda ilk başkaldırı aynı yıl İzmir Tramvay Şirketi işçilerinin çalışma saatlerinin 10 saate düşürülmesi için yaptıkları grevdir. Bunu yine 1908 yılının Eylülünde, Aydın Demiryolu Şirketinin işçilerinin ücret artışı istemli grevi takip etti. Bu ve benzer olaylar Osmanlı İmparatorluğunda 1 Mayıs Bayramının kutlanmaya başlanması ile sonlandı. Bu bayramın ilki 1909'da Selanik'te



Ed. J. Molko

FRANK SOKAK (SULTANİYE CADDESİ) VE İNGİLİZ KONSOLOSLUĞU

Frank Sokağı veya resmi adı ile Mecidiye ve genel adı ile Sultaniye Caddesi İzmir'in batılı anlamdaki en ünlü sokağı idi. 1920'li yılların bu görüntüsünde sağdaki bina bu sokağa arka cephe açılımını veren İngiliz Konsolosluğunu göstermektedir. Konsolosluk İzmir'de ilk açıldığı yıllarda Sultaniye Caddesinin bir rıhtım ve de görüntüdeki konsolosluk yapısının bulunduğu alanın da deniz olduğunu biliyoruz. Kıyının doldurulması ile konsolosluk dolgu alanında görüntüdeki yerine geçmiş ve yine deniz kenarında kalmıştır. Bu kez kıyısındaki alan eskisi gibi yine İngiliz Rıhtımı olarak anılacaktı. Son Rıhtım dolgusu sonunda konsolosluğun önü Dussaud Kardeşlerin girişimi ile doldurulmuş ve deniz ile irtibatı kesilmişti. Buna rağmen 1922 yılına kadar bu alanın ismi İngiliz Rıhtımı adını korudu. Konsolosluk binasına ortadaki kemerli geniş kapıdan bir avluya girilerek erişilirdi. Kapının sağında ve solunda hizmet binaları yer alıyordu. Yapının solundaki çıkıntılı bina ise İzmir'in en eski elit mekanı olarak ün yapmış olan Cercle Européen'dir. Onun da yanında bu kartpostalın editörü olan J. Molko gibi pek çok kartpostal editörünün bürolarının ve Avusturya Postanesinin yer aldığı Ténékides Pasajı (Ferhanesi) bulunmaktaydı. İzmir'de ilk posta hizmeti veren ülkelerden olan Avusturya, 1748 yılından itibaren posta bürosu bulunmamasına rağmen, İzmir'den mektup taşımaya başlamıştı. 1837 yılında ise Lloyd Steam Navigation Company tarafından posta taşıma işlemine başlanması ile İzmir'de aynı yıl Fransa ile birlikte bir Avusturya Postanesi açıldı.



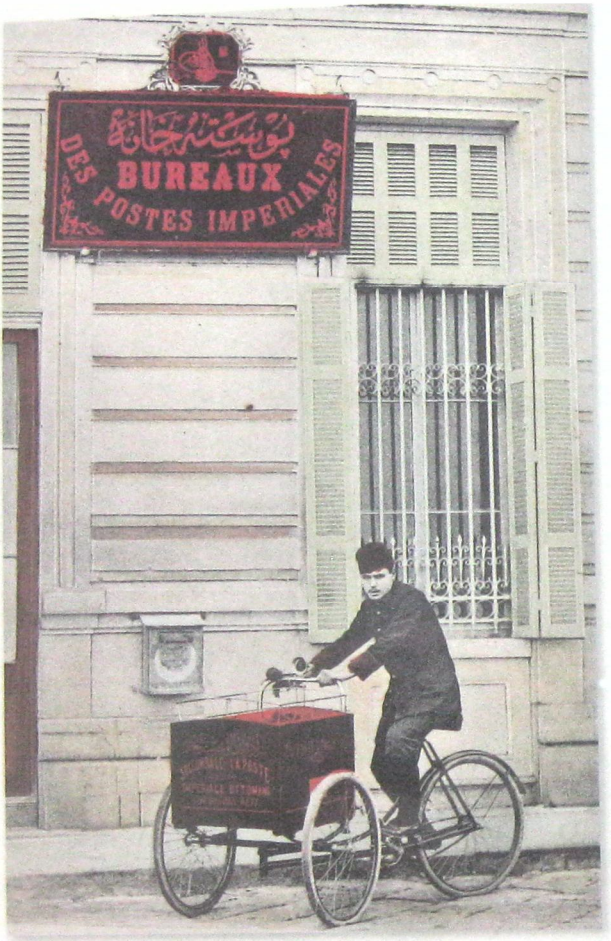
İngiliz Konsolosluğu 1922 Eylül



Ed. P.V.

OSMANLI POSTANESİ

İzmir'de ilk posta bürosu 1 Mayıs 1812 tarihinde Fransızlar tarafından açıldı ve 1813 yılı sonunda kapandı. Daha sonra 1 Mayıs 1837 yılında tekrar açıldı ve Ağustos 1914'de savaş nedeni ile kapandı. 1919 yılında ise Fransız Ordusu tarafından Askeri Posta Servisi olarak yeniden hizmete girdi. Osmanlıların posta hizmeti ise 1843 yılında İzmir'de resmen başladı. Ancak, daha önceleri Eyalet Merkezleri arasında posta hizmetinin verilmekte olduğunu el sürşarjlı posta pullarının varlığından dolayı bilmekteyiz. Osmanlı Posta Hizmeti, Rıhtım yapılmadan önce aynı isimle İzmir'in iç kısımlarında mütevazı bir yapıda çalışan ancak, daha sonra yeniden inşa edilen ve Rıhtım yapımı ile kıyıya yerleşen Grand Hotel Huck adını alacak olan Hotel des Deux Augustes'ün zemin katında, 1919 yılına kadar Bureaux des Postes Imperiales adı ile çalışmıştır. 1843 öncesinde ise Osmanlı Postalarının dış ülkeler ile olan bağlantılarını Avusturya Posta Servisleri karşılamakta idi.



Ed. J. Molko

OSMANLI POSTANESİ ŞADIRVANALTI ŞUBESİ VE POSTA SERVİSİ

1843 yılında İzmir'de resmen posta servisini kurduktan sonra Osmanlılar şehirde faaliyet gösteren Fransız (1812/1837), Avusturya (1748/1836), İngiliz (1872), Yunan (1857), İtalyan (1873), Rus (1856), Alman (1900), Mısır (1870) ve Romanya Posta Büroları ile rekabet içinde kaldı. Osmanlı Postanesinin yurt dışı servisini ise Messageris Maritimes ve Lloyd Steam Navigation Company ile varılan anlaşmalar ile bu şirketler yapmakta idi. Bu nedenle Osmanlı Posta Servisi dışa bağımlı idi. Osmanlının en önemli avantajı İzmir içinde posta şubeleri açabilmesi idi. Bu amaçla, Şadırvanaltı, Frank Sokağı, Basmane, Karantina gibi mahallelerde alt şubeleri vardı.



Ed. S. Sarantopulos

YUNAN İŞGAL KUVVETLERİ ORDU EVİ (CLUB DES CHASSEURS)

12 Haziran 1921 tarihinde gerçekleşecek Yunan taarruzu için Kral Constantinos 11 Haziran'da yanında Prens Nikolaos (Nicholas), Prens Andréas (André) ve Başbakan Gounaris, Savaş Bakanı Theotokis, General Dousmanis olmak üzere İzmir'e geldi. Kendisi, Yunan Başkomseri Aristeidis Stergiadis ve General Papoulas ve kalabalık bir İzmirli grup tarafından karşılandı. Bir dönem Avcılar Kulübü (Club des Chasseurs) olarak kullanılmakta iken 1919 Mayısında işgal edilerek Ordu Evi olarak kullanılan binada kendisine karşılama töreni yapıldı.



Ed. P. G. Evrard

RIHTIMDA "COLLÈGE FRANÇAIS DU SACRÉ CŒUR" ÖĞRENCİLERİ

Sakız Adasında yerleşmiş olan konsoloslukların 17. yüzyıl başında İzmir'e gelmesinden daha önceleri İzmir'de misyonerlik faaliyetlerinin var olduğu bilinmekte idi. Zaten Osmanlının İzmir'inde her daim Hıristiyanlık var olmuştu. Buna rağmen Capusin Rahiplerinin İzmir'de 1623 yılında resmen var olmasını Père Martin tarafından 1821 yılında yazılmış *Réponse à un Ecrit* isimli kitaptan açık olarak öğrenmekteyiz. Zaten iki yıl sonra da deniz kıyısına bir kilise inşa ettiler. Daha sonra, 1718 yıllarında Dominicaine ve elli yıl kadar sonra da 1738 yılında Lazariste Rahiplerini İzmir'de görmekteyiz. Lazaristler 1841 yılında Capusin'lerin kilisesi yakınına bir okul inşa ederler, zira bu yıllarda kıyı doldurulmuş ve kilise iç kısımda kalmıştır. Collège Français du Sacré Cœur adını verdikleri bu okul kısa zamanda gelişti.

Fotoğrafın alındığı 1909 yılında 24 Frère'in eğitim verdiği okulda İngilizce, Almanca, Yunanca, İtalyanca, Ermenice ve Hollanda dilleri ve tabiatı ile Türkçe de öğretilmekte idi. Bir ticaret şehri olan İzmir'de okul özellikle muhasebe konusuna önem vermekte idi. Resim, müzik gibi sosyal içerikli derslere beden eğitimi de eklenmişti ve hatta okulda eskrim de öğretilmekte idi. Bu durumda her ne kadar Yunan kaynakları beden eğitimi ve jimnastik derslerinin ilk olarak Evangelik Okulunda verdiklerini ileri sürse de bu konuda Collège de France'ın müfredatını takip eden Sacré Cœur daha önde idi. Okul öğrencileri özel ve itinalı bir kıyafet ile kasket takarak okula gelmekte idiler. Pantolonları ütülü ve iskarpinleri boyalıdır. Görüntü Collège Français du Sacré Cœur öğrencilerini grup olarak belirli bir disiplinde Rıhtımda Club des Chasseurs önünde yürürken göstermektedir. Sağdaki yapı ise New Club des Chasseurs'dür ve ikisinin arasında Galazzio (Sarı) Sokak yer almaktadır. Okul binası ise 1922 yangınından kurtulmuş ve günümüzde halen kullanılmaktadır. Döneminde de Frank Sokağa cepheli idi. Yangın okulun giriş kısmını yok etmiş olmasına karşın, yapı halihazırda Halitziya ve Gazi Osmanpaşa Bulvarlarının köşesinde bulunmaktadır.



Fot. L'Angnelo

"SCUOLA FEMMINILE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ITALIANA" "INSTITUT ITALIEN", "SCUOLA CENTRALE"

"Scuola Femminile dell'Associazione Nazionale Italiana", "Institut Italien" veya "Scuola Centrale" adı ile açılmadan önce İzmir'de ilk İtalyan Okulu "Scuola Italien" adı ile 1865 yılında eğitime başlamıştı. İtalya Dışişleri Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyet gösteren bu okulun ortalama 100 öğrencisi bulunmakta idi. Bunun dışında İzmirli İtalyanlar genellikle katolik misyonunun okullarını tercih etmekte idiler. Bu okulların kurulmasında ve gelişmesinde de Fransız dini misyonlarının güçlü örgütü büyük destek vermekte idi. İtalyan Okullarında İzmir'in geçerli kültürel lisanı olan Fransızca da öğrenilir, evlerde ise İtalyanca konuşulurdu. İzmirli İtalyanları ise genellikle 13 ve 14. yüzyıllarda Venedik, Ceneviz, Pizza gibi şehir devletlerinden gelerek yerleştikleri Sakız Adası'ndan 19. yüzyılın başlarından sonra İzmir'e göç etmiş olarak görmekteyiz. Bu grup ticari konulara daha yatkın olduklarından uzun süre İzmir'de kendi misyonlarına yönelik bir okul sahibi olamadılar.



Ed. Sarantopulos

İZMİR'DE İLK LAİK İTALYAN OKULU "SCUOLA FEMMINILE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ITALIANA"

İtalyanlar, İzmir'de en fazla Fransızlarla çekişmekte idi ve özellikle 1870 yılından sonra Roma'nın da katılması ile güçlenen İtalyan Birliğinin kurulması ile bu konuda daha atak olmaya başladılar. Her ne kadar Kırım Savaşına katılarak İtalya Birliği için Fransa'nın desteğini almışlarsa da birlik oluştuktan sonra Venedik ve Ceneviz'in Akdeniz'deki ve doğal olarak da İzmir'deki mirasçıları gibi davranmaya başladılar.

İtalyanlar özellikle Francesco Crispi'nin başa gelmesi ile daha kolonyal bir politika izlemeye başladılar ve bunun araçlarından biri olarak da İzmir'de, İtalyan Okullarının açılmasını gündeme getirdiler ve konuya yönelik yüklü bir bütçe ayırdılar. 1891 yılına gelinildiğinde Osmanlı topraklarında İtalyan etkisini sağlamaya yönelik 98 okul açıldı. Ancak, burada en önemli sorun Vatikan ile çıkmakta idi. Zira Vatikan, İtalya'nın açtığı ve planladığı laik okulları istemiyordu. Vatikan'la uzlaşma sağlanmazken 1905 yılında Fransa'nın kilise ile devleti ayırması İtalya'ya güç verdi. Bunun sonucunda ilk laik İtalyan Okulu İzmir'de açıldı. Bu girişime İzmir'deki kültürel üstünlüklerini kaptırma endişesi içindeki Fransızların tepisi büyük oldu ancak, İtalyan Hükümeti sanki 2. Meşrutiyetin ilanına ön hazırlıklardan biri olarak Fermanını almıştı. Görüntü nadir bir karlı günde İtalyan Kız Okulunu göstermektedir.

İzmir'de 1830 yılından önce kızların devam ettiği düzenli bir eğitim kurumu bulunmamakta idi. Sadece bazı üst gelir grubundan olan aileler kızlarına evlerinde özel olarak temel bir eğitim verdirmekte idi. Adamantios Koraïs 1829 yılında kaleme aldığı otobiyografisinde 18. yüzyılın başında İzmir'de sadece dört kadının okuma yazma bildiğini ifade etmişti. İlk kız okulunun açılışı ise "Bruer's School" olarak Bruers'in evinde 1831 yılında özel bir okul olarak açıldı. Bunu 1834 yılında Agia Fotini Kilisesine bağlı olarak açılan diğer bir kız okulu takip etti.



Ed. S. Saranttopulos

"SCUOLA FEMMINILE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ITALIANA" VE "CAFÉ DE PARIS"

1906 yılında binasının tamamlanarak açılışının yapıldığı "Scuola Femminile dell'Associazione Nazionale Italiana" sadece kız öğrencilere hizmet vermekte idi. Birinci Dünya Savaşının başlaması ile birlikte Osmanlı Hükümeti tarafından uygulanan politika uyarınca pek çok Levantenin İzmir'i terk etmesi ile bu okula el konulur. Zira öğrenci sayısında bariz bir azalma olmuştur. Okul bu süre içinde İzmir'de açılması planlanan ancak savaş nedeni ile ertelenmiş olan bir Müslüman kız okuluna kucak açar.

1919 İşgali öncesi okulu yine İtalyanların yönetiminde görmekteyiz. İşgal döneminde de faaliyetine "Collegio Ragazza Italiana" adı ile devam eden kuruluş gerek yapım tekniği ve gerekse bitişik alanlarında yoğun yapılaşma olmaması ve gerekse bulunduğu alanın yangından fazla zarar görmemesi nedeni ile önünde yer alan Fransız Konsolosluğu gibi yangını bazı ahşap aksamının yanması ile "ucuz" atlatır.

Cumhuriyet döneminde bir süre "Kordon İtalyan (Ay Yıldız) Kız Okulu" olarak faaliyet gösteren okul Danger'lerin imar planındaki tasarımına göre günümüzdeki Cumhuriyet ve Vasıf Çınar Bulvarlarının tesisi için 1944 yılında yıkılır. Konumlandığı alan "Sporting Club"ün arkasında, sağında Lale Sokak ve solunda ise bir zamanlar Meles Çayının denize erişen bir kolunun geçmesinden ötürü Çay ismi ile anılan sokak ile sınırlıdır. Arkasından ise Antiprikides Sokağı geçmekte idi.

Görüntüde sağ planda "Café de Paris" ve bahçesinde oturan İzmirliler görülmektedir.
Günümüzde, Vasıf Çınar Bulvarı, 1922 yılına kadar 6 metre genişliği olan Çay Sokağının izi üzerine oturmaktadır.



Ed. Maison Homère

"SCUOLA FEMMINILE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE ITALIANA" AÇILIŞ TÖRENİ

Carbonari'lerin de destesteği ile kurulan İtalyan Milli Birliğinin göstergesi olarak İzmir'de açılmış olan "Scuola Femminile dell'Associazione Nazionale Italiana", İkinci Kordonda yer almasına rağmen önündeki parselin boş olması nedeni ile Rıhtım üzerinde yer alır gibi görünmekte idi. Gerek konumlandığı ve gerekse önündeki açık alan Rıhtım Planlarında Guiffray'lere ait olarak belirtilmişti. 1904 yılında inşasına başlanan bina, görüntünün alındığı 6 Ekim 1906 tarihinde 30 kadar öğrenci ile eğitime başlamıştı. 1915 yıllarında ise İtalyanların İzmir'i terke mecbur tutulmaları ile kapanan okul kısa bir süre sonra İzmir Kız Lisesi adını alacak olan İnas İdadisine ev sahipliği yapmıştı. Aliance Française gibi, kendi ülkesinin lisanını yaymayı hedefleyen bu tür okulların eğitici kadrosu İtalya'dan gelmekte idi. Bu okulda da Les Sœurs de l'Immaculée Conception Rahibeleri eğitim vermekte idi.



Ed. Maison Homère

"SPORTING CLUB" VE "BRASSERIE ALAMBRA

Sporting Club aynı zamanda bir tiyatro salonuna da sahipti. Görüntüdeki yapının sağında bahçenin içindeki tek katlı yapı bu salondu. Yaklaşık 30x15 metrelik bir alana konumlanmıştı ve bahçe girişi yanında arka kapısı Çay Sokağa açılırdı. İzmir'in en kozmopolit kulübü idi ve bu nedenle İzmir'in üst tabakası kendi uluslarının ayrıcalıklarını burada, lüks içinde hissetmekte idi. Aktif üyeler kendilerini bu nedenle politik tartışmalar dışında tutmaya özen gösterirler ve kendi dostluklarını veya sevimsizliklerini sınırlarlardı. Bu gerekli ayırımcılık, bu kulüp için bir farklılaşma unsuru idi.

Sporting Club tiyatro salonu, her etnik unsura açık idi. Özellikle 1908 sonrası yenilikçilik ve öncülük kapsamı içinde üyelerinin girişimiyle bu salonda Türk kadınının topluma katılımını sağlamaya yönelik Şubat 1909'da eşli bir gösteri düzenlenmişti. Christos Sokratis Solomonidis *To Theatro sti Smyrni (Theatre in Smyrna)* isimli kitabında, bu dönemde kadınla erkeğin birlikte bir salonda görülmesinin uygun karşılanmadığını yazmıştı. Bu kapsam içinde anılan tarihte bilinmeyen bir grup tiyatronun etrafını sarmış ve eşlerin gösteriyi birlikte izlemesini engellemişti. Bu olumsuz girişime rağmen, İzmir'e özellikle dışarıdan gelen tiyatro toplulukları turneleriyle sahneleri renklendirmeye devam etmektedirler. Bunlar arasında 2. Meşrutiyet sonrası hızla artan Osmanlı tiyatro toplulukları da yer almakta idi.

Görüntüde yer alan Sporting Club'ün sol tarafında "Brasserie Alambra" Fransız Konsolosluğunun bahçesi olarak kullanılan ve daha sonra Amerika Birleşik Devletlerinin konsolosluk binasının yer alacağı bahçe ve uzun direği üzerinde Fransız bayrağı görülmektedir.



Anonim

"İLK GÜNLERİNDE "SPORTING CLUB"

İzmir'in, döneminde en elit mekanı olarak niteleyebileceğimiz Sporting Club, sadece üyelerinin girebildiği bir işletme idi ve üyeler aralarına alacakları kişileri özenle seçmekte idiler. Aynı içerikli benzer kulüpler Selanik, Beyrut, İskenderiye gibi Akdeniz'in zengin şehirlerinde de yer almakta idi. Sporting Club aynı zamanda "avant-garde" bir işletme felsefesine sahipti ve bu nedenle de özellikle 1908'den sonra pek çok girişimde bulundu. Bu hususu bitişiğinde yer alan tiyatrosunda da bir gün denemek istedi. Bu kapsam içinde, 2. Meşrutiyetin ilanından sonra, 1908 yılının sonbaharında, bir Pazar günü "Akif Bey" isimli oyunun yalnızca kadınlara yönelik sergileneceğini ilan etti. Tüm biletlerin satıldığı ve Müslüman kadınların da alenen, belki de ilk olarak seyredeceği temsile başlanacağı sırada Rıhtımda, Tulumbacı Ali ve Kömürcü Mehmet isimli kişilerin önderliğinde sakallı ve sopalı bir grubun peydahlanması, tiyatroya girme ve de içerde olanların zorbalık ve tehditle dışarıya çıkarılması ile olay sonlandı.

Tehditkar grup hakkında her hangi adli bir işlemin yapılamaması sonucunda, 1913 yılında Rahmi Bey'in Valiliğine kadar kadınlar İzmir'de tiyatroya gidemediler. 20 Mayıs 1913 günü, uzun süre sonra İzmirli kadınlar için yine Sporting Club Tiyatrosunda bir matine, güvenlik unsurları sağlanarak yapılabildi. Cenap Şehabettin ve Hüseyin Suat'ın "Derse Devam Edelim" piyesi sergilendi. Sporting Club'ün salonlarında İzmirli Masonların eşli toplantı ve baloları da yapılmakta idi.



Anonim

"SPORTING CLUB" VE İZMİR'DE TİYATRO

Aydın Salnamesine göre 1886 yılında İzmir'de iki tiyatro bulunmakta idi ve bunlardan birisi de Sporting Club Tiyatrosu (Sporting Club Théâtre) idi. 1895 yılına kadar sadece "teatral" gösteri amacı ile inşa edilmiş salon sayısında artış olmadı. Buna karşın 2. Meşrutiyetin ilanı ile İzmir Rıhtımındaki tiyatro yapılarının sayılarında belirgin bir artış oldu. Bu yıldaki tiyatro salonlarının sayısının yedi olduğu bilinmektedir. Her ne kadar Meşrutiyetin etkilerinin azalması ile İzmir'de tiyatro karşıtı gösteriler de ortaya çıktı ise bunlar pek etkili olamadı. Özellikle 1913 yılının yaz başlangıcında İzmir Basınında, tiyatrolarda gayri ahlaki bazı durumların olduğunun yazılması ile Belediye, tiyatroları kapatma kararı aldı. Uzunca bir süre kapalı kalan tiyatrolar, yapılarındaki sağlık koşullarının düzeltildiğini ileri sürerek bir süre sonra tekrar açıldılar. İzmir ahlakının bozulmasının ileri sürülmesinde temel unsur zaman zaman piyeslerde kadınların da boy göstermesi idi. Özellikle Ermeni ve Rum kadınların sıkça görüldüğü sahnelerde az da olsa Türkler de yer alıyordu. Seniye Perran bu kadınların öncülerindendi.

Daha ziyade İstanbul'dan gelen Ermeni kumpanyaları İzmir'in tutucu çevrelerini rahatsız ediyor ve ahlakı bozucu olarak niteleniyordu. Bu olumsuzluğu gidermek ve milli bilinci pekiştirmek için daha ziyade Birinci Dünya Savaşı yıllarında İzmir tiyatrolarında "Türk'ün Duası", "Kanlı Plevne", "Kahraman Türk Zabiti", "Kafkasya'da Rus Mezalimi", "Mazlum Bir Miralayın Vaziyeti" gibi oyunlara ağırlık verildiği görülmekte idi. Buradaki ana amaç Türklerin bu tür kültürel faaliyetlere katılımını sağlamak ve karşı grupların tepkilerini azaltmak idi. Birinci Dünya Savaşı sonunda İzmir'de ikisi Türklere diğerleri de Ermeni ve Rumlara ait olmak üzere dokuz tiyatro bulunuyordu. Rıhtımda, Théâtre de Smyrne inşa edildikten sonra Sporting Club Tiyatrosunun ünü ikinciye sıraya düşse de İzmir'e tiyatroyu tanıtan şöhretini ve önemini hiç kaybetmedi.



Ed. Pallamari's Polyglot Library

"SPORTING CLUB" VE TİYATROSU

Sporting Club, sosyal etkinliğini bitişiğinde yer alan eski Olympia Tiyatrosu'nun yerine yeni bir tiyatro yaparak devam ettirdi. 1884 yılında gerçekleşen bu olaydan sonra yeni mekan "Sporting Club Théâtre" olarak isimlendi. Salonu 600 kişilikti ve dönemin en iyi yöntemlerine göre inşa edilmişti. Vassilis Colonas'ın *Grek Architects in the Otoman Empire, 19th-20th Centuries* isimli çalışmasında ifade ettiği üzere mimarı İzmir Rıhtımının planlarını yapan Polycarpe Vitalis idi. Salonda İzmir'de kurulmuş pek çok amatör grup gibi İstanbul, hatta zaman zaman yurt dışından gelen kumpanyalar da temsiller vermekte idi. İzmirli gruplar arasında Thespis Drama Arkadaşları, Apollo Topluluğu, Amatör Shakespeare Tiyatro Topluluğu, Heveskaran Cemiyeti ile Fransız, İngiliz, Musevi ve İtalyanların amatör toplulukları yer almakta idi.

Sporting Club Tiyatrosu modern bir kuruluş olarak, 1909 yılında daha önceleri, kadınlara öğlenden sonra 3.00'de ve erkeklere de akşam 9.00'da olan gösterilerini zaman zaman denemeye kalktı ise de bunda uzun süre başarılı olamadı. Meşrutiyetin ilanı ile Heveskaran Cemiyeti bu salonda Namık Kemal'in "Vatan Yahut Silistre" piyesini oynamıştı. Ramazan aylarında da özellikle Müslümanlara yönelik temsillere ve Müslüman kumpanyalara kapısını hep açardı.

Sporting Club Tiyatrosu 1920 yılından sonra ismini değiştirdi ve Yunanlı aktris Kyveli Adrianou (Papandreou) (1888-1978) adına ithaf olunarak Kyveli (Cybele) Tiyatrosu adını aldı. Kyveli, İzmirli fakir bir ailenin kızı olarak dünyaya gelmiş, iki yaşından sonra evlatlık olarak verilmiş ve Yunanistan'ın en ünlü aktrislerinden bir olmuştu. Üçüncü evliliğini uzun süre ayrı yaşadığı Georgios Papandreou ile yapmış ve ondan Andréas Papandreou'nun üvey kardeşi olan bir oğlu olmuştu.



Fot. Leonar

RIHTIMDA TİYATRO YAŞAMININ SONU

2. Meşrutiyetin ilanı ile gelişim gösteren İzmir tiyatro yaşamına İttihat ve Terakki Cemiyetinin himayesinde kurulan ve Beyler Sokağında, Milli Kütüphane bitişiğinde yer alan yapı ile Müslümanlar da katılıyordu. Zira 1914 yılında Hüseyin Rifat (Işıl) (1878-1953) tarafından yayınlanmış olan *Aydın Vilayeti 1330 Sene-i Maliyesi Ticaret Rehberi (Guide Commercial du Vilayet de Smyrne)* isimli eserde İzmir'de, sekizi Rıhtımda, ikisi Karşıyaka'da, birer tanesi de Irgat Pazarı, Asansör Üstü, Kokaryalı, Basmane ve Beyler Sokağında olmak üzere 15 tiyatro olduğu ifade edilmekte idi. Bunlardan Beyler Sokağı dışındakilerin hepsi Müslüman olmayan kişilerce çalıştırılmakta idi.

İzmir'deki tüm tiyatro salonları, kısa zaman içinde yaygınlaşan sinema kullanımına yatkın hale getirilmişler, makine daireleri kurmuşlardı. Ancak, iki kuruluş sinemaya karşı direnmiş idi. Bunlardan birisi "Théâtre de Smyrne" ve diğeri de "Sporting Club Théâtre" idi. Bu iki yapı, basit ve sade döşeli, gösterişsiz diğer tiyatrolara nazaran, gerek dış ve gerekse iç mekan olarak daha üstün, seçkin, ayrıcalıklı, çekici ve zarif idi.

1922 yılının Eylül ayı ortalarından sonra, İzmir Rıhtımında tiyatro binaları, sinemalar gibi yok olacak ve bir daha İzmirlileri özenli kılıkları ile tiyatroya gider olarak göremeyecektik. Rıhtımda sadece yangından kurtulan "Cinéma Pallas" nadiren tiyatro gösterilerini, eskinin hatıralarını yansıtamayacak türden de olsa, cılız olarak devam ettirdi. Artık Avrupa'dan turneye çıkan gruplar İzmir'e gelmeyecekti.

Medeni, görgülü ve gelişmiş bir şehir olan İzmir bu dönemde kültürel hayatını da kaybetmişti. Her ne kadar 1925 yılında İzmir, Türk Ocağı-Halkevi Binası kapsamında bir tiyatro salonuna kavuştu ise de uzun süre buradaki gösteriler bir müsamere tarzını geçemedi. Görüntü orta planda Sporting Club ve tiyatrosunu, solunda Café Alambra'yı ve aynı adlı sokağın diğer tarafında da Fransız konsolosluk binasını 1922 Eylül sonlarında göstermektedir.



Ed. S. Sarantopulos

"CINÉMA PALAS"

1922 yılında Rıhtımın yanan kesimi arasında şanslı ve yangına direnen nadir yapılardan olan Cinéma Palas 1912 yıllarında Rıhtımda faaliyete girmiş ve aynı zamanda tiyatro gösterileri de sahneleyecek tarzda düzenlenmiş bir "cinématographie" idi. Bu yapı 1926 yılına kadar Cinéma Palas adını korumuş, daha sonra mübadelede Türk Tayyare Cemiyeti mülkiyetine devredilerek Tayyare Sineması adını almıştır. 1933 yıllarına gelindiğinde İzmir'in modernleşme çabalarının kurbanı olarak cephesi dahil her yeri yenilenmiştir. 1940 yılarında Belediye mülkiyetine geçen sinemanın 1968 yılında Belediye tarafından bir şahsa satıldığı ve bir süre sonra da sinema yapısının yerine çok katlı bir bina yapıldığını bilmekteyiz.

İzmir'de ilk film gösterisinin ise Oğuz Makal'ın *Tarihin Penceresinden İzmir Sinemaları* isimli çalışmasında 1909 yılında Kreamer Kardeşler tarafından gerçekleştirildiği ifade edilmektedir. İlk film gösterilerinin daha önceleri "Eksaristeron" isimli bir tiyatro salonunda Pathé Firması adına daha sonra "Cinématographie Pathé" adını alacak salonda başlandığı da bilinmektedir. Bu salon 1910 yılı başından itibaren Pathé adı ile İzmir'in ilk "cinématographie" salonudur. İzmir'in sinema gösterimi için Rıhtımda yapılmış ikinci önemli salonu da Cinéma Palas adı ile 1912 yılında ortaya çıkan yapıdır.

İzmir'de, o günlerdeki ifadesi ile "cinématographie" olarak anılan gösterimlerin başlaması ile birlikte 1910 yılında sansür uygulamasının da ortaya çıktığı bilinmektedir. Tıpkı tiyatro gösterimlerinde olduğu gibi İzmir'de belirli bir grup basını da ırkasına alarak yeni icada karşı çıkmakta idi. Bu reaksiyonlar tiyatro ile aynı dönemde, 1913 yılında ortaya çıkmış, şehirde büyük ses getirmişti. Vali Rahmi Beyin döneminde önlenen bu girişimlere ek olarak salonlar, yoksul öğrenci ve insanlara yardım amaçlı özel günler ve seanslar düzenleyerek sempati toplamaya çalışmakta idi. Kısa belgeseller, komediler ve trajik olaylar bu salonlarda bazen küçük orkestralar eşliğinde İzmirlilere, bütün engellemelere karşın sunulmaya devam etti.



Ed. Foto Bayer

"SPORTING CLUB" 1922

Redingotlu erkeklerin, uzun etekli ve elbiseli İzmirli kadınların basamaklarına emin adımlarla basarak çıktıkları Sporting Club, İzmir yangınına direnç gösteren yapılardan birisi idi. Yangın sonrası yaşlı bir çınar gibi içi boşalmış da olsa dimdik ayakta kalabilmişti. Dışı biraz kararmış, yaşadığı ve yaşattığı dönemi savunur bir durumda idi. Konumlandığı mekan daha sonraları İzmir Tüccar Kulübü olarak yeni bir binada, eski görkeminden ve işlevinden yoksun olarak hizmet verecekti



Ed. Etablissemeny Orosdi Back

LEVANTENLER VE "SPORTING CLUB"

Limanın kuzeyinde Rıhtım, geniş döşeli taşları ile bambaşka bir kimlik sergilemekte idi. Limanın depoları, dükkanları, lokanta ve kahveleri ile deniz yollarının acenteleri ve oteller bu kısımda yer almazlardı. Bu kesim birahanelerin, tiyatroların ve "café"lerin konutlarla birlikte yoğunlaştığı kesimdi.

Özellikle akşamları işsiz güçsüzler ile işini bitirmiş insanlar, binaların kenarlarında, kaldırımlara yerleştirilmiş küçük masalarda deniz havası alarak koyu sohbetlere dalarlardı. Buralarda daha ziyade Avrupa kökenliler, Avrupai tarz giyimi taklit eden, ancak elbiselerini vücutlarına oturtamayan Rumlar, alacalı gömlekleri ve kalın kuşaklı kısaltılmış pantolonları ile Türkler, rengarenk kılıkları ile dikkat çekmek isteyen Ermeniler, kabarık ve şişkin mavi renkli pantolonları ile adalardan İzmir'e çalışmaya gelmiş Rumlar, gülünç ve çekici kılıkları ile kavaslar, resmi kıyafetleri ile Türk subaylar, şaşkın bakışlı Araplar ve diğer milletlerden oluşan insan kalabalığı içinde uzun elbiseler giymiş İzmirli kadınlar da görülürdü. Sonuçta zengin, karmaşık ve kontrastların olduğu bir dünya ortaya çıkıyordu. Görüntü bu tür bir Rıhtım ortamının sakin halini uzun elbiseli kadınlar ve redingotlu İzmirlilerle vermektedir. Bu kıyafetler Rıhtımın kuzeyi için olağan bir manzara idi.





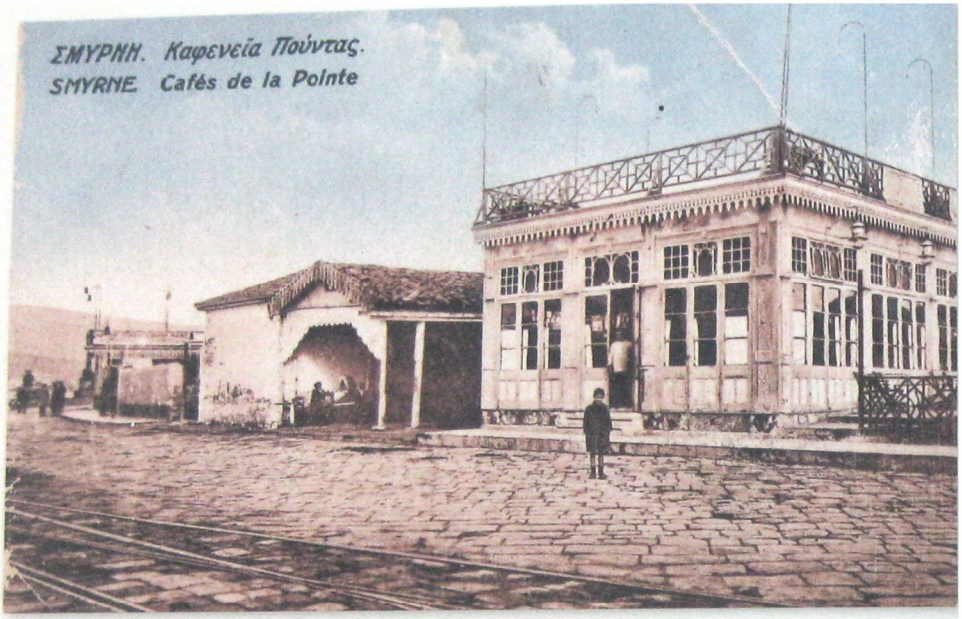
Ed. Etablissement Orosdi Back

RIHTIM VE LEVANTENLER

Rihtım yapıldıktan sonra Avrupa şehirleri ile boy ölçüşmeye başlayan İzmir'de ilk yıllarda yaklaşık 200.000 kişi yaşamakta idi. İzmir'de yaşayan bir Rum olan Demetrius Georgiades'in *Smyrne et l'Asie Mineure: Au Point de Vue Economique et Commercial* isimli çalışmasına göre 1885'de bu sayının 15.000 kişisini Levantenler ve Avrupalılar oluşturmakta idi. Jacques Elysée Reclus ise bu sayıyı *La Nouvelle Géographie Universelle* isimli eserinde 8.000 olarak vermekte idi. Osmanlı kaynakları ise on yıl sonra 1895 yılı Salnamesinde şehirdeki yabancıları 52.594 olarak ifade etmektedir. Yine Osmanlılar tarafından ülkeye yönelik 1894 yılında Vitali Cuinet'ye yaptırılan *La Turquie d'Asie, Geographie, Administrative, Statistique, Desctriptive et Raisonnée de Chaque Province de L'Asie Mineure* isimli kapsamlı çalışmaya göre İzmir'de 52.287 Levanten ve Avrupalı yaşamaktadır. Bu yıllarda söz konusu kitaplarda şehir nüfusu da sırası ile 218.492 ve 229.615 olarak verilmektedir.

1909 yılında, Alman Konsolosluğunun değerlendirmesinde ise İzmir'deki yabancı sayısı 13.000 olarak görülmektedir. Birinci Dünya Savaşı yıllarında zorunlu göç ile bu sayının azaldığı 1918 sonrasında da arttığı bilinmektedir.

Özellikle Levantenler arasında İtalyanların sayısı, bu ülkenin İngiliz ve Fransızlar dışındaki diğer gruplara sahip çıkması ve tabiiyetine alması ile bir hayli yükselmiş ve Fransızcanın, Rum ve Museviler arasında yaygınlaşmasına karşın pek çok Levanten, İtalyanca konuşmaya başlamıştı. Bu dönemdeki İtalyan etkisinin artması ile de şehrin en popüler alanlarının birinde Institut Italien de bu etki sonucunda açılmıştı. Bütün bu Batılı gruplar ise Rihtımda rahatlıkla Avrupa modasının temsilcileri olarak dolaşabilmekte idi.



Ed. S. Sarantopoulos

"CAFÉ DE LA POINTE"

İzmir Rıhtımının, Pointe veya İtalyanların telaffuz ettiği hali ile Punta (Uç) adı ile anılan yöresi kıyı aktivitelerinin sonlandığı kesim idi. Bu yöre aynı zamanda İzmir Rıhtım Tramvaylarının depolandığı yarı kapalı bir mekanı da barındırıyordu. Tramvayların bakım ve onarımları burada yapılırdı. Rıhtım, bu kesimde; isim kökenleri Cigonias (leylek) olan ve aslen İtalyan kökenli olup, 1830'lu yıllarda İzmir'e gelen aile fertlerinin Rumlara tanınan imtiyazlardan yararlanmak için isimlerini İssigonis olarak değiştiren ve Aydın Demiryolunun yapımı sırasında İngiliz tabiiyetine geçen İssigonis'lerin döküm fabrikaları ve Ranquain'in hızar atölyesinin önünden geçerek Mesudiye Caddesi ile birleşirdi. İssigonis'ler 1922 sonrası Malta üzerinden İngiltere'ye gitmiş ve 1906 İzmir doğumlu oğulları Alexandre Arnold Constantine, Austin fabrikalarında, Morris Minor ve Mini otomobillerinin yaratıcısı olarak "Sir" ünvanını almıştı.

Punta, bu tür tesislerin ve kullanımların varlığı ile bir sanayi alanı idi. Zira bu kesimde Prokopp'un bira imalathanesi ile birkaç içki imal eden damıtımhane ve çok sayıda hızar, bıçkı atölyesi ve depo binaları da yer almakta idi. Daha önceleri İzmir Tuzlası olarak kullanılmış ve sonraları da bataklık olan bu alanların doldurulması ile elde edilen Aydın Garı ve Rıhtım Şirketine ait boş arsalar Punta'nın ucunu oluşturmakta idi. Punta bu hali ile uzun yıllar benliğine kavuşamamış bir alan olarak kaldı. 1922 sonrasında bu kesime Danger'lerin planı ile üniversite alanı kurulması kararı getirildi ise de bu plan kararı gerçekleşemedi ve alan belirsizlik içinde yıllarca yaşamaya devam etti.



Fot. Sabah and Joaillier

RIHTIM VE İZMİR KADINLARI

İzmir'in güzel, hoş, yumuşak edalı kadınlarını Rıhtımda, şehrin sonsuz ilkbaharında canlı ve zarif adımlarla dolaşırken görmek her zaman mümkündü. Özellikle akşam üstleri kıyıdaki "café"lerde randevulaşan ve şıklıkta birbirlerine incelik ve güzellik içinde rakip olan bu kadınlar uzun elbiseleri içinde alımlı yürüyüşleri ile yürekleri hoplatan bir cazibeye sahipti. Şehrin iç kısımlarına girildikçe bu zarafet kaybolmakta, kadınların yüzlerini ve saçlarını görmek pek mümkün olmamakta idi. Rıhtımdaki kadınlarda daha az makyaja rastlanırken özellikle Türk kadınları arasında kaşlara kalem çekmek ve kara kaşlı görünmek bir özenti idi. Rıhtımda dolaşan ve çoğunluğu Levanten olan kadınlara karşın İzmir'deki diğer kadınlar daha kalçalı ve dolgun bir yapıya sahipti. Ayrıca bu kadınların iç çamaşırları konusunda özenli davranmadıkları da biliniyordu. Türk kadınları paçalı donları tercih ederken sutyen takmayı pek fazla benimsememişlerdi. Dolayısı ile İzmir'in ekonomik ve sosyal hayatındaki ikilik kadınlara da yansımıştı. Müslüman kadınlar iş hayatına katılmaz ve alışverişe yalnız çıkmazlar, sokaklarda yalnız başına pek dolaşmazlardı. Giyimdeki ana amaç vücutlarını kapatmak idi. Rıhtımda dolaşan kadınlar ise elbiselerini vücutlarına yakıştırmaya gururlu bir özen göstermekte idiler. Ermeni kadınlar ipek işlemeli örtü ve mendillere meraklı iken kıyafetlerinde bir renk cümbüşü vardı. Türkler daha sade, Rumlar daha gösterişli kıyafetleri tercih etmekte idi. Levantenler dışında tüm diğer kadınlar yaşlandıkça renkli ve alacalı kıyafetleri terk etmekte ve giderek siyah fistanlar içine bürünmekte idiler. Sadece Levanten kadınlar yaşlılıklarında da gençliklerindeki gibi giyinmeye özen göstermekte idiler.



Anonim, cam pozitiften baskı

RIHTIM VE KORDON BOYU

Rıhtım yapımı ile beraber İzmir kıyısı sanki iki kısma ayrılmış idi. Bunlardan birincisi ticaret hayatını yönlendiren ve Mendirek ile belirlenmiş, Konak Meydanından başlayan Pasaport Binası ile sonlanan kısım idi. Buradan sonra seyrekleşen yaşam daha keyifli, daha rahat, daha şık ve hatta daha gevşek bir tarzda ama belirli bir disiplin içinde geçerdi. İşte bu kısım Kordon Boyu olarak anılırdı.

Liman kısmında ise uğultu, telaş ve karmaşa içinde insanlar kılık ve kıyafetlerine daha az özen gösterirlerdi. Görüntüde yer alan Liman kısmı aynı zamanda bir elek idi. Buradaki elekten geçenler ise genellikle Rıhtımda ve art sokaklarında evleri ve Limanda da işyerleri olanlardı. Bunların kıyafetleri de farklı idi. İzmir'de sayıları yüzü bulan terziler İngiltere ve Fransa'dan getirilmiş kumaşlardan bu kişilere elbiseler dikerlerdi. Uzun tüylü İzmir kadifesi, divitin, gabardin en revaçta kumaşlar idi. Erkek modası "Belle Epoque" döneminde İzmir'de etkisini uzun ceket, yelek ve pantolondan oluşan ve köstekli saat, eldiven, şapka gibi aksesuarlarla gösterirken bıyık ve çene üstü küçük sakal bu kılığı tamamlıyordu.

Kılık ve kıyafet İzmir'de modernleşmenin göstergesi olarak da kabul edilmekte idi. Ancak, bu değişimin nereye kadar gideceği belirsizdi. Zira İzmir'de Avrupalılar ile Müslümanların ayrışmasında kılık ve kıyafet önemli bir rol oynuyordu. Abdülhamit Müslümanların şapka giyenlerinin cezaya çarpıtılacağını duyurunca modernleşme de uzun süre tek yönlü ve Müslümanlar da fesli kaldı.



Fot. Underwood and Underwood

RIHTIM VE NİF (KEMALPAŞA) TRAMVAY HATTI

1922 yılının Eylül ayı başında "Underwood and Underwood" haber ajansına İzmir'deki muhabiri tarafından yollanarak arşivlenmiş olan bu görüntüde, sol planda Pasaport İdaresi yer almaktadır. Aimé Tissot'nun Müdürlüğünü yaptığı İzmir Tramvay Şirketinin atlı tramvayları ise bu dönemlerde artık tramvaylar üzerine ticari reklam da almaktadır. İzmir'deki tramvay hatlarının verimliliğinin görülmesi üzerine Nemlizade Tahsin Paşa ile Osmanlı tebaasında bir Rum olan Neoclès Cardiacapoulos, 15 Ağustos 1909 yılında Kemalpaşa'ya (Nif) uzanacak bir atlı tramvay hattının yapılması için Bab-ı Ali ile bir sözleşme akt etmişlerdi. Basmane'den başlayacak hat Kemer'e kadar tren hattını kullanacak buradan itibaren de Halkapınar, Kançeşme, Hacılar, Kavaklıdere, Taşkahve üzerinden Nif'e ulaşacaktı. Hat, Kemer'den güneye doğru St. Anne, Katipoğlu, Muhacır Mahalleleri (Eşrefpaşa) ve İkiçeşmelik üzerinden Hapishaneye (Guraba-i Müslimin) inen uzantısına ilave olarak yine Kemer'den Kançeşme üzerinden Kokluca, Taşkahve ve Ulucak'a da bir hat yapacaktı. Ayrıca Hacılar'dan Pınarbaşı'na da ilk altı sene içinde uzanacak bir ek hat yapılabilecekti. Tüm bu hatlarda 4 Haziran 1909 tarihinden itibaren 60 yıllık işletme hakkı, kurulmuş olan anonim şirkete ait olacaktı ve hatlar iki yıl içinde işletmeye açılacaktı. Sözleşmenin 30. maddesi ise Kemer'de tren hatları ile hemzemin kesişmenin olamayacağını, bu durumda tramvay hattının Osmanlılarca uygun görülecek tarzda, ya üstten veya alttan geçirilmesini de hükme bağlamıştı. Ayrıca Şirket, her yıl Belediyeye ve Askeri Hastaneye 100'er lira karşılıksız ödeme yapacaktı. Sözleşmenin imzalanmasına ve Takvim-i Vakayi'de yayınlanmasına rağmen hat gerekli sermayenin zamanında bulunamaması ile gerçekleşemedi.



Ed. Maison Homère

RIHTIM VE "BELLA VISTA"

1853 yılında yayınlanmış olan *Illustrated London News*'un bir nüshası, İzmir'i "Anadolu Şehirlerinin Kraliçesi" olarak tanıtmıştı. Ancak, bu yıllarda altyapı hizmeti olarak hiç bir yatırıma sahip olmayan şehirdeki liman sığlaşarak dolmuştu. Roma döneminden 18. yüzyıl sonlarına kadar kullanılan bu limanın dolan kısımları üzerine şehre hareket veren bir çarşı kurulmuştu. Kıyıda ise bir dizi düzensiz ve denize taşan depo benzeri salaş binalar ile küçük iskeleler yığın halde idi. 1750 yıllarından sonra artmaya başlayan ticarete bu yapılar cevap vermekte yetersiz kalıyordu. 1854 yılında Bab-ı Ali tarafından davet edilen Luigi Storari, İzmir'de yanmış mahalleleri düzenleme ve şehrin kadastral planını çıkarmakla görevlendirildiğinde, 1857 yılında yayınlanan *Guide du Voyageur à Smyrne. Aperçu Historique, Topographique et Archéologique Accompagné du Plan de Cette Ville* isimli kitabında şehri tanımlarken, "... limansız, tersanesiz, fenersiz ve iç kesimlerdeki köy ve kasabalara erişimi sağlayacak arabaların gideceği yolları olmayan bir yer" olarak anlatmakta ve "... belediyesi ve imar sorumluları olmayan ve bu işlere ayrılan parası da bulunmayan bir yer" olarak nitelemişti. Bu durum 1871 yılında ilk Belediye teşkilatı kuruluncaya kadar devam etti. Bu arada Storari'nin çıkardığı İzmir Planı, takip eden yıllarda temel olarak kullanıldı.

Bu süreç içinde Storari 1845 sonrası İmamoğlu Handan çıkan ve Ermeni Mahallesini tahrip eden yanmış alanları ve Punta mevkiinin planlarını 1856–1857 yıllarında yaptı. Kırım Savaşı sonrasında modernleşme akımlarına uyan İzmir'de yabancı girişimciler tarafından sanayi tesislerinin Punta'nın ilerisinde kurulmaya başlanmasında ilk kıvılcım Storari'nin yaptığı planla atılmıştı. Bu girişimi Rıhtım ve Limanın inşası takip etti.



Ed. Collection C.S.D.

RIHTIM VE RUM SATICI

Rıhtımın tamamlanması ile kıyının kuzey kesimleri yoğun bir yapılaşma talebine uğradı. Yeni gelişen bu kıyı bandının sonlarına doğru, kıyıya yerleşemeyen Rumları, iç kısımda daha yoğun görmekte idik. Pasaport'tan Belle Vue'ye kadar olan kısım ise Levantenlerin yoğun olarak yaşadığı bölge idi. İzmirli Rumların sayısı ise 17. yüzyıldan sonra, Osmanlı Egemenliğinin altında şehrin toplam nüfusu içinde giderek azalmaya başlamış ve 10.000 civarına inmişti. Bu yıllarda İzmir'de 50.000 kadar nüfus barınmakta idi. 18. yüzyılın başlarında bu sayıda, şehrin gelişimi paralelinde bir artış başlamış ve adalardan gelenler İzmir çeperlerinde işçi yerleşmeleri kurmaya başlamışlardı. 1770'lerden sonra Rusya'nın da desteği ile bu göç artmış ve yüzyılın sonunda İzmir'deki Rumların sayısı 30.000'e erişmişti.

Rıhtımın bittiği yıllar olan 1875'lerde İzmir'de 70.000'e yakın Rum nüfus bulunuyordu. Sosyal, ekonomik ve de ticari yapı olarak tüm Yunanistan'dan daha güçlü olan İzmir'e bu ülkeden göçler sürekli devam etmekte idi. Birinci Dünya Savaşı başlarında İzmir'de Osmanlı tebaasında olmayan Rum nüfus 80.000'e yaklaşmıştı. Bu artışta Megalo Idea felsefesi de önemli bir rol oynamakta idi. Sonuçta bu dönemde İzmir'de yaşayan Müslüman nüfus toplam nüfusun 1/3'ünde kalmıştı. Ancak, Osmanlı tebaası olarak sayıldığında bu oran 2/3 kadardı. Buna rağmen Rum ve Osmanlı kaynakları ve de gezginler sayıları hep kendi düşünce ve istekleri doğrultusunda yaymayı seviyorlardı. Bu nedenle de tam sayıları vermek özellikle anlaşmazlık yıllarında giderek zorlaşmakta idi. Görüntü bir Rum satıcıyı Rıhtımda sattığı ürünleri koyduğu sepeti ile vermektedir. 1922 öncesinde yüzyıllardır İzmir'in üst orta gelir grubu olan ve huzur içinde yaşayan bu topluluk Yunanistan'a döndüğünde alt grup muamelesi görmüş ve terk ettiği topraklara hep dönme hayali ile yaşamıştı.



Ed. P.L. Dermond

RIHTIMDA PAMUK İHRACATI

16. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı topraklarında üretilen pamuğun ihraç edilmesi yasaktı zira üretim ancak ordunun gereksinimlerini karşılamakta idi. Bu dönemde sadece zaman zaman özel izinler ile az da olsa ihracat izni verilmekte idi. 1623 yılında Osmanlı, genel politikasını değiştirerek pamuk ihracatına izin verdi. Bu süreçte ve değişimde İzmir ve çevresinde güçlü bir ticaret yürüten Venediklilerin etkisi büyüktü, pamuk ihracatını ve piyasa fiyatı belirlemesini bu karar sonucunda ellerine geçirdiler.

Pamuk piyasasının belirlenmesinde, Sarayın talebinin azalması, Osmanlı Donanmasının İspanya karşısında Akdeniz'de üstünlüğünü kaybetmesi ve küçülmesi, pamuk ekim alanlarında artış ve Avrupa'nın aşırı talebi ve ihracat yasaklamasının kalkması etkin olmuştu. Ayrıca bu dönemde fiyatların yükselmesi ile kaçakçılığın da artması ekim alanlarını büyütüyordu. Bu yıllarda pamuklu dokuma daha ziyade Yeniçerilere yönelik Aydın, Manisa ve Bergama yörelerinde gelişmişti. Boyama işlerinde ise Tire ve Buldan ihtisaslaşmıştı. Osmanlının talebinin azalması dokumanın iç piyasada da ticarileşmesine yol açtı. 18. yüzyıla girildiğinde inişli çıkışlı da olsa Ege'de pamuk üretimi önemli bir ürün olmuştu. Roger Owen'ın *The Middle East in the World Economy, 1800-1914* isimli kitabında da ifade ettiği üzere görüntünün alındığı 1901-1905 yılları arasında İzmir ve çevresinde 50.000 hektarlık alanda pamuk ekiminin yapıldığının ve üretiminin de 38.333 balya olup bunun 27.439 adedinin ihraç edildiği belirtilmektedir. Bu dönemlerde Ege'nin en önemli ayanı olarak İsmail Arapoğlu Bergama yöresinde buğday üretiminde ve Hacı Mustafa Karaosmanoğlu Akhisar yöresinde pamuk üretiminde hakim olacaktı. Ürünlerin depolanması ve prestij sağlama amaçlı İzmir'de yapılan Arapoğlu ve Karaosmanoğlu Hanlar da bu gücün göstergesi olarak inşa edilmişti.



Ed. P.L. Dermond

SULTAN ABDÜLHAMİT'İN TAHTA ÇIKIŞININ 25. YIL KUTLAMASI

Sultan Abdülhamit'in tahta çıkışının 25. yıldönümü tüm Osmanlı Ülkesinde büyük şenlikler ile kutlanmıştı. Hatta 1 Eylül günü Milli Bayram ilan edilmişti. Bu kapsam içinde İzmir'de 1 Eylül 1900 yılında inşasına başlanan ve tam bir yıl sonra, aynı tarihte Sultanın tahta çıkışına denk gelen günde açılışı yapılan bir saat kulesi Konak Meydanında inşa edilmişti. İzmir'de de kutlama törenleri hazırlıklarına bir yıl önceden başlanmış, bütün şehir bayraklar ve defne dalları ile donatılmıştı. Kozmopolit yapısı ile şehir tümüyle bu törenlere katılmış, her azınlık grubunun ruhani liderleri ve tüm konsoloslar törenlere iştirak etmişti. Özellikle 1 Eylül 1901 günü saat kulesinin yer aldığı Konak Meydanında büyük gösteriler ve kutlama törenleri yapılmıştı. Benzer çoğu olayda olduğu gibi İzmir Rıhtımında toplanan özellikle Rum ve Ermeni gruplar gösterişli bir şekilde merkeze doğru yürüyüş de yapmıştı. Görüntü bu tür bir korteji Kraemer Palace önünden geçerken göstermektedir.





Fot. Underwood & Underwood

DEVECİLER

İzmir ticaretinde önemli bir yer tutan deveciler 19. yüzyıl sonlarına doğru daha ziyade küçük üreticilerin mallarını taşımaya başladılar ve tüccarlar ile üretici arasında komisyoncu gibi çalıştılar. Deveciler tüccardan aldıkları avansı üreticiye dağıtır ve ürün zamanı da malları toplayarak İzmir'e getirirdiler Bunun dışında devecilerin hiçbir sorumlulukları yoktu. Malın satıldığı fiyatı da deveciler üreticiye, tüccarın fiyatına pek bağlı kalmadan kendi takdir ettikleri değer üzerinden iletirdi. Üreticinin buna itiraz hakkı bulunmamakta idi.



Fot. Underwood & Underwood

LİMANDA HUBUBAT İHRACATI VE SARIKLI DEVECİLER

İzmir Limanında tahıl ve yağlı tohumlar ihracatı önemli bir yer tutmakta idi. Bu amaçla ürün zamanı Rıhtımda hububat fiyatlarını belirleyen bir Borsa oluşturuluyordu ve devecilerin getirdiği mallar burada fiyatlandırılıyordu. Özellikle 1908 Meşrutiyeti sonrasında kıyafet düzenlemesi getirilmiş ise de devecilerin ve liman işçilerinin buna pek uymadığı da görülmekte idi. Bu nedenle Rıhtımın bu kesiminde her tür başlığı görmek mümkün idi. Levantenler hasır şapkalarından vazgeçmemekte, bunun yanında Osmanlı tebaasındaki tüccar, memur ve diğer görevliler ise fes takmakta idi. Osmanlı bu konuda oldukça hassastı. Hatta 1 Haziran 1909 tarihinde mutabakata varılan ve 15 Ağustos 1909 tarihinde imzalanan İzmir-Kemalpaşa (Nif) Tramvay Hattı sözleşmesinin 19. maddesi bu konuda açık bir hüküm taşımakta idi. Buna göre Tramvayda görevli memurlar ve işçiler Osmanlı tebaasında olacaklardı ve Osmanlı İmparatorluğu tarafından belirlenen kıyafetleri giyecek ve özellikle fes takacaklardı. Halk ile ilişkisi olan tüm görevliler Türkçe konuşacaktı. Sadece gerekli olan teknik görevliler yabancı tabiiyette olabilecekti ve bu kişiler işçi olarak çalışacaklarsa fes takmaları mecburi idi. Osmanlının kıyafet belirlemesini sözleşmelere koymasındaki ana amaçlarından biri de pantolon ve kravatı topluma tekrar benimsettirmek idi. Bu şekilde II Mahmut'un 1832 yılında tüm Ordu görevlilerine mecbur kıldığı fes halk arasında da 2. Meşrutiyet ile modernleşme akımı olarak yeniden gündeme getirildi.



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

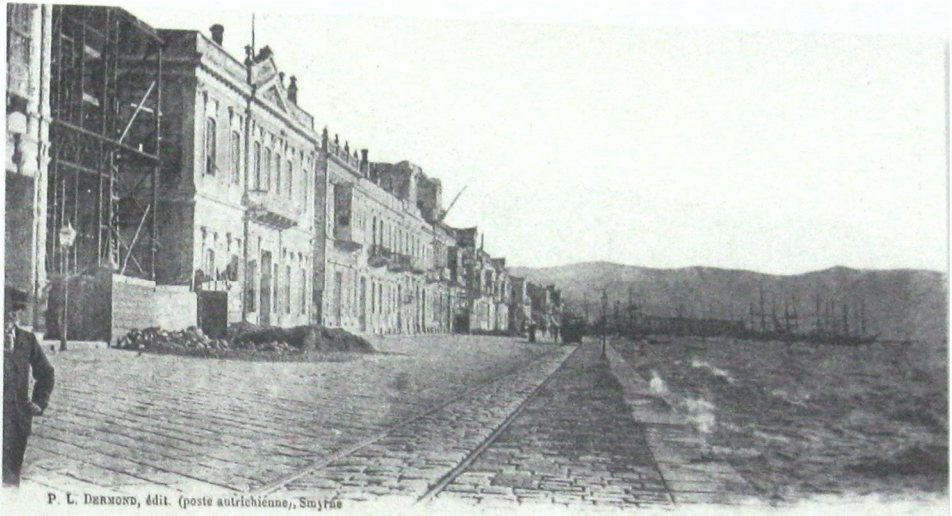
202. **Smyrne.** — *Douane et quais de débarquement*

Ed. P.L. Dermond

GÜMRÜK DEPOLARI

İzmir Gümrüğünün temel ihraç ürünleri tarımsal kaynaklı idi. Bu ürünler arasında en başta kuru meyve ve palamut tüm ihracatın 1/4'ünden daha fazla idi. Amerikan pamuğunun devreye girmesinden önce pamuk ihracatı da yaklaşık aynı oranda ve ikinci sırada yer almakta idi. Yağlı tohumlar ise %10'luk bir paya sahipti. Aynı oranlarda afyon ve onu takiben de yün diğer önemli ihraç ürünleri idi. Özellikle incir Ağustos sonlarında kervanlar ile İzmir'e gelir ve takip eden aylarda kadınlar tarafından hanlarda ayrılmaya ve kutulanmaya başlanırdı. Bu dönem İzmir'de bir bayram havası oluştururdu. Ekonomi canlanır ve ödemeler yapılırdı. Sonbahar dönemi ise kazanılan paranın harcanmasının planları ile geçerdi.





296. Smyrne. — *Les Quais*

Ed. P.L. Dermond

RIHTIM KONUTLARI

Rihtımda yer alan konutlar neoklasik bir tarza sahiptiler ve hemen hemen hepsi aynı plan şemasına sadık kalarak inşa edilmişlerdi. Özellikle cephelerdeki üniformite temelde aynı elemanların tekrarı ile oluşmakta idi. Sadece detaylarda farklılıklar vardı. Birbirine benzer bu evler sanki şehirleşmenin bir disiplin tarzı olarak da kabul görüyordu. Ana ayrıcalık kullanılan malzemedeki farklılığın prestij yaratacak tarzda ele alınmasıydı.

Plan şemasında ana girişin sağında veya solunda bir oda bulunur ve geniş girişin tam karşısında da günlük hayatın geçirildiği ana oda konumlanırdı. Üst kattaki dört odanın öndeki ikisi evin cumbasına açılırdı. Çoğunda kat arasında basık tavanlı bir veya birbirine geçmeli iki oda yer alır ve buradan evin arka kısmındaki mutfak biriminin üstünde yer alan taraçaya çıkılırdı. Bu ara kat odalarının mutfak kısmı ile de bağlantısı bulunmaktaydı. Dış cepheler taş örgü olarak yapılır ve iç duvarlar ise bağdadi tarzda inşa olunurdu.

Evlerin neredeyse tamamında yer alan cumba, Osmanlı kültürünün bir yansıması idi. Özellikle evdeki kadınların sosyal yaşamla ilişkini sağlar, sokağı gözlemesine imkan tanırdı. Aynı zamanda evin sosyal mekanı olarak kabul edilirdi. Cumbaları taşıyan "meandroslar" ise prestij öğesi haline gelmişti ve üst düzey evlerde bu taşıyıcı elemanlar döküm yerine mermerden yapılmakta idi. Yapıların giriş kapısına her evde birkaç basamak çıkılarak erişilirdi. Girişlerin kemerli olması da ayrı bir prestij öğesi olarak görülmekte idi. Tüm yapıların kapısı çift kanatlı idi ve her kanatta demir kepenkle korunan pencereler bulunmakta idi. Bu evlerin tüm pencereleri giyotin tarzda yapılmıştı ve alt kat pencerelerinde demir, üst kat pencerelerinde ise Venedik tipi panjurlar bulunmakta idi. Bu sayede üst kattan kapalı pencere arkasından sokağın izlenmesi mümkün olmakta idi. Genel anlamda bu binalar Osmanlı ve Avrupa yaşamının kaynaştığı melez bir mimari tarzı ortaya koymakta idi.



Ed. P.L. Dermond

"CLUB DES CHASSEURS" AVCILAR KULÜBÜ

İzmir'e Rıhtım yapılması ile birlikte şehrin kıyı kesimi farklı bir kullanıma açıldı. Daha önce yaklaşık bir asırdır İzmirlilere kapalı olan kıyı kesimi artık herkesçe kullanılabilecekti. İngiliz Rıhtımı olarak adlandırılan ve daha sonraları Frank Sokağı adını alacak uzun kıyı bandının bir parçası olan bu yöre, yine İngiliz Rıhtımı olarak anılacaktı ama kıyıdan yaklaşık 100 metre içeride kalacaktı.

Yeni Rıhtım, yeni bir hayat tarzı da getirmişti. Ancak bu tarz kıyıda iki değişik biçimde görülmekte idi. Bunlardan birincisi ticari hayatın oluştuğu Rıhtımdı ki, burada liman aktiviteleri yer almakta idi ve her türlü orta ve alt tabaka insan sokaklarda dolaşır ve çalışırken üst tabakadaki İzmirliler binalarda oturur, ortada pek görülmezdi. Burada bir karmaşa ve bir kaos yaşanmakta idi. Gelen ürünler, gidecekler gibi Rıhtıma yığılır, develer bu karmaşaya bir hareket vermeye çalışırken raylar üzerinde sabit hattında giden tramvay da bu karmaşa içinde kendi disiplininden kopmadan yoluna devam etmeye çalışırdı. Rıhtımın diğer kısmı ise sanki çalışanların, çalışma dışında dinlenmeyi hak ettiklerinde kullanacakları bir mekan olarak tasarlanmıştı.

Bu iki farklı kullanımın birleştiği veya ayrıldığı nokta sıkı örgülü bir elek gibiydi ama arada bu elekten kaçanlar da olmakta idi. Görüntü 1900'lerin ilk yıllarında alınmış olup, Rıhtımın diğer kısmı olarak nitelenen alanda İzmir'in dönem kozmopolitliğini giysileri ile belirleyen bir grup insanı Club des Chasseurs (Avcılar Kulübü) önünde karmaşık bir tarzda göstermektedir. Her şeye rağmen İzmir Rıhtımının her yeri her daim her tür insana açık bir mekandı.



Ed. P.L. Dermond

PROKOPP BİRALARI, "KRAEMER PALACE" VE "GRANDE BRASSERIE PILSEN"

Kraemer Palace ve onunla birlikte ünlenen Grande Brasserie Pilsen, Rıhtımın bir odak noktası idi. Bu kesimden sonra kuzeye doğru Rıhtım boyunca sıralanmış Belle-Vue, Gül-Bahçe, Alambra, Monté Carlo, Corinna, Loucas, Charmanas Athanassi, Concert Monaco, Kollias, Lazari Pastéa, Miérva, Maren et Fils, Pafsilipos, Possidhonstais Nicolas, Zamafta, Rodokanaki, Stella d'Italia, Nalpas isimlerini taşıyan çok sayıda "café-brasserie" bulunmakta idi. Bu birahanelerde ithal edilen biraların dışında İzmir'de Gottfried Prokopp'un dul eşi Clara tarafından, Ernest Bon'un planlarında Madame Sokak olarak adlandırılan ve daha sonraları Bornova Sokak adı verilen yol üzerinde yer alan imalathanede üretilen, Bristol'de imal ettirilmiş seramik şişelerde satılan ve şişelerinin üzerinde dul olduğunu ifade eden "Vve. Prokopp" yazılı biralar da satılırdı. Daha sonraları Clara'nın 1898 yılında ölümü üzerine oğlu Arnold bira işine devam etti. Arnold'un da 1902 yılında ölümü üzerine Prokopp Biraları 1915 yılına kadar üretimine devam edebildi ve bu yıl kapandı.

Prokopp'un biraları kendi imalathanesinde gelişen teknolojiye göre ilkel sayılan bir yöntemle üretilmekte idi. Bu nedenle zaman içinde Darağacı'nda kurulan Aydın Bira Fabrikası ve ithal biralarla yarışamadı. Kapanması ile birlikte imalathanesinin yanındaki Bira Bahçesi de önemini kaybetti. Dolayısı ile İzmir'in bir dönemine imza atmış olan "Brasserie de la Pointe"da İzmir'in hayatından çekildi.

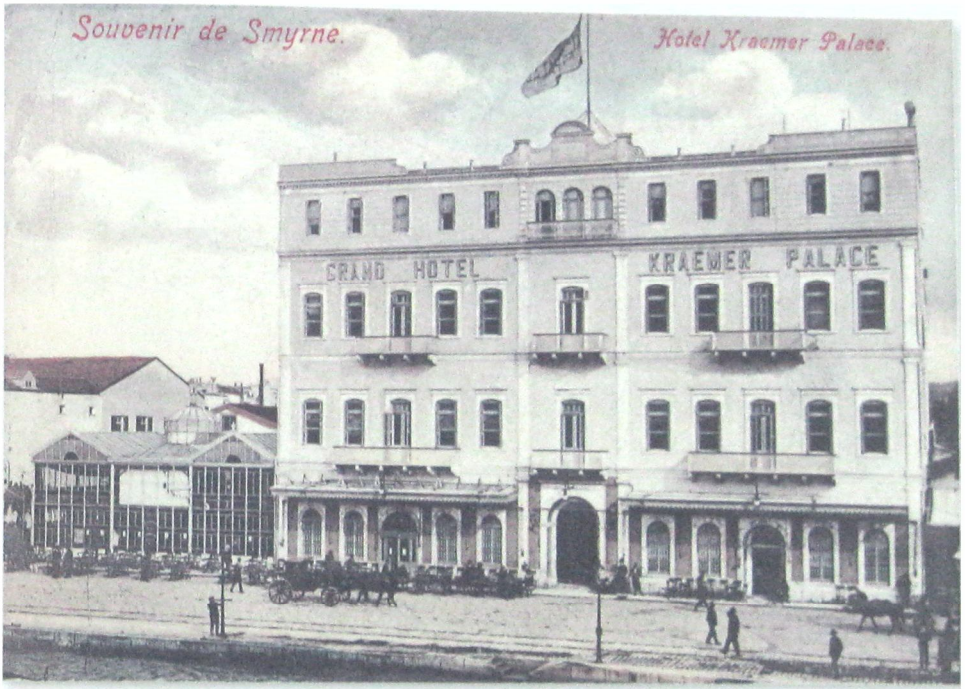


d. P.L. Dermond

"KRAEMER PALACE" VE "GRANDE BRASSERIE PILSEN"

İzmir'in en meşhur birahanesini açmış bulunan Avusturya asıllı J. Kraemer bu girişimi ile İzmir'i Avusturya biraları ile tanıştırmıştı. Sonuç olarak şehirde en çok satan biralar da bu ülkeden geliyordu. Bunu İzmir ticaretinde egemen olan İngilizlerin ve daha sonra da Bavyera'nın biraları takip etmekte idi. Fransızlar ise bu sektörde önemli bir yer edinememişlerdi. İzmir'in ilk bira üreticisi Prokopplardan sonra 1912 yılında açılan Aydın Bira Fabrikası, İzmir'de ikinci imalathanedir. Birinci Dünya Savaşı sırasındaki ekonomik sıkıntılar sonucunda ise, bira İzmir kültürüne lüks bir tüketim unsuru olarak girdi. Bu süreçte Rıhtımda yer alan bazı birahanelerin kapandığını da görmekteyiz. İşgal döneminde ise Rıhtımda yer alan en önemli birahanelerin başında yine Kraemer'i ve daha sonra Budapest, Centrale, Wilson, Splendid Bar, Paris, Clonavidis, Aidios, Alambra, Cristal, Zappion, Luxsembourg, Foti, Brasserie Resna ve Panelinion gibi isimleri görüyorduk. Aydın Bira Fabrikası ise porselen kapaklı koyu kahve veya yeşil cam şişelerin yanında bu birahanelere fıçı içinde de bira satmakta idi. Darağacı mevkiinde Paralı Köprüyü geçince geniş bir alandaki bu imalathane İstanbul'da üretim yapan Bomonti Kardeşlerin, Büyükdere Nektar Bira Fabrikası ile birleşmesinden sonra ortaya çıktı ve üretimini 1930'lu yıllara kadar sürdürdü.





Ed. Zachariou & Koury

"GRAND HOTEL KRAEMER PALACE"

Rıhtım için denizin doldurulmasının sonlanması ile dolgu alanında ortaya çıkan parseller İzmir'in en pahalı arsalarını oluşturmakta idi. Gümrük olarak anılan mevkiden kuzeye doğru Rıhtımın sonlandığı Punta Mevkiine kadar uzanan bu kesimde 1889 yılında proje mühendisi Polycarpe Vitalis tarafından birbirine eşit sayılabilecek 20 kadastral yapı adası oluşturulmuştu. Satın alma sürecinde ise çoğunlukla İzmirli Levantenler ve Rumlar ön planda idi. Bu arsalardan birini de Fotiadhis isimli bir Rum almıştı. Daha sonraları 15 nolu yapı adasında yer alan ve el değiştirecek bu parsel üzerinde İzmir'in en önde gelen yapılarından birisi olan Kraemer Oteli ve Birahanesi ortaya çıkacaktı. İlk aşamada üç kat üzerinden yapılan otele daha sonraları dördüncü kat ilave edilecek ve burada Club Helenique adı ile İzmirli elit Rumların devamlı gittiği bir mekan oluşturulacaktı.





İZMİR'DE İLKLER VE "GRAND HOTEL KRAEMER PALACE"

İzmir'in elektrikle tanışması 1900'lü yılların başlarına denk gelmekte ve bu yıllarda her kuruluş kendi elektriğini üretmekte idi. Şehrin aydınlatılması ise 1862 yıllarından itibaren havagazı ile yapılmakta idi. 1905 yılı, yaygınlaşması uzun yıllar alacak olmasına rağmen tüm İzmir'in elektriği tanıdığı yıl olacaktı. İlk kullanımında ise Rıhtım yine öncülük yapacaktı. İlk jeneratör ise Kraemer Otelinin işletmecileri tarafından 1889 yılında açılan Pathé Sinemasında kullanılmıştı. Pathé Sinemasının kurulmasından sonra İzmir doğumlu bir Rum olan ve kısa süre sonra 1909 yılında Fransa'ya giden Louis Nalpas'ın (1884-1948) İzmir sinema tarihindeki rolü de göz ardı edilmemelidir.

Nalpas, "Société Générale Cinématographique Astaix Kastor Lallament" şirketi adına Fransa'dan İzmir'deki sinema salonlarına olduğu kadar Osmanlının belli başlı şehirlerindeki salonlara da film yolluyordu ve Pathé Şirketinin de film temin edicisiydi. İzmir'de Pathé Sinemasının yaşamasına ve diğerlerinin kurulmasına da öncülük etmişti.

Elektrik, sinema salonları kadar oteller için de önemli idi ve ilanlarında "elektrik aydınlatması" bulunduğu özel olarak belirtilmekte idi. Rıhtımdaki Grand Hotel Kraemer Palace da elektrik kullanan ilk tesislerdendi ve İzmir'i asansör ile tanıştıran ilk binaydı.

Alman kültürünün İzmir'deki az sayıda savunucusunun en güçlüsü olan Grand Hotel Kraemer Palace çizgisinden taviz vermemesine rağmen Fransız kültürünün etkisi ile tanıtımında Fransızcayı kullanıyordu. Bunun sonucu olarak basılı mektup kağıtlarının süslü antetlerinde de bu lisan yer alıyordu.



Ed. P.L. Dermond

PASAPORT İDARESİ VE KUZEY MENDİREĞİ

İzmir Limanının deniz üzerinde yer alan tesisleri kuzey, batı ve güney mendirekleri olarak adlandırılırdı. Kuzey mendireğinde de Karantina, Farlar (Fenerler) İdaresi, Posta ve Telgraf İdaresi ile Pasaport Salonu yer almakta idi. Bunlar arasında Farlar (Fenerler) İdaresi, "Administration Générale des Phares de l'Empire Otoman" veya diğer adı ile "Société Collas et Michel", 20 Ağustos 1860 yılında Bab-ı Ali ile Fransa Hükümeti arasında özellikle Kırım Savaşı sırasında bazı gemilerin özellikle Boğazlardan geçerken ve Karadeniz'de hasar görmesi üzerine ortaya çıkmış bir anlaşmaya dayanarak kurulmuştu. Daha sonra bir Osmanlı Paşası olacak Marius Michel (Mişel Paşa), Osmanlıya teklifin yapılmasında, şirketin ve sistemin kurulması ile çalıştırılmasında büyük katkılar sağlamıştı.

Doğu Akdeniz'de seyreden gemilerde kaptan olan Marius Michel, yine bir ticari gemi kaptanı olan ve nehir taşımacılığı filosuna sahip olan armatör Bernard Camile Collas ile anlaşarak sermaye sağladıktan sonra şirketin önündeki tüm engeller kalkmıştı. Kurulmuş olan Farlar İdaresi 19 yıllık bir imtiyaza sahipti. Ancak 1879'da 20 yıl, 1899'da da 25 yıllık temditler aldı. Şirketin son bulması ise 4 Eylül 1959 tarihinde gerçekleşti. İşletmenin geliri limanlara giren her gemiden alınan vergilerle sağlanıyordu. Ancak, savaş gemileri bu vergiden muaftı. Mendirek üzerinde yer alan diğer bir birim olan Karantina İdaresi ise ilk olarak kurulduğu Urla'dan, Sanat Mektebi yanına ve daha sonra da buraya taşınmıştı. Telgraf kullanılması 1854 yılında Kırım Savaşı sırasında İstanbul-Varna denizaltı kablosunun döşenmesi ile Osmanlı'ya girmişti. Demiryollarının yapılması ile İzmir, telgraf hatlarıyla tanışmış ve 1865 yılında Uluslararası Telgraf Birliğine (International Telegraph Union) üye olunması ile telgraf ülkede yaygınlaşmıştı.



Anonim

RIHTIM VE OTELLER

19. yüzyılın ortalarından sonra Süveyş Kanalının yapılması denizcilikteki gelişmeler mesafeleri kısaltmakta ve hedef alanları yakınlaştırmakta idi. Ancak, bu dönemde Doğu Akdeniz limanları gelişen deniz taşımacılığındaki bu teknolojiyi karşılamaktan uzaktı. Kıyı şehirlerinin düzgün limanları yoktu, ya tahta iskeleleri bulunuyor ya da İzmir ve Selanik gibi kıyısı sığlaşmış yerleşmelerde gemiler açıkta demirliyordu. Hatta bir kısım limanlar, Beyrut ve İskenderiye gibi harap halde, İstanbul gibi terk edilmiş ve Pire'de olduğu gibi çölleşmiş durumda idi. Şehirlerin denizle irtibatları bulunmamakta, denize erişememekteydiler.

İzmir'in iç limanı 18. yüzyıldan sonra dolmuş ve buralara işyerleri yapılmıştı. 1850 yıllarında ise tahta perdeler ile oluşturulmuş kıyısında küçük çaplı, ahşap ve donanımsız binalar yer almakta ve gemilerin yanaşmasına imkan tanıyacak bir nitelik bulunmamaktaydı. Bu yıllardan sonra Osmanlıda kıyı şehirlerinin yeniden organizasyonu gündeme geldi. Şehirler denize doğru açılmalı ve yeni mimari ile şehircilik unsurları buralarda yer almalı idi. Doğu Akdeniz liman şehirleri bu düşünce içinde yeni teknoloji ve estetik unsurlar ile tanışmalı yeni işletme sistemleri devreye girmeliydi. Ancak bu şekilde Batı ve Doğu birleşebilirdi.

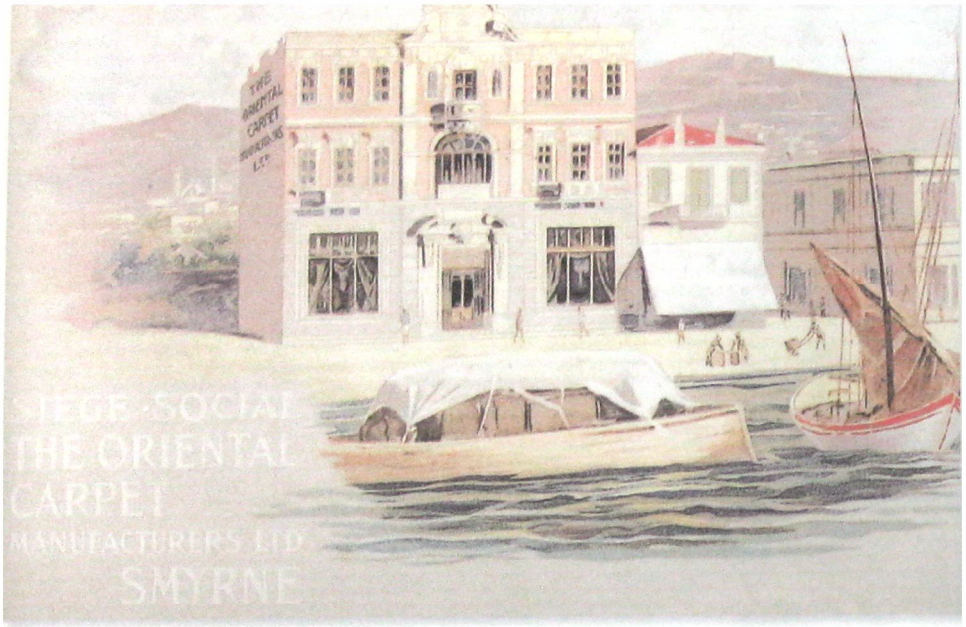
Bu kapsam içinde söz konusu şehirlere yeni teknolojiler sokuldu, geleneksel sistemler terk ettirildi. Sonuçta bu şehirler yeni bir çehre kazandı ve her şeyden önemlisi şehir ile ahalisi deniz ile buluşma imkanı kazandı. İzmir de bu kapsam içinde sosyal faaliyetlerini gerçekleştirecek bir kamusal mekana kavuştu. Görüntü, bu çabalar sonucu İzmir Rıhtımında ortaya çıkan ilk görkemli sosyal yapılar olarak Hotel Kraemer ve sonradan Huck adını alacak olan Hotel des Deux Augustes ile İzmirlilere bira alışkanlığını kazandıracak "café" adı ile anılan küçük mekanların ortaya çıktığı 19. yüzyıl sonlarını göstermektedir. Zaman içinde bu "café"lerin yerine çok katlı yapılar inşa edilecektir.



Ed. P. Coyounian

HALI TİCARETİ VE "ORIENTAL CARPET MANUFACTURERS - OCM"

Halı ticareti İzmir'de oldukça revaçta bir işti. Özellikle Anadolu'daki tezgahlarda dokunan halılar İzmir'de birikiyor ve ihraç ediliyordu. 25 Şubat 1907 tarihine kadar durum bu merkezde münferit kişi ve şirketlerce devam etti. Bu tarihte halı işi yapan, ikisi İngiltere'de olmak üzere altı tüccarın/şirketin birleşmesi ile OCM kısaltmasını kullanan Oriental Carpet Manufacturers isimli şirket kuruldu. Kurucuların dördü İzmirin önde gelen ihracatçılarındandı ve uzun süredir halı işinde idiler. 1920 yılından sonra büyük gelişim gösteren şirket, satın aldığı halıların çoğunu ham olarak ihraç ederek yurt dışındaki atölyelerinde yıkatıp taratmakta ve bu işleri de İzmir'den götürdüğü uzmanlara denetlettirmekte idi. Kuruluşu ile birlikte İstanbul, Londra, Paris, New York ve Kahire şubeleri açıldı. Kurulduğu yıldan 1912 yılına kadar da kapitalini üç katına çıkardı. Bu durum İzmir'de görülen en yüksek kar oranı idi ve hiçbir zaman erişilemedi.



Anonim

ORIENTAL CARPET MANUFACTURERS - OCM" KURUCULARI

Türk halılarının en önde gelen ihracatçılarından olan İtalyan asıllı Pietro de Andria Şirketi, ihracata 1836 yıllarında başlamıştı. Habif ve Polako ise dört yıl sonra bu işe girmiş olmasına karşın Rıhtımda Saatli Handa yağlı tohumlar ve kuru meyve ihracatı ile de uğraşan bir ortaklık idi. Tacvor A. Spartalian ise Ermeni kökenli olup ailenin önde gelen fertlerinden Hacı Agop ve Ohanes Spartalian, İzmir'de 1876 yılında Ermeni Hastanesinin genişletilmesine büyük maddi katkılar yapmıştı. Halı ticaretine 1842 yılında kurdukları şirketle başlanmış, aynı zamanda Şeytan Çarşısında kendi adları ile anılan Local Spartalı'da ve ayrıca Local Baltazzi'de sigorta temsilciliği de yapmakta idiler. Tacvor Spartalian'ı daha sonraları İngiliz tabiiyetine geçmiş olarak görmekteyiz. Sydney La Fontaine ailesi ise Fransız kökenli olup 1880 yılında girdiği halı işi ile diğer ihracat faaliyetini Whittall Handa yürütüyordu ve Uşak'ta büyük iplik boyahanesi bulunuyordu. George Percival ve James Baker (G. P. ve J. Baker Ltd.) ortaklığı ise 1878 yılından beri Doğu halıları ithalatı yapıyordu ve 1902 yılında kurulmuş Skyes Şirketi ile birlikte İngiltere'den Oriental Carpet Manufacturers'a ortak olmuşlardı.



Oriental Carpet Manufacturers İdare Binası



Anonim

"SMYRNA CARPET" VE "ORIENAL CARPET MANUFACTURERS - OCM"

Oriental Carpet Manufacturers temeli halıcılıkla ilgili kişiler tarafından kurulduğu için sermaye sorunu yoktu ve iş tecrübesi olan kuruculara sahipti. Zaten kurucular daha önceden Anadolu'da Kula, Uşak, Gördes, Demirci, Başmakçı, Isparta, Konya ve hatta Sivas yörelerinde 48 merkezde organize olmuşlardı ve yerleşmelerde ajansları ile halı dokuyan 12.000 kadar tezgahları vardı. Şirketin kuruluşu ile 50.000 kişi üretime katılmış ve Anadolu halı üretiminin %75'i kontrol altına alınmıştı. Boya için nebatlar yetiştirilmekte ve hammaddeleri İzmir ile Bandırma'daki boyahanelerde renklendirilmekte idi. İzmir, Menemen ve Uşak'ta iplik fabrikaları kurmuşlar ve daha elektriğin giremediği bu yörelerde İngiltere'den getirttikleri jeneratörler ile fabrikalarını donatmışlardı. En büyük özelliklerinden birisi ise Anadolu halıcılığının klasik desenlerine karşı Avrupa'nın talebi doğrultusunda yeni desenler üretmeleriydi.

Gerek İzmir'de ve gerekse İngiltere'de hazırlanan yeni desenler ve hatta modernize edilen İran desenleri tezgahlara girmekte ve geleneksel motiflerin yerini almakta idi. 1934 yılında şirket kapanıncaya kadar Anadolu'nun halı ticaretini yönlendirdi ve Avrupa'da İzmir Halısı (Smyrna Carpet) ismini yerleştirdi. Rıhtımda yer alan görkemli yapısı şirketin İzmir'deki idare merkezi idi ve burada pek çok halı deseni tasarlanmış ve pek çok da halı ihraç için depolanmıştı. Oriental Carpet Manufacturers ilk kurulduğunda bir İngiliz şirketidir. Ancak, 1914 yılında Osmanlı İmparatorluğunun koruması altına girmek için Osmanlı şirketi olarak kendini tescil ettirdi. 1911 yılında ise şirket İzmir'de, Ottoman Cloth Company adı ile halı üretiminin artık yünlerinden iplik üreterek şayak ve askeri elbise yapımında kullanılan kumaş üretmek amaçlı bir tesis de kurdu.



Anonim

YANGIN ÖNCESİ "ORIENTAL CARPET MANUFACTURERS - OCM"

Türk Ordusu İzmir'e geldiği zaman şehrin en önemli ihraç ürünlerinin başında hala halı gelmekte idi. Bu yıllarda İzmir'de bulunan ve buharla çalışan dört büyük iplik ve boyama fabrikalarının en büyüğü de Oriental Carpet Manufacturers'a ait idi. Boyanmış ipliklerin dokuma tezgahlarına aktarılması ile de düğümleme/dokuma işlemine geçiliyordu. Bu konuda özellikle Uşak yöresinde dokuma işleri kadınların elinde idi. İzmir ve Avrupa'da tasarlanan modellere göre dokuma yapılıyor ve tezgahların bulunduğu alanlara kontrol elemanı olarak erkeklerin girmesi istenmiyordu. Bu nedenle dokuma işine zaman içinde Rum ve Ermeni kadınlar da katıldı. Kula ve Gördes yörelerinde zamanla erkeklerin de dokuma işine dahil olduğu görüldü.

Dokunan halılar da kervanlarla İzmir'e getiriliyor ve burada yıkanıyordu. Daha sonraları yıkama işlerini İngiltere'deki tesislerinde de yapmaya başladılar. Bu durumda halılar ham olarak ihraç ediliyordu. Oriental Carpet Manufacturers de gücünü Rıhtım üzerinde Pasaport mevkiinde inşa ettirdiği görkemli bina ile sergiliyordu. Bu arada bina, şirketin genişlemesine paralel olarak üzerine bir ek kat yapmış durumdadır. 9 Eylül sonrasında şirketin müdürü Richard Huffner, İngiltere'ye gidecek, burada yönetime devam edecek ve yıllarca Oriental Carpet Manufacturers adı ile halı ticaretinin sürmesini sağlayacakdır. Eşi bir halı desinatörü olan Huffner oğlunu da aynı sektör içinde yetiştirmişti.

Görüntü 9 Eylül 1922 sonrasında İzmir'i terk etmek isteyen Rumların bir kısım eşyalarını Oriental Carpet Manufacturers binası önü de dahil olmak üzere boylu boyunca Rıhtıma terk edilmiş durumda göstermektedir. Bu sırada İzmir'i terk etmek için Rıhtıma birikmiş kalabalık yoktur, ama gitme niyetinde olanlar evlerinde hazır bekler durumdadır. Türk Ordusu geldikten sonra panik bitmiş, şehrin dar sokaklarından oluşan iç kesimlerine, sivil halkın kendi günlük yaşamlarına devamı sağlamak için, girilmemiş ve devriye gezilmemiştir. Bu günlerde kapanmış dükkanlar da yavaş yavaş açılmaya başlamıştı.



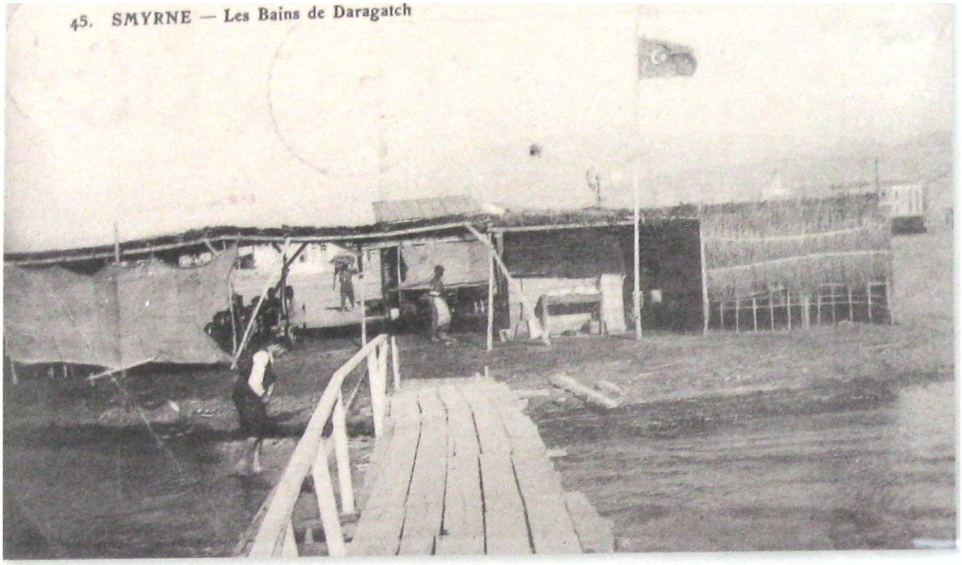
Ed. S.L. Cassar Photo

"ORIENTAL CARPET MANUFACTURERS - OCM" VE RUMLAR

Yunan Ordusunun İzmir'e çıkışından sonra Anadolu'nun iç kısımlarına girmesi ve daha sonra geri çekilmesi sırasında halı dokumacılığında üretim yapan pek çok şehrin ve özellikle Gördes'in 1921 yılında yakılıp yıkılması halı dokumacılığını ve İzmir'e halı sevkiyatını durdurmuştu. Bu tahribat Batı Anadolu ve İzmir ekonomisini çökertmeyi hedefleyen hususlardan biri olarak belirginleşmektedir. Yunan İşgal Ordusu bu doğrultuda geri çekilirken ekonomik hayatı sekteye uğratmayı amaçlayarak büyük tahribat yapmakta idi. 9 Eylül'den dört gün sonra 2000 kişinin kaybolmasına sebep olan İzmir yangınında, bankalarda bulunan kağıt paralar ile American Tobacco Company ve tütün depoları gibi Oriental Carpet Manufacturers'ın Rıhtımdaki binası da bütün halı stokları ile yandı.

Bu büyük kayıpları karşılamak için kuruluşlar, sigorta şirketlerine müracaat etmekte idi. Ancak, depolarda bulunan stoklar ve mallar savaş risklerini içerecek şekilde sigortalanmamıştı. Bu nedenle de zarar kapsamı içine girmediği gerekçesi ile ödeme yapılmıyordu. Zira şirketler hiçbir zaman savaş riski görmemişti. Oriental Carpet Manufacturers'in zararı da sekiz milyon dolar civarına idi. Şirket bu kez Türk Hükümetinden zararının savaş tazminatı olarak karşılanmasını istedi.

Anadolu içlerinde halı dokuyan pek çok Rum ve Ermeni de bölgeyi terk etmişti. Ayrıca yeni ve düzenli vergilerin getirilmesi de şirketi zora sokmuştu. Bu süreçte Avrupa pazarlarına Hint ve Cezayir halıları girdi. 1928 yılında vergilerin yumuşatılmasına karşın 1929 krizinin ortaya çıkması Oriental Carpet Manufacturers'ı rahatlatamadı ve bir süre sonra kapanmasına sebep oldu. Görüntü Oriental Carpet Manufacturers'ın binasını yanmadan birkaç gün önce göstermektedir.



Ed. P. Coyounian

DARAĞAÇ DENİZ BANYOLARI

Kalafat yeri olarak da anılan Darağaç'ın, genellikle dar gelirli Rum ailelerin oturduğu bir semt olmanın yanında en önemli özelliği kıyı kesiminde İzmir'in sanayi tesislerine yer vermesi idi. Bu nedenle özellikle 1880'li yıllardan sonra adalardan çalışmaya gelenlerin bir kısmı buradaki alanlara yerleşmişlerdi. İzmir-Aydın Demiryolu ve Depoları ile Meles Çayı arasına sıkışmış bu alanın Meles Çayı tarafında Agia Markhela (Markella) Kilisesi etrafında bir Rum Mahallesi oluşmuştu ve yöredeki evlerin hemen hemen hepsi ahşap ağırlıklı idi. Diğer uçta ise sonraları Panionios takımının spor alanı olarak Metropolitlik tarafından verilen arazi ile Agios Michael adında bir şapelin bulunduğu Rum Ortodoks Mezarlığı yer almakta idi. Bu mezarlığın karşısında ve yanlarında da Rum göçmenlerce yapılmış genellikle tek katlı sağlıksız konutlar çokca görülmekteydi.

Kıyı kesiminde Voudopoulo, Petinao gibi pek çok kişiye ait ve farklı mekanlarda ve büyüklükte petrol ve alkol depoları bulunuyordu. Daha kuzeyde Şark Sanayi Kumpanyasının yer alacağı ve mülkiyeti Cousinerylere ait geniş bir arazi üzerinde bu ailenin iplik fabrikası ve un değirmeni yer alıyordu. Tchintchini, İliadhi, Yorghala, Stefanidhi Boscovich, Andoni gibi kişilere ait un değirmenleri ve yine Carmoniola'nın ünlü değirmeni ve ekmek fabrikası burada belli başlı gıda üretimi yapan kuruluşlardı. Bunların dışında birkaç tabakhane, bir buz fabrikası ve Osmanlı, Atina ve Orient Bankalarının emtia depoları ile irili ufaklı pek çok sanayi tesisi de yörede konumlanmıştı. Görüntü bu tesislerin dışında Meles Çayına yakın bir alanda bulunan ve yöredeki konutlara hizmet eden bir deniz kıyısı kullanımını (deniz banyoları) yöre koşulları içinde vermektedir.



Ed. Padova Frères

İZMİR RIHTIMI, 11 MAYIS 1918

İzmir'de, 30 Ekim 1918 tarihinde Mondros Mütarekesinin imzalandığı öğrenildiği zaman Müttefik Devletler Donanmasının körfeze geleceği haberi yayılmıştı. Hemen akabinde 5 Kasım 1918 günü Binbaşı Allan Dixon Komutasındaki İngiliz Monitörü İzmir Limanına girdiği zaman yüzlerce Rum karşılamak için Rıhtımı doldurmuştu. Zira mütarekenin imzalanmasının duyulması ile Müttefik Devletlerin Donanmalarının İzmir'e geleceği ve İzmir'in daha sonra Yunanistan'a ilhak edileceği kulaktan kulağa yayılmakta idi. İzmir'de yaşayan Rumlar çoğunlukta olduklarını göstermek amacı ile gelen bu gemiyi karşılamak için gövde gösterisi hazırlığı içinde idiler. Bu nedenle yüzlerce bayrak yapmışlar ve bunları diğer azınlık grup işyerlerine asmaya zorlamışlardı. İngiliz Monitörünün gelmesi ile kiliselerin çan sesleri ile Rıhtımdaki gemilerin düdükleri ve Rum işletmecilerin tesislerindeki sirenler birbirine karışıyordu. Rumların karşılama töreni gece boyu devam etmiş ve İzmir'de çeşitli olaylar olmuştu. Olayları önlemek için 11 Mart 1919'da Yunanlıların isteği ile Valiliği sona erecek olan Nurettin Paşa girişimlerde bulunmuş ancak, taşkınlıkları önlemede yetersiz kalmıştı. Celal Bayar, *Ben de Yazdım* isimli eserinde Naim Beyin işlettiği Splendide Palace Otelindeki Türk bayrağının zorla indirilerek yerine Yunan bayrağı çekildiğini bu olaylar kapsamında anlatmaktadır.

24 Aralık 1918'de Müttefik gemileri ile birlikte İzmir'e gelen Yunan bayraklı Kızılhaç gemisi ve eşliğinde Yüzbaşı Mavroudis komutasındaki Leon torpidosunun Limana girişinde de benzer olaylar cereyan etmişti. Mavroudis daha sonra albay mertebesine yükselecek ve 15 Mayıs 1919 ve sonrasında Averof Zırhlısının komutanı olarak İzmir'de önemli görevlerde bulunacaktı.



Ed. Padova Frères

"H. M. MONITOR M 29" İZMİR LİMANINDA

Yunanistan'ın 1 Temmuz 1917'de İtilaf Devletlerinin yanında savaşa girmesinden sonra İngiltere ve Fransa'nın İzmir'i İtalyanlara bırakma fikri giderek zayıfladı ve Yunanistan'ın baskıları ile olay yön değiştirmeye başladı. Bu arada İzmir'de yaşayan İtalyanlar ile Rumlar arasında büyük çekişmeler ve sürtüşmeler yaşanmakta idi. İki Ülke konsoloslukları kendi yandaşlarına sakinlik önerme çabası içinde idiler. İzmir'de bu dönemlerde her ülkenin, her fırsatta kendi bayrağını olası her yere asmasının moda olması nedeni ile çok sayıda İtalyan ve Yunan bayrağı imal edilmişti.

30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi'nden hemen sonra 5 Kasım günü İzmir Limanına giren M 29 sayılı ve Binbaşı Allan Dixon komutasındaki İngiliz Monitorü, İzmir'de İngiliz Osmanlı ilişkilerini düzeltmek ve savaş sırasında tahrip edilen telgraf hatlarını onarma görevi üstlenmişti. Ancak, buradaki temel husus Mondros Mütarekesi'nin 12. maddesinin uygulanması idi. Bu madde açık olarak; Osmanlı Hükümetinin kendi resmi haberleşmesi dışında, telsiz, telgraf ve kabloların denetiminin, İtilaf Devletlerine geçeceğini içermekte idi. M 29'un kıyıya yanaşması sonrasında Gemi komutanı Binbaşı Allan Dixon karaya çıkar çıkmaz, Rıhtımı dolduran yüzlerce Rum arasından Rum Metropoliti Chrysostomos Kalafatis tarafından görevlendirilmiş bir papaz grubu, Dixon'a tepsi içinde tuz ve ekmek sunmuşlardı. 15 Mayıs 1919 günü tekrarlanacak gösterinin sanki bir provası yapılmıştı. Görüntü 20 Haziran 1915 yılında tersaneden çıkan ve Çanakkale savaşlarına da katılan, özellikle savaşlarda kıyı desteği sağlamak amaçlı inşa edilmiş olan M 29 Monitorünün İzmir Rıhtımına yanaşmasını belgelemektedir.



Ed. Padova Frères

GİRİT BİRLİĞİNİN PUNTA İSKELESİNE ÇIKIŞI

Aydın Tren Hattının yapılması ile birlikte İzmir'in kuzey-doğu yöne olacak gelişmesinin önüne sanki bir set çekilmişti. Gar olarak seçilmiş yöreden denize doğru uzayan raylar sözleşme gereği bir iskele ile sonlanmakta idi. Özellikle 1900'lü yıllara gelindiğinde denize doğru uzayan iskeleye düzenli tesislerin yapılması ile ticari gemiler de yanaşmaya başladı. İskele üzerine döşenen raylar Ege'nin iç kesimleri ile dış bağlantılarının sağlanmasında Aydın Hattına, Kasaba Hattına nazaran büyük avantaj sağladı. Kuzey kesimde yer alan İzmir'in sanayi bölgesi de bu şekilde rahatlıkla İngilizlerin kontrolüne geçti.

İskelenin varlığı 15 Mayıs 1919 yılında Yunan Ordusunun karaya çıkmasında da işe yaradı. Burada karaya çıkarılan askeri araçlar, mühimmat ve ordu birlikleri kolayca Anadolu'nun iç kesimlerine nakledilmekte idi. Görüntüde 15 Mayıs günü Punta İskelesi olarak adlandırılan bu iskeleye Yunan Ordusunun Girit Birliklerinin çıkışı yer almaktadır. Bu birlik bir Giritli olan ve Batı Anadolu'nun Yunanistan'a katılması için büyük çaba harcayan Eleftherios Venizelos'un en gözde ve sempati duyduğu birlik idi. Zaten Venizelos, meslektaşı, yakın dostu ve mücadele arkadaşı olan yine Giritli Avukat Aristidis Sterghiadhis'i de bu güven içinde İzmir'e Yüksek Komiser (Genel Vali) olarak atamıştı. Bu özel birliğe ek olarak karaya çıkarılan diğer birliklere Mayıs 1919'dan sonra 35.000 kadar Anadolu Rumu da katılacak ve kendi deyimleri ile Kemal'in askerlerine, diğer deyimi ile birlikte yaşadıkları komşularına karşı savaşacaktı. Bunun dışında Girit'te, Anadolu'ya gelmek için bekleyen 25.000 gönüllü bulunmakta idi. Ayrıca Ege Adalarında da 10.000 Rumun, Yunan Ordusuna destek için hazır olduğu söylemler arasında idi. Görüntüdeki birlik karaya çıkmadan önce indirilen öncü birlikler Aydın Garını ve Mesudiye Caddesi üzerinde yer alan karakolu işgal etmişlerdi.

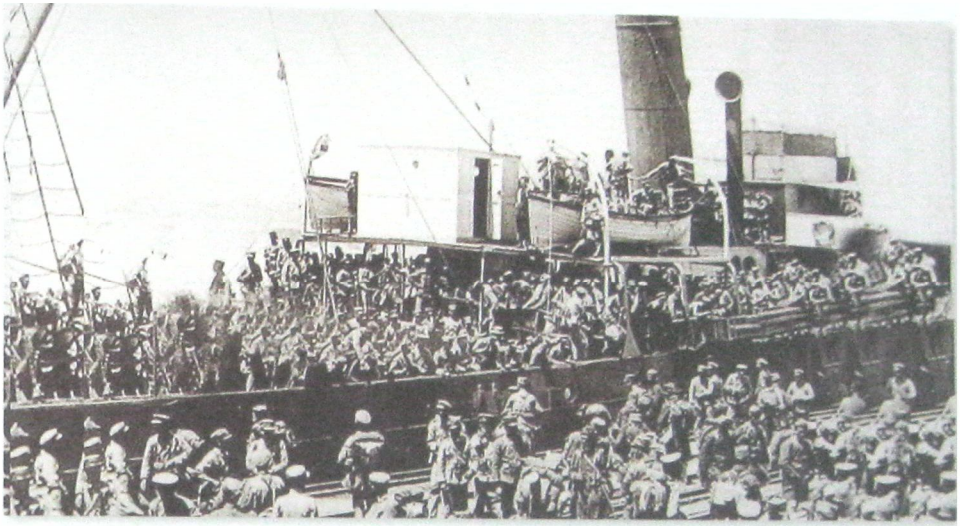


Anonim

PUNTA İSKELESİNDE YUNAN ASKERLERİ

Ioannis Metaxas (1871-1941), Leon Kontente'nin *Smyrne et l'Occident* isimli kitabında ifade ettiğine göre, 31 Ocak 1915 tarihinde Venizelos'a verdiği memorandumda Anadolu'nun Yunan topraklarına katılması durumunda büyük bir mali zorluk ortaya çıkacağını ve İzmir bölgesinin gerekli asker sayısında sadece 40.000 kişi kadar bir destek sağlayacağını ve bunun da yetersiz olacağını yazmıştı. Zira elde etmek istedikleri toprakların alt yapısının olmadığını, yörede yaşayan insanların kendilerine sıcak bakmadığını, askeri başarı olsa dahi bunun uzun süreli olamayacağını da düşüncesine eklemişti. Küçük Asya'da yaşayan 10.000.000 kişinin 2.000.000 kişisinin Rum olduğunu ve bunların da dağınık bölgelerde bulunduğunu ve de özellikle iç kısımlardakilerin tarımla uğraştığı ve silah ile pek ilgili olmadıkların da ifade etmişti. Buna karşın Türklerin, Çerkez ve Yörüklerin silaha yatkın olduklarını ve kendilerinin mücadeleden üstün çıkmalarının pek mümkün olmadığını da söylüyordu. Öz olarak da Anadolu'nun işgalinde büyük bir askeri kampanyanın gerekliliğini savunmuştu.

Bu memorandumun duyulması ile Yunanistan'da Metaxas'a karşı büyük ve olumsuz bir kampanya başlatılmıştı. Bütün bu uyarılara rağmen Yunan Orduları büyük bir askeri güç ve mühimmat ile dört yıl sonra İzmir'e çıktılar ve Sèvres (Sevr) Anlaşması'nın 66. maddesinde tanımlanmış sınırları da aşarak 1925 yılında yapılması Müttefik Devletlerce planlanmış olan plebisiti (referandumu) beklemeden iç kesimlere doğru ilerlemiştiler.



Anonim

SÈVRES ANLAŞMASI VE PUNTA İSKELESİNDE YUNAN ASKERLERİ

Yunan Ordularının İzmir'e çıkması 10 Ağustos 1920'de imzalanan Sèvres (Sevr) Anlaşması'nın 71. maddesine dayandırılıyordu. Buna rağmen Yunan Orduları daha önceden İzmir'e çıkmıştı. Sèvres Anlaşması bu işgale kılıf hazırlamakta idi. Buna göre Yunan Hükümeti anlaşmanın 66. maddesinde kendisine verilmesi planlamış bölgede düzen ve güvenliği sağlamak için gerekli askeri birlikleri bölgeye çıkarabilecekti. 69 ve 70. maddeler ise İzmir ve çevresinde Osmanlı hakimiyetinin devam edeceğini ancak, hukuken Yunan hakimiyetinin geçerli olacağını ve Osmanlının hakimiyetinin sembolü olarak da şehrin dışında Milletler Cemiyeti Meclisi (Cemiyet-i Akvam Meclisi/Council of the League of Nations) tarafından belirlenecek bir müstahkem mevkide Osmanlı bayrağının çekili olacağını, buna karşın bölgenin Yunanistan tarafından yönetileceğini hükme bağlamıştı. 76. maddeye göre ise İzmir ve 66. maddede Yunanistan yönetimine bırakılacak arazide Yunanistan'ın gümrük mevzuatı uygulanacaktı. Bu şekilde İzmir Rıhtımının denetimi ve Osmanlının aldığı pay da Yunanistan'a geçiyordu. Anlaşma beş yıl süre ile bu işgalin süreceğini de karar altına almıştı.

83. madde ise açık olarak Milletler Cemiyeti Meclisi'nin, anlaşmanın yürürlüğe girmesinden beş yıl sonra gerekli gördüğü ve oy çokluğu ile kendisinin belirleyeceği koşullarda İzmir ve bölgesinin, Yunanistan Krallığı'na kesin olarak bağlanması için bir plebisit yaptırabileceğine yer vermekte idi. Plebisit sonucunda uygulama Yunanistan lehine çıktığı takdirde Osmanlılar İzmir ve bölgesindeki hakimiyetini sonlandıracaktı. Söz konusu madde ise şu cümle ile bitmekte idi: "Türkiye bu takdirde İzmir şehri ve altmış altıncı maddede musarrah arazi üzerindeki bilcümle hukuk ve tasarrufatından Yunanistan lehine olarak feragat ettiğini şimdiden beyan eyler". Anlaşmaya imza atan Müttefik Devletler (Düvel-i Müttefika) olarak da İngiltere Fransa, İtalya ve Japonya ve onlarla birlikte Çekoslovakya, Portekiz, Polonya (Lehistan), Romanya, Belçika, Yunanistan, Ermenistan, Hicaz ile Sırp-Hırvat-Sloven Devletleri yer almaktadır.

Görüntü söz konusu cümle ve maddenin/maddelerin uygulanmasına gerek görmeden Yunan Ordularının 15 Mayıs 1919 tarihinde İzmir Rıhtımının son bulduğu kesim olarak bilinmekte olan Punta Mevkiinde yer alan ve Aydın Garı İskelesi olarak da adlandırılan kesime getirdikleri birliklerini gemiden inerken göstermektedir.



Fot. C.D. Morris

DARAĞACI VE PUNTA İSKELESİNDE MUHACİRLER

Aydın Garının uzantısı olarak yapılmış olan iskele üzerinde gelen ve giden malların trenlere indirilip bindirilmesi için çok sayıda ray döşenmişti. Yaklaşık 400 metre uzunluğundaki bu iskeleye gelerek 1922 Eylülü sonuna doğru İzmir'i terk etmek isteyen muhacirler dört kontrol noktasından geçmekte idiler. İlk kontrol Türk askerleri tarafından yapılmakta ve seyahat izni almamış olanlar geri çevrilmekte ve esir olarak kabul edilmekte, diğer yerlere yollanmak için bekletilmekte idi. Geçiş izni alanlar ise artık İngiliz ve Amerikan askerlerinin kontrolüne gitmekteydiler. Burada ilk olarak bedensel kontrolden geçmekte daha sonra da gerekli izin belgelerinin olup olmadığı kontrol edilmekte idi. Artık Eylül yangını sona ermiş ve şehrin bozulmuş düzeni sağlanmıştı. Türkler tarafından yapılan kontrolün amacı ise geride kalan Yunan askerleri ve onlarla birlikte karşı mücadelede bulunan Ermeni ve diğer azınlıkları savaş esiri olarak tutmaktı. Bu müttefikler ile yapılan karşılıklı anlaşma sonunda varılmış olan bir karardı.

Görüntü kontrollerden geçmiş ve gemilere binmek için Punta İskelesi üzerinde yürüyenleri göstermektedir. Orta planda direğin altında duran kontrolleri denetleyen bir İngiliz bahriyelisidir. Arka planda ortada ayakta duran ise kapı olarak kabul edilen noktada denetim yapan Amerikan bahriyelisidir. Sol planda ise geçiş kontrollerini yapan Türk askerleri yer almaktadır.

Görüntünün arka planında yer alan yapılar ise Darağacı olarak adlandırılan mevkide bulunan sanayi tesisleridir. Bir dönemler Tuzla, daha sonra bataklık ve 19. yüzyılın ortalarından sonra sanayi alanı olan bu kesimler 1925 yılı İmar Planında da sanayi alanı olarak belirlenecek ve Dussaud'ların Rıhtımında planlanmış olan Limanın bu kesimde planlanmasında etkin rol oynayacaktı. Tabiatı ile bu İmar Planını yapan René ve Raymond Danger Kardeşler görüntüde yer alan İskele ve döşeli raylarının bulunduğu kesimi Liman olarak önermek için hazır bir işlev ve yatırım bulmuşlardı.



Anonim

PUNTA İSKELESİNDE MUHACİRLER

Yangın sonrası İzmir'i terk etmek isteyen Yunanlı ve Ermenileri almak için çok sayıda gemi gelmekte idi. Özellikle Punta İskelesine yanaşan bu gemilere binmek için kontrolden geçenler ellerindeki bohça ve diğer eşyaları ile iskelenin rayları arasından ilerlemekte, İngiliz ve Amerikan askerlerinin denetimi ile gemilere binmekte idi. Bu iskele 15 Mayıs 1919 tarihinde Yunan Ordusunun İzmir'e çıktığı en önemli yer idi. Her ne kadar törensel gelişte Club des Chasseurs önünde merasim yapıldı ve Efzon Birlikleri burada karaya indi ise, çoğunluğun bu kesimden İzmir'e çıktığı bilinmektedir. Her ne kadar yangını takip eden günlerde İzmir Rıhtımına hiçbir geminin yanaşması kabul edilmedi ise de, 17 Eylülde birkaç geminin geldiğini ve şehri terk etmek isteyen bir grubu aldığı bilinmektedir. Bu münferit olaylar dışında İzmir'de bulunan Mustafa Kemal, Trakya boşaltılmadan hiçbir kişinin İzmir'i terk edemeyeceğini beyan etmişti. Neticede 22 Eylül 1922 Cuma günü İtalyan Amiral Pepe Yunan bayraklı gemilerin İzmir'i terk etmek isteyenleri almak için gelebilecekleri müsadesini alıyordu. Ancak, Yunan gemileri Amerikalıların koruması ve garantisini almadan gelmek istemiyorlardı. Göreceli de olsa güvence verildikten sonradır ki, 24 Eylül günü Yunan gemileri İzmir'e gelebildiler. Bu arada özellikle 18–45 yaş arasındaki mülteciler hariç, diğerlerinin gitmesine izin verilmişti. Bu yaş grubu ise savaş esiri olarak kabul edilmişti. Zira bu bir savaştı ve kendi kurallarına göre hareket edilmesi gerekmekte idi.

Giden mültecilerin vardıkları ülkeyi beğenmedikleri birçok yayında yer almaktadır. Bunun en önde gelen sebeplerinden birisi İzmir'deki yaşam ve dar sokaklarına rağmen modern bir anlayışın hüküm sürmesi idi. Gittikleri Yunanistan'da yıllarca süren politik mücadelelerin içine girdiler ve doğal olarak da İzmir özlemini hep duydular.

Mültecilerin İzmir'den ayrılmasında ve hatta Yunanistan'da yerleştirilmesinde İzmir'de Young Men's Christian Association'da görev yapan ve dini kisvesi ağır basan Asa Kent Jennings önemli bir yer tutmaktadır. Bu nedenle Jennings Yunanistan'da bir kahraman olarak kabul edilmektedir.



Fot. C.D. Morris

YUNAN ORDUSUNUN RIHTIMA ÇIKIŞI

15 Mayıs sabahı Yunan Ordusunun İzmir Rıhtımına ayak basmasından önce 13 Mayıs'ta Rıhtım açıklarında Amerika Birleşik Devletleri'nin Arizona, İtalyanların Divilio ve Yunanistan'ın Averof zırhlıları demirlemiş durumdaydı. Aynı gün İngiliz Donanmasının Iron Duke gemisi ile Doğu Akdeniz Orduları Komutanı Amiral Calthrope İzmir Rıhtımına çıktı. Dört İngiliz savaş gemisi ise 16 Yunan savaş gemisi ile birlikte Kavala'da hazırlanarak İzmir'e asker çıkaracak Yunan Donanmasına eşlik etmek üzere beklemekte idi. Bu hazırlıklar yürütülürken 26 Nisan 1919 günü Şehzade Abdürrahim Efendi, Bursa-Balıkesir üzerinden trenle Basmane Garına giriyordu.

Menemen'den itibaren coşku ile karşılanan Şehzade, bu gezisi ile İttihat ve Terakkinin etkisini kırmak, Anadolu'da birlik ve beraberliği sağlamak, kardeşliği yaygınlaştırmayı amaçlıyordu. Bu ziyaret sırasında Limanda demirli gemiler ve önemli binalar Osmanlı bayrağı asmışlardı. Ancak, bu günlerde dahi İzmir sokaklarında Yunan ve İngiliz askerleri rahatça dolaşabiliyordu. 28 Martta İtalyanların Antalya'ya asker çıkardığı bilinmesine rağmen, buraya da uğramak isteyen Şehzadeye her hangi bir güçlük çıkarılmayacağı öğrenilince ne gariptir ki, Şehzade Mayıs başında Antalya'ya da gitti. Seyahat, programına göre devam ederken, 15 Mayıs'ta, Şehzade Konya'da iken Yunanlıların İzmir'e çıktıkları öğrenilince apar topar İstanbul'a geri dönüldü. Bütün bu girişimler bizlere Osmanlıların ve Anadolu Türkünün saf ve iyi niyetinin nasıl istismar edildiğini göstermektedir. 26–29 Nisan tarihlerinde İzmir'de kalan Heyete hiçbir şeyin aksettirilmemiş olması da İtilaf Devletlerince oynanan oyunun bir parçası olarak dikkat çekicidir. Osmanlı bayrakları İzmir'de üç gün kadar kalan Şehzadenin treni Basmane Garından ayrılmadan takıldıkları yerlerden söküldü.



Anonim

"GRAND HOTEL KRAEMER" ÖNÜNDE YUNAN ORDUSU

15 Mayıs sabahı İzmir'e çıkan Yunan Ordusunun 20 bin kişi olduğu ifade edilmesine karşın bu sayının 50.000 civarında olduğu Askeri Tarih Stratejik Etüt Başkanlığındaki belgelerden anlaşılmaktadır. 30'dan fazla irili ufaklı askeri ve sivil gemi ile gelen Yunan Ordusu, Pasaport ve İngilizlerin kontrolünde olan Aydın Garının Punta İskelesine ayrı ayrı çıkmıştı. Kıyıya ilk çıkan bu birliklerin çoğu depo ve okullara yerleştirildiler. Kraemer Oteli önünde, Pasaport mevkiinde mavnalar ile iskele haline getirilen Rıhtıma inen birliklerden Efzon Alayı, Konak ve Sarı Kışlaya doğru yöneldi. Aydın Gar tesislerine yerleşen birliklerden 5. Piyade Alayı, Regie Fabrikası önünden Kadife Kaleye doğru yola çıktı. Bu Alay, Punta üzerinden Kadife Kaleye ulaşmak için uzun yolu seçti. Kadife Kaleye giden kısa yolların Türk Mahallelerinden geçmesine karşın Ermenilerin yoğun bulunduğu Basmane yöresi ve onu takiben de Agios Voukolos (Vukla) Mahallesinden geçilerek Türk Mahallelerinin doğusundan Kadife Kaleye ulaşıldı.

Yunan Birlikleri bu kapsam içinde Punta ve Pasaport İskelesi olarak tanımladıkları Kraemer Oteli arasında 15 Mayıs 1919 gününde sabah saatlerinde hiç yürümediler. Zira Rıhtımın bu kesiminde ve art alanında kendilerine karşı çıkacak her hangi bir tebaa bulunmuyordu. Dolayısı ile Rıhtımın bu kesimi kendilerince güvenli idi ve amaç Kadife Kale ile Sarı Kışla'ya Yunan bayrağı dikmek idi.

Görüntü Rıhtımda bir Yunan Birliğinin 1920'li yıllarda bir geçit töreni sırasında alınmıştır. Kraemer Otel ve üst katında yer alan Club Hellenique ile İzmir'in en ünlü birahanesi olan Brasserie Kraemer, Yunan ve Müttefik Devletlerin bayrakları ile donatılmıştır.



Ed. Padova Frères

İZMİR RIHTIMI, 15 MAYIS 1919

15 Mayıs 1919 gününe gelinmeden önce İzmir'de İngiliz ve Fransız bahriyelileri başta olmak üzere İtalyan askerleri de önemli noktaları ve kendi konsolosluklarını koruma altına almışlardı. Telgrafhane ise İngiliz bahriyelilerinin denetiminde idi. Yunan Ordularının karaya çıkmasından önce sabahın erken saatlerinde İzmir'in dış alem ile telgraf bağlantıları da bu grup tarafından sıkı denetim altına alınmıştı. İlk aşamada Batı Ege'nin beş yıllık bir süre ile kontrol edilmesi amaçlı olarak Rıhtıma çıkmış olan Yunan Ordusu, daha sonra 3 Kasım 1919'da Osmanlılara bildirilen Milne Hattı sınırları gerisinde kalacak iken, İtilaf Devletlerinin San Remo Protokolü ve onu takiben 28 Temmuz 1920'de imzalanan Sèvres (Sevr) Antlaşması sonucunda Milne Hattını aştı. Bu antlaşmanın kurulmuş olan Ankara Hükümetince tanınmaması karşısında, Yunanistan'ın, Anadolu içlerine yürüme arzusu ve Batı Anadolu'nun Yunanistan'a bağlanması açıklık kazanmıştı.

Bu süreçler sonunda, Athina Kagiadaki'nin *L'Ecole Maternelle Grecque et les Théories Pédagogiques Européennes (1830-1936)* isimli Doktora Tezinde ifade ettiği üzere Yunanistan, 536.390 Türk, 495.805 Rum, 31.861 Musevi, 20.679 Ermeni ve 20.143 yabancının yaşadığı Batı Anadolu'da 17.452 km²'lik bir alana sahip olacaktı. İzmir çevresindeki nüfusun ise %57.9'u Rum, %27.4'ü Türk, %6.2'si Musevi, %3.6'sı Ermeni ve %4.4'ünün de diğer yabancılardan oluştuğu da bu çalışmada yer almaktadır. Tabiatı ile bu sayılar içinde İzmir'e çıkarılan 200.000 kadar Yunan askerinin nerede yer aldığı da bilinmemektedir. Ancak, 1921 Temmuzunda Yunan Orduları 3 milyon nüfus barındıran 100.000 km²'lik bir alanı işgal etmişti ve Birinci Dünya Savaşı öncesinde başlatmış oldukları ve İzmir'de başkonsolosluk, Trabzon ve Konya'da konsolosluk ve Samsun, Bursa, Çanakkale, Antalya, Mersin, Aydın, Manisa, Ayvalık ve Urla'da alt konsolosluklar açarak giriştikleri çabalar bu yıllara kadar başarı ile gelmişti.



Ed. Padova Frères

İNGİLİZ ORDULARI KOMUTANI "GENERAL GEORGE FRANCIS MILNE"NİN YUNAN ORDUSUNU DENETİMİ

Yunan Ordusunda görevli Deniz Yüzbaşı Mavroudis, Agia Fotini Kilisesinde 13 Mayıs günü öğlenden sonra yapılan toplantıda, Yunan Birliklerinin İzmir'i işgal edeceği haberini veren Venizelos'un mektubunu okuyunca işgal haberinin kesinleşmesi İzmirli Rumları rahatlatmış ve şenlikler, şehrin Yunan bayrakları ile donatılması ile sonlanmıştı. Bu arada Yunan ve İngiliz Donanmasına ait gemiler Midilli'de beklemekte idi. 15 Mayıs günü gece yarısını iki saat geçe bu gemiler hareket ettiler ve sabahına İzmir sahiline vardılar. Ancak, daha önce, 6 Kasım 1918 Çarşamba günü, İzmir Limanı'na Binbaşı Allan Dixon komutasında İngiliz Monitor'u gelmiş ve savaş nedeni ile kesilen telgraf kablolarını tamir etmişti.

Dolayısı ile aylar öncesinden İzmir'e asker çıkarmış olan İngilizler haberleşmenin merkezi olan telgrafhaneyi ellerinde tutmakta idiler. Zaten İzmir'i ve yöresini ele geçirmek isteyen İtalyanların da Körfezde demirlemiş yedi savaş gemisi bulunmakta ve bunlar da zaman zaman sahile asker çıkarmaktaydılar. Aynı süreçte Fransız gemileri de Körfezde yer almaktaydı ve her iki devlet de İzmir'de kendi askeri posta servislerini kurmuştu. Bu hali ile her ne kadar işgal 15 Mayıs sabahı başlamış görülse de daha önceden İzmir, İstanbul'un işgali ile Osmanlı egemenliğinden çıkmış durumda idi. Fotoğraf 6 Ağustos 1919'da Kuzey Anadolu İtilâf Devletleri İşgal Kuvvetleri Komutanı General Milne'nin Rıhtımda Yunan Birliklerini denetlemesini göstermektedir.



Ed. Padova Frères

İNGİLİZ "GENERAL HAMBOURY" VE YUNANLI "GENERAL COMNINOS"

Yunan Ordusunun işgalde beklemediği bir karşı koymayla karşılaşması sonucunda İngilizler devreye girerek anlaşma ve sınır belirlemesinde bulunulmasını önerdiler. Bu görev de General George F. Milne'e verildi ve kendisi de bu amaçla İzmir'e geldi. Uzun çalışmalar ve müzakereler sonucunda bir işgal hattı belirlendi. Bu hat Ayvalık'ın kuzeyinden geçerek Soma, Akhisar hattından Sart'ı da içerecek şekilde Selçuk ve Aydın'ı kapsıyordu. Amaç, Yunanlıların işgal altında bulundurdukları bölgede, Türk saldırılarına karşı güvenliğin sağlanması yanında beklenmedik Türk saldırılarına karşı Yunanistan'dan yeni askeri birlikler getirilinceye kadar zaman kazanılmasını içermekte idi. Hat güzergahlarında İngiliz ve Fransız askerleri de kontrol görevi yapabileceklerdi.

İlk aşamada kabul gören Milne Hattı, Yunanlıların askeri destek almaları sonucu 18 Ocak 1920'de Soma ve Salihli cephelerini açarak hattı geçmeleri ile bozuldu. Bunu 22 Haziranda daha düzenli saldırılar takip etti. Hattın artık hiçbir hükmü kalmamıştı ve ilk başlarda İngilizlerin desteğini alarak bozulan hattı geçişe İngilizler destek vermekten daha sonra vaz geçmeye başlayacaklardı. Görüntü bu hazırlıkları ve saldırıların planlanmasında rol alan İngiliz ve Yunanlı Generaller Hamboury ve Comninos'u Yunan Süvarileri ile birlikte İzmir Rıhtımında bir Şubat günü göstermektedir. Bu yıllarda Anadolu'da 150.000 kadar Yunan Ordusuna mensup asker bulunmakta ve Yunanistan'da kalan asker sayısı da 50.000 civarındaydı. 1922 Eylülünden sonra geriye dönebilen asker sayısı 30.000 kadardı.

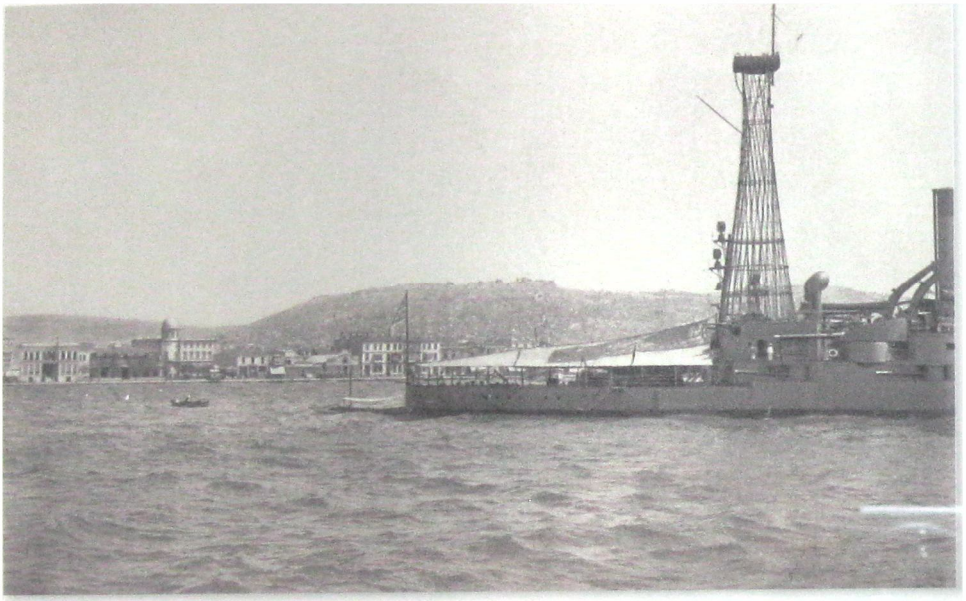


Ed. Padova Frères

11 AĞUSTOS 1919 GÜNÜ İZMİR RIHTIMI

İzmir kökenli İşgal Orduları Komutanı Leonidas Paraskevopoulos, İzmir metropoliti Chyrsostomos eşliğinde Anadolu cephesine gitmeden önce Rıhtımda, işgal sonrası Ordu Evi olarak kullanılan Club des Chasseurs binasının önünde Kurmay Heyeti ile ordularını denetlediği zaman 59 yaşında idi. 1920 yılı Kasımında Venizelos'un iktidarı kaybetmesi ile kraliyet yönetimine yakın olan Anastasios Papoulas hemen Paraskevopoulos'un yerine atanacaktır. Anastasios Papoulas ise Yunan Ordularının başına geçtiği zaman 61 yaşındadır. Bu dönemde Prens André de Yunan Ordularına komuta etmek için İzmir'e gelmiştir. Birlikte büyük anlaşmazlıklar içinde yönettikleri İnönü ve Sakarya yenilgilerinden sonra Papoulas Mayıs 1922 sonunda görevden alınınca yerine Georgios Hatzanestis atanmıştır. Hatzanestis 4 Haziran 1922'de devir aldığı görevden 28 Ağustos'ta istifa ederek Yunanistan'a dönecektir ve yenilgiden sonra sorumlu olarak yeniden yönetime gelen Venizelos iktidarı tarafından daha sonra idam edilecektir. Yerine atanan Nikolaos Trikoupis esir alınacak ve 1923 yılında savaş esirleri mübadelesi kapsamında Yunanistan'a iade edilecektir. Yenilgiden sorumlularla birlikte yargılanmayacak, göreve iade edilecek ve korgeneral rütbesine gelerek 1956 yılında 87 yaşında ölecektir. Leonidas Paraskevopoulos ise Venizelos yanlısı olarak politikaya girecek ve 1929 yılında Senato Başkanlığı yapacaktır. Anastasios Papoulas ise Kral karşıtı olarak Venizelos yanında yer alacak ve 1933 yılında Venizelos'un iktidarı kaybetmesi ile 1935 yılında karşı darbe hazırlamakla itham edilerek idam edilecektir.

Yunanistan'daki iktidar karmaşaları ve bunun Orduya yansıması yanında İzmir Metropoliti olarak görev yapan ve Osmanlı tebaasında olan Chrysostomos Kalafatis her dönemde Ordunun yanında yer almış, her fırsatta takdis etmiş ve İzmir'deki Yunan Yüksek Komiseri (Valisi) Aristidis Sterghiadhis'in uyarılarına karşın savaşı kışkırtıcı önemli roller üstlenerek, bu yönde beyanatlar vermişti.

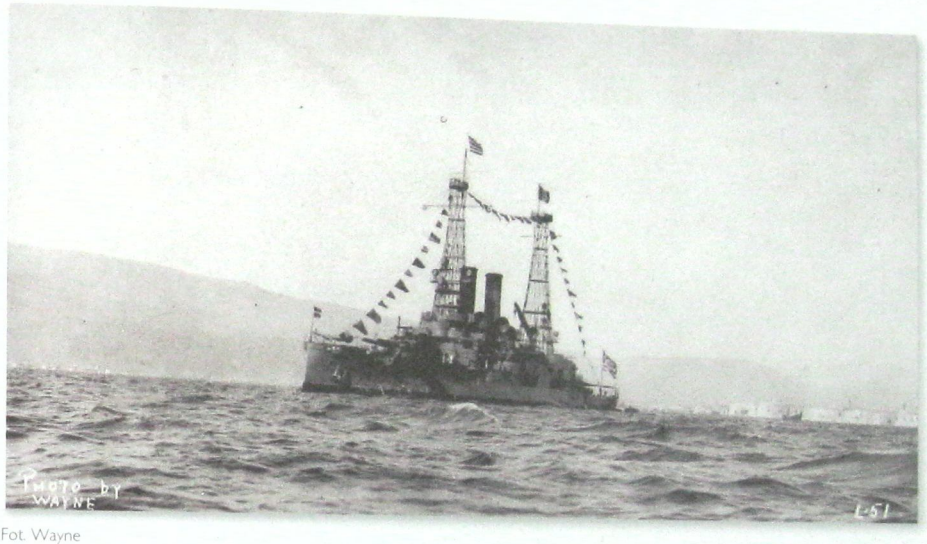


Ed. D'Art Boissonnas-Fot Edmond Boissonnas

RIHTIM AÇIKLARINDA "KİLKİS" (ΚΙΛΚΙΣ) ZIRHLISI

Birinci Dünya Savaşından önce Almanya ile müttefik olan Osmanlı'ya karşı Yunanistan da İngiltere ile iyi ilişkiler içinde idi. Bu doğrultuda 1910 yılında donanmasını güçlendirmek için İngiltere'den askeri destek aldı ve donanmasını teknik ve idari açıdan yeniledi. Salamis'teki Deniz Üssü güçlendirildi ve 1919 yılında İzmir'in işgalinde de kullanılacak olan Midilli'de bir üs kuruldu. Bunun yararı 13-26 Aralık 1912 tarihlerinde Osmanlı Donanmasına karşı kazanılan başarı ile görüldü. Bu tarihten sonra Osmanlı Donanması Çanakkale'den dışarı pek çıkamadı ve Yunan Donanması Ege'de serbestçe dolaşmaya başladı. Gelişimler 15 Mayıs 1919'un ilk haberleri idi.

Aynı düşünce ile Yunanistan 1914 yılının 21 Temmuzunda 1908 yılından beri Amerikan Donanmasına Mississippi adı ile hizmet veren zırhlıyı satın alıyor ve Kilkis adını veriyordu. Kilkis, 1919 yılında Kırım'daki Beyaz Rusları Bolşeviklerden kurtarma operasyonuna katılmış ve aynı yılın 15 Mayısında Yunan Ordularının İzmir'e gelmesinde de kullanılmıştı. 1922 yılının Eylül ayında da İzmir Rıhtımı açıklarına, bu kez getirdiği askerleri geri almak için geldi. 1932 yılına kadar Yunan Donanmasına hizmet eden Kilkis, iki yıl eğitim gemisi olarak görev yaptıktan sonra çekili bulunduğu Salamis Deniz Üssünde 23 Nisan 1941 günü Alman uçaklarının bombardımanı ile batırıldı. Görüntüde, 116 metre uzunluktaki zırhlıyı 1919-1922 yılları arasında sıklıkla demirlediği İzmir Rıhtımı açıklarında görmekteyiz. Arka planda yer alan İtalyan Kız Okulu 1922 yılı yangınından kendini koruyacak ancak, 1930 yıllarından sonra İzmir'in imar uygulamalarına yenik düşerek Cumhuriyet Bulvarının açılışı için yıkılacaktır. Sağında ve solunda yer alan yanmış yapılar ve molozlar ile dolu arsalar ise önceleri iki, daha sonraları ise zaman içinde, yıllar itibarı ile birer birer artarak 1970'li yıllarda sekiz kata erişecek binalarla dolacaktır.



Fot. Wayne

RIHTIM AÇIKLARINDA "LEMNOS" (ΛΗΜΝΟΣ) ZIRHLISI

Yunan Deniz Kuvvetlerinin Lemnos zırhlısı 1908 yılında Amerika'da inşa edilmiş ve 1914 yılında Yunanistan'a satılıncaya kadar İdaho ismi ile Amerikan Donanmasında görev yapmıştı. 1922 yılına kadar da Ege Denizinde, Türk karasularında rahatça dolaşmıştı. Görüntünün 15 Mayıs 1919 gününden sonra alınmış olması muhtemel olup ön direğindeki Yunan bayrağından başka arka direğine de İtalyan bayrağı çekilmiş durumdadır. Lemnos veya diğer telaffuzu ile Limnos gemisi Birinci Dünya Savaşı sırasında tarafsız kalmayı yeğleyen Yunanistan'a göz dağı vermek için tüm Yunan Donanması ile birlikte 1916 yılında Fransızlarca abluka altına alınmıştı. Bu süreçte Yunanistan, Kralcılar ve Venizeloscular olarak ikiye bölünmüş, Venizelos, Kuzey Yunanistan'da ayrı bir devlet kurmuştu. Müttefiklerin Kralı tahttan çekilmeye zorlaması ile sorun çözülmüş gibi görülse ve Yunanistan'a taltif olarak İzmir ve Ege Bölgesi sunulmuş olsa da sorunlar giderilemedi ve Yunanistan'daki ikilik İzmir Felaketine sebep oldu. Kral Constantine 1917 Haziranında tahtı ikinci oğlu Alexander'a bıraktı ve Venizelos yönetime geldi. Böylece Yunanistan savaşa girdi. 1919 yılından sonra Lemnos Zırhlısı, Kalamidas Komutasında İzmir'de üslenen Yunan Donanmasının Sancak Gemisi oldu. İkizi Kilkis Zırhlısı gibi 116 metre uzunluğunda idi ve güçlü topları vardı. Lemnos, 1932 yılında servisten kalktı ve 1941 yılında eşi Kilkis ile birlikte Salamis Deniz Üssünde Alman uçaklarının hedefi oldu.

Fotoğraf Wayne tarafından Körfezde demirlemiş bir Amerikan gemisinden alınmış olup sağ arka planda İzmir Rıhtımı görülmektedir. 20. yüzyıla kadar gelen seyyahların "doğunun incisi" yakıştırmasını yaptığı İzmir, bu tanıma uygun olarak kıyıda dizilmiş beyaz evleri ile körfezi gerçekten inci bir gerdanlık gibi sarmakta idi. Bu Rıhtıma 12 Haziran 1921 tarihinde zor durumdaki Yunan Ordusuna moral vermek ve komuta etmek için Venizelos'un kaybettiği seçimden sonra yönetimi yeniden alan Kral Constantine, yanında bakanları ve veliahtları ile birlikte Lemnos Zırhlısı ile gelerek ayak basmıştı.



Anonim

YUNAN BİRLİKLERİ İZMİR RIHTIMINDA

İzmir Rıhtımı, gerek estetik ve gerekse sağlamlığı açısından yapıldığı dönemin en önemli eserlerinden birisi idi. Selanik Rıhtımı ile aynı tekniklerle aynı zamanda yapıldığı için eşdeğerdi ve iki şehrin görüntüsü birbirine çok benzemekte idi. Bu nedenle 8 Kasım 1912 tarihinde Türk ve Yunan Orduları arasında yapılan antlaşma sonucunda 9 Kasımda Selanik Rıhtımına giren Yunan Ordusu 15 Mayıs 1919'da İzmir Rıhtımına çıkan Yunan Ordusu gibi çiçekler ve her yan Yunan bayrakları ile donatılmış şekilde karşılanmıştı. Ancak, benzer olaylar aynı rıhtımlara sahip olan şehirler arasında benzer şekilde cereyan edemeyecekti.

Görüntüde İzmir Rıhtımında yer alan Yunan Birlikleri, Sarı Kışla'dan cepheye gitmek üzere Aydın Garına doğru yürümektedirler. Ancak, bu kez cepheye giden askerlere evlerin balkonlarından çiçekler atan genç kızlar bulunmazken sadece Yunan egemenliğinin kanıtı olarak evlerde Yunan bayraklarının asılı olduğu görülmektedir. Cepheye giden bu askerlerin pek çoğu fotoğrafın alındığı Rıhtımı bir daha göremeyecek ve sağ kalanlar ise buradan telaş içinde Kokaryalı (Enopi-Reşadiye) istikametine doğru gidecek, takatı kalmayanlar bu güzergahtaki Rumların evlerine sığınacak, bazıları da oralarda ölüp kalacak ve evlerin bodrumlarına gömülecektir. Diğerleri ise Kalabak-Kizman-Urla ve nihayet Çeşme'ye kadar giderek kendilerini almak için bekleyen gemilere binerek Anadolu topraklarını terk etmeye çalışacaktır.



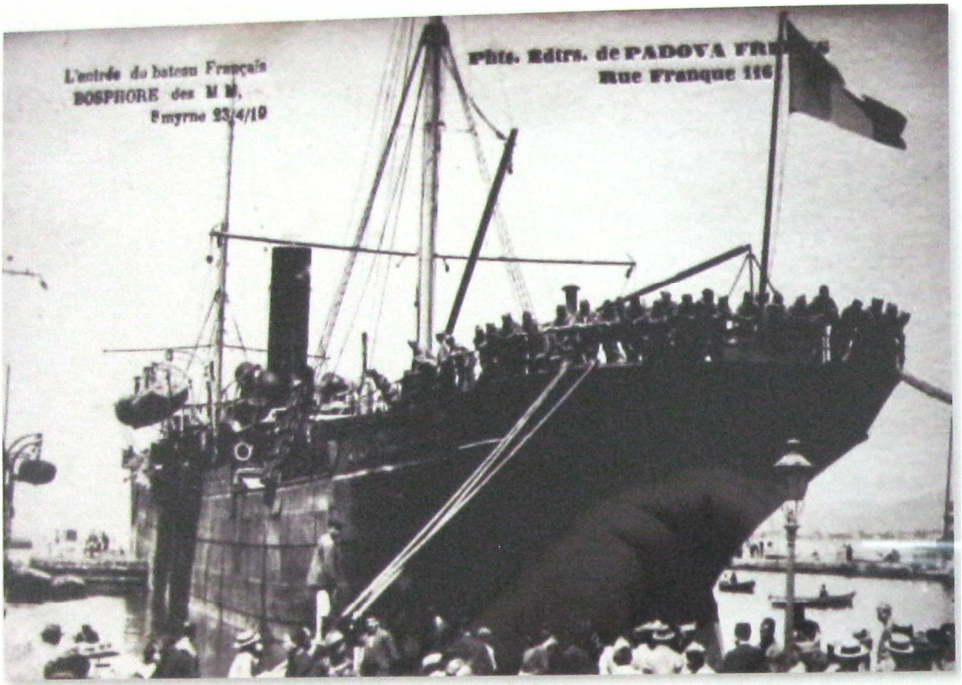
Ed. Padova Frères

İZMİR RIHTIMINDA FRANSIZ BAHRİYELİLERİ

İzmir'in Yunanistan'a verilmesinin kesinleşmesinden sonra Yunanlılar, 6 Mayıs günü Clemenceau ve Wilson'un kabulü ile İzmir'deki Rumları korumak için karaya iki tümen asker çıkardılar. İngiltere'yi İstanbul'da temsil eden Amiral Calthrope'a ise 7 Mayıs 1919'da İzmir'e Yunan Ordusunun çıkacağı bildirildi ve bu tarihten itibaren Corfou ve Midilli'de bekleyen İngiliz, Fransız, Amerika ve Yunan savaş gemileri İzmir Limanına girmeye başladılar. Amiral Calthrope, 14 Mayıs günü İzmir'deki 17. Kolordu Komutanı Ali Nadir Paşaya İzmir ve çevresinin işgal edileceğini bildirdi.

Aynı gün Fransızlar Foça ve Urla'ya, İngilizler Kösten Adasına (Uzun Ada), Yunanlılar ise Yeni Kale'ye asker çıkardılar. İtalyanlar ise 13 Mayıs günü Kuşadası'na zaten çıkmışlar ve Selçuk'a girmişlerdi. Hatta 28 Mart'ta İtalyanlar, Antalya'ya da asker çıkarmıştılar.

15 Mayıs öncesi durum bu merkezde iken yukarıdaki görüntü 26 Ocak 1919 günü İzmir Rıhtımında tek direkli bir Fransız gemisinin bahriyelilerini göstermektedir. Bu dönemlerde geleceği belirlenmiş İzmir'de her hangi bir direniş olmamaktadır. Şehir, sanki üçlü ittifak olarak kabul edilen İngiliz, Fransız ve İtalyanlardan ve hatta Amerika'dan medet umar bir hava içindedir. Halbuki görüntünün alındığı dönemlerde İzmir çoktan işgal edilmiş bir durumdadır ancak, sahibinin İtalya mı yoksa Yunanistan mı olacağı tartışılmaktadır.



Ed. Padova Frères

"MESSAGERIE MARITIMES"İN "BOSPHORE" İSİMLİ GEMİSİ RIHTIMDA

23 Nisan 1919 günü Rıhtıma yanaşmış olan Bosphore isimli Fransız gemisinin İzmir'e bir grup Fransız askeri çıkarırken alınmış olan görüntü işgalin 15 Mayıstan çok önceleri başladığını göstermektedir. Fransızlarla birlikte İngiliz, İtalyan ve Yunan askeri birlikleri bu tarihlerden çok önceleri İzmir'de kendi tabiiyetinde veya Osmanlı tabiiyetinde olan vatandaşlarını ve ticari haklarını koruma bahanesi ile karaya çıkmışlardı.

13 Kasım 1918 tarihinde İstanbul önlerinde demirleyen savaş gemileri gibi bu tarihlerden itibaren İzmir Körfezinde de aynı ülkelerin gemileri demirlemişti. İzmir'deki Osmanlı askeri birlikleri terhis edilirken sadece Sarı Kışla'da sembolik bir birlik kaldı. Bu dönemde karaya çıkmış olan İtilaf Devletleri şehirde "Abluka ve Seyrüsefer Komutanlığı" (Naval Blockade Command) adı altında kurmuş oldukları teşkilat ile gerçekte yönetimi de ellerine almışlardı. Her ne kadar 21 Ocak 1919'da bu abluka kalktı ise de, İngilizler Birinci Dünya Savaşı sırasında bir ara üs olarak kullandıkları Uzun Ada (Kösten) ve Karaburun'a asker çıkarmışlardı. Yunan gemileri de İzmirli Rumlara yardımcı olma amacı ile Yunanistan'dan askeri eşya ve malzeme taşıyorlardı. Fransızlar da Foça'ya yerleşmişlerdi.

İzmir'deki Kolordu Komutanı Nurettin Paşa ise eli kolu bağlı olayları gözlemekten başka bir şey yapamıyordu. Bu süreçte Amerikalılar ise bir sivil savaş yürüterek, Orta ve Doğu Anadolu'da misyonerleri ile Ermenileri örgütlüyordu.



Ed. S.L. Cassar Photo

İZMİR'E GERİ DÖNEN SON YUNAN SÜVARİ BİRLİĞİ

8 Eylül 1922 tarihinde alınmış olan bu görüntü geri çekilen bir Yunan Süvari Birliğini göstermektedir. Her ne kadar birliğin batıya doğru yürüyüşünün sabah ve fotoğrafın da batıdan doğuya doğru alınmasından ötürü belirli bir fluluk gözlenmekte ise de görüntü bir yorgunluk ve veda anısı taşımaktadır. Bu birlik aynı zamanda 30 Temmuz 1922 günü İzmir'de büyük kutlamalarla ilan edilen İyonya Devleti Ordusunun bir parçası idi. Merkezi İzmir olan bu uydu devletin alansal büyüklüğü 18.000 kilometrekare ve nüfusu da bir buçuk milyon olarak planlanmıştı. Kuruluş törenlerine katılan Prens Andréas ise 9 Eylül 1922 gününden önce bir İngiliz gemisi ile Batı Anadolu'yu terk etmişti. Aynı şekilde töreni düzenleyen İzmir'deki Yunan Yüksek Komiseri Sterghiadhis de İzmir'i terk ettikten sonra Yunanistan'a dönememiş, Fransa'ya sığınmıştı. Özellikle Anadolu Rumlarını rahatlatmayı amaçlayan bu devletin kuruluşunda İngiltere de istekli davranmıştı.

Venizeloscu ve Kralcı olarak ikiye bölünmüş Yunan yönetiminde, Venizeloscular Bağımsız İyonya veya Batı Anadolu Devleti, Kralcılar ise bir askeri yönetimden söz ediyorlardı. İngiltere ise özerk bir hükümet istiyordu. Yunan işgalini kabul etmiş olan İzmirli Türkler ise Batı Anadolu Özerk Hükümeti ismi ile Yunanistan destekli ve Padişaha bağlı bir devlet kurulmasını amaçlıyorlardı. Yunan Ordusu çekildikten sonra bu yeni devletin ordusunun nüvesini halihazırda Yunan Ordusunda görev yapan, Anadolu'da yaşayan ve hatta Anadolu doğumlu 35.000 Osmanlı veya Yunan tebaasındaki İzmir ve Batı Anadolu'lu Rumun oluşturması da hedeflenmişti.



Anonim

RIHTIMDA ESİR YUNAN ASKERLERİ

Yunan Ordusunun geri çekilişi sırasında ve cephelerdeki çeşitli savaşlarda her iki taraftan da çok sayıda esir alınmakta idi. Ancak, alınan bu esirlerin barındırılması taraflar için büyük sorunlar yaratıyordu. Türk tarafı alınan esirlerin bir kısmını Anadolu'nun iç kısımlarına yolluyor, Yunan Ordusu ise gemilerle Türk esirleri Yunanistan'a gönderiyordu. Esir Yunan askerleri için Ankara, Yahşihan, Talas, Afyon, Adana, Konya, Uşak gibi yerleşmelerde esir garnizonları (Üsera Garnizonları) kurulmuştu. 1922 sonlarına doğru Alaşehir ve İzmir'de de bu tür garnizonlar kuruldu. Zira geri çekilen Yunan Ordusundan arkada çok sayıda esir kalmıştı. Bu esirlerin hepsisin asker olmadığı, aralarında yine çok sayıda sivil Rumun bulunduğu da bir gerçekti. Bunlar Anadolu'da yaşayan ve Yunan Ordusuna katılan sivillerdi. Bilal N. Şimşir'in, Türk Tarih Kurumu tarafından yayınlanan *Lozan Telgrafları I (1922-1923)* isimli eserinde yer aldığı üzere kesin olmamakla birlikte, savaş sonunda Yunan esirleri 116 subay, 16.648 er, 74 sivil, 34 kadın ve çocuktan ibaret idi. 2 Eylül günü esir edilen 1. Yunan Kolordusu Komutanı Nikolaos Trikoupis (1869–1956), yine esir olan 2. Kolordu Komutanı General Digenis ve diğer üst düzey komutanlarla birlikte Talas'taki esir garnizonunda tutulmuştu. Trikoupis esir iken 5 Eylül günü, General Georgios Hatzanestis'in 30 Ağustosta istifası sonrası, Yunan Orduları Başkomutanı olarak atanmıştı. Yaklaşık bir yıl kadar süren esareti sonunda, 1923 yılında esir mübadelesi ile Yunanistan'a iade edildi.

Görüntü, teslim olmuş Yunan askerlerini Rıhtımda, Sarı Kışla istikametine doğru yürürken göstermektedir. İlk aşamada Sarı Kışlada kurulan geçici esir kampında 400 civarında Yunan askeri konumlandırılmıştı. Savaş esirlerinin büyük kısmı Lozan öncesi Yunanistan'a iade edilmiş, kalanlar ise 30 Ocak 1923'te imzalanan Sivil Tutukluların Geri Verilmesi ve Savaş Tutsaklarının Mübadelesine İlişkin Türk-Yunan Anlaşması sonrasında serbest kalmıştı.



Anonim

İZMİR LİMANI, 9 EYLÜL 1922

Müttefik Devletlerin Donanması geri çekilen Yunan Ordusuna destek vermenin yanında İzmir'de yaşayan kendi vatandaşlarını korumak ve almak için İzmir Limanına 9 Eylül 1922 gününden önce gelmişti. Bu gemilerin bir kısmının mendirek içine de bağlandığı ancak, yangının başlaması ile birlikte açığa alındığı da bilinmekte idi.
Fotoğraf, İzmir'den Amerika'daki haber ajanslarına yollanmış olup, Eylül ayı başında Körfezdeki İtilaf Devletleri Donanmasını göstermektedir. Fotoğrafın arkasındaki yazıdan görüntünün Hisar Camiinden alındığı anlaşılmaktadır.

Açıkta demirlemiş olan pek çok savaş gemisi arasında soldan sağa doğru Amerika Birleşik Devletlerine ait Mc Dougal Torpidosu, Fransız Zırhlısı Paris, Amerika Birleşik Devletlerinin Arizona Savaş Gemisi ve onun arkasında Fransız Zırhlısı Edouard Renan yer almaktadır. Solunda da sırası ile İtalyan Savaş Gemisi Duoillio. İngiliz Amiral Gemisi Iron Duke ve arka planda da Yunan Gemisi Kilkis görülmektedir.

Bu gemiler arasında ilk olarak 3 Eylül Pazar günü Iron Duke İzmir'e gelmişti. Savaş gemileri dışında İzmir'de, şehri terk etmek isteyenleri almak için pek çok ticari gemi de bulunmakta idi ve bunlar arasında bir de Japon gemisi vardı. Zira İstanbul'un işgalinde şehrin ortak yönetiminde söz sahibi olan ülkeler arasında sonradan savaşa katılan Japonya, Yüksek Komiser Uchida tarafından temsil edilmekte idi. Bu nedenle olsa gerek İzmir'e Eylül ayında gelen ticari gemiler arasında mültecileri taşımak için bir Japon gemisi Akdeniz'de seyrederken rotasını değiştirerek İzmir'e yönlendirilmişti.

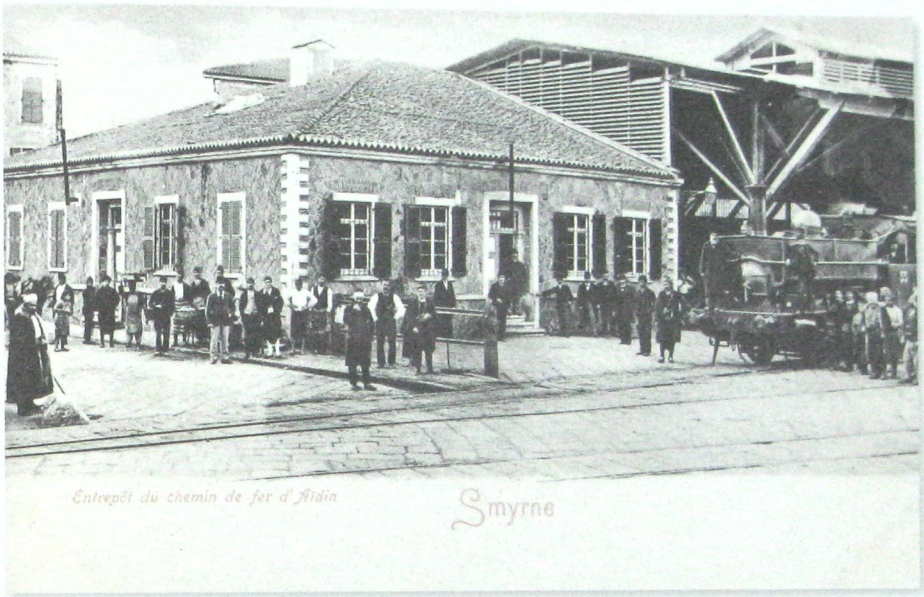


Fot. Rubellin et Fils

AYDIN GARI GÜMRÜK DEPOLARI VE "ALPHONSE RUBELLIN"

Rıhtımın tamamlanması ile birlikte Aydın Garı ile Gümrük Depoları arasına, Rıhtım boyunca döşenen tramvay hattında bir süre sonra tren işletilmesi gündeme gelmişti. Ancak gerek Rıhtımda arsa almış olanlar gerekse Kasaba Hattı İşletmesi bu girişime karşı çıkmışlardı. Zira lokomotif İzmir için yeni ve tanınmayan bir araçtı. Gürültülü, dumanlı ve kıvılcımlar saçarak demir çubuklar üzerinde ilerlemekteydi. Bu nedenle Valiliğe yapılan baskılar sonuç vermiş ve hattın yapımı bir süre gecikmişti. Ancak, Haziran 1876'da tramvay rayları yenilenmeye başlandı. Verilen izinde lokomotiflerin duman ve kıvılcım çıkarmaması, Rıhtım üzerinde yayaların geçişlerini engellememek veya yayaları korumak için parmaklıklar konması şartı ileri sürülmüştü. Rayların döşenmesi bitince ne yazık ki bu önlemler kağıt üzerinde kaldı ve Avrupa şehirlerinde tramvayların lokomotifle çekildiğine ikna edilen Vilayet yetkilileri geceleri Rıhtımdan geçen trenlere karşı sessiz kaldılar. Mahsulün yoğun olarak İzmir'e geldiği dönemlerde nadir de olsa trenlerin gündüz de Rıhtımda ilerlediği görülüyordu.

Görüntü 1880 yıllarında Alphonse Rubellin et Fils (Oğlu) tarafından işletilen fotoğraf stüdyosunun bir ürünüdür. Rubellin Fotoğrafhanesini, oğlu ile çalışmaya başlamadan önce Passage Mattheysz'de Photographie Parisienne adı ile görüyoruz. Daha sonra Frank Sokakta 120 nolu binada, gümüş eşya ve takılarının imalat ve satışının çarşısı olarak da bilinen Daniel de Hochepied'nin karısına ait Madama Han/Psaro Handa görmekteyiz. Rubellin'in çektiği CDV'lerin (Carte de Visite) arkasına koyduğu logolardan 1860 yılında stüdyosunu İzmir'de kurduğu anlaşılmaktadır. Kendisi hakkında çok az bilgi bulunmakla beraber aile kökünün Fransa'nın Savoi bölgesinden geldiği sanılmaktadır. İzmir ve çevresi hakkında en çok görüntü alan fotoğrafçıların başında gelmektedir.



Anonim

RIHTIMDA AYDIN GARI GÜMRÜK DEPOLARI

Kırım Savaşı, Osmanlı İmparatorluğunda bir dizi ilklerin başlangıcı olmuştu. İmparatorluğun 1839'da Avrupa'ya araladığı kapı bu tarihten sonra ardına kadar açılmıştı ve bunun sonucunda 1875 yıllarında Duyun-u Umumiye ortaya çıkacaktı. Açılmış olan kapıdan Avrupalılar rahatça girip çıkıyordu. Bu sürede ucuz iş gücü ile İzmir'den Anadolu içlerine demiryolları döşeniyordu. Bu ucuz iş gücüne Kırım Savaşı sırasında kullanılmış ve daha sonra işi bittiği için sökülen rayların Aydın Demiryolu Şirketi tarafından çok ucuza satın alınarak Aydın Hattına döşendiği de bir vakıa olarak ortaya çıkmaktadır. Ucuza temin edilen raylar ile hat 1 Ağustos 1866 tarihinde Aydın'a erişmişti. Hattın işletmeye açılan her kısmı için yeni bir tören yapılıyor ve bu törenlere şehrin ileri gelenleri davet ediliyordu. Görüntü Rıhtım Tramvay Hattı üzerinden Limandaki Gümrük Depolarına erişmiş bir lokomotifi, bir tür törene mahzar olmuş durumda belirlemektedir. Sol planda yeni işlevin hizmete girmesindeki törende önemli rol sahibi olan bir dini kişi yer almaktadır. Sağ plandaki hangar yapısı ise uzun süre Gümrük Depoları karşısında yer aldı ve 1970 yıllarında yıktırıldı. Aydın Garından ve ona bağlı çalışan Punta İskelesinden, Rıhtım boyu döşeli tramvay hattını kullanan bu trenler Gümrük Depoları önüne kadar hiçbir yerde duraklama yapmamakta, sadece mal taşımakta kullanılmakta idiler.





Fot. Sabah and Joaillier

AYDIN GARI DEPOLARI VE "JOHN TURTLE WOOD"

Aydın Garının ve hattının işletmeye açılmasından sonra imalatı tamamlanan ve Rıhtım başında yer alan Gümrük Depolarına kadar döşenen tramvay hattından ana amaç bu iki nokta arasında mal taşımacılığı yapmak idi. Bu dönemde döşenen tramvay hatlarının ray açıklığı trenlerin geçmesine de olanak sağlamak amacı ile 1.44 metre olarak döşenmişti. Aydın Garından gelen malların tümünün Gümrük Depolarına sığmaması nedeni ile depolar karşısına ek bir depo yapılması da gündeme gelmişti. Bu amaçla kaba taş örgü ve üzeri lamarina döşeli büyük bir hangar Gümrük Depoları önünde yer aldı. Her hangi bir mimari özelliği bulunmayan bu yapı senelerce Rıhtım üzerinde tramvaylar kalktıktan sonra da depo görevine devam etti.

Aydın Hattının istasyonlarından farklı olan bu yapı istasyon binalarını tasarlayan İngiliz Mimar ve Mühendis John Turtle Wood tarafından tasarlanmamıştı. Ancak, Wood Aydın Hattı boyunca çok sayıda istasyon binasını tasarladı ve inşa etti. 1858 yılından itibaren İmparatorluk tarafından görevlendirilmiş olmasına karşın, özellikle Ayasuluk yöresinde Artemis Tapınağından etkilenerek burada kazılar yaptı. Hiçbir arkeolojik niteliği olmamasına karşın bu konuda İstanbul'daki Sefaret sayesinde istasyon binaları yakınlarında bulunan kalıntılarda kazı yapma imtiyazı aldı. Bu konuda British Museum'dan da destek alarak bulduğu eserleri tren hattı ile Aydın Garı ve İskelesine taşıttı ve oradan da İngiltere'ye yollanmasını sağladı Bu işlerde, istasyon yapımında çalışan ve arkeolojik kazılarda niteliksiz işçileri kullandığı için pek çok tahribata da sebep oldu. 1874 yılına kadar Efes Tiyatrosu da dahil olmak üzere sayısız kalıntıyı ortaya çıkardı.

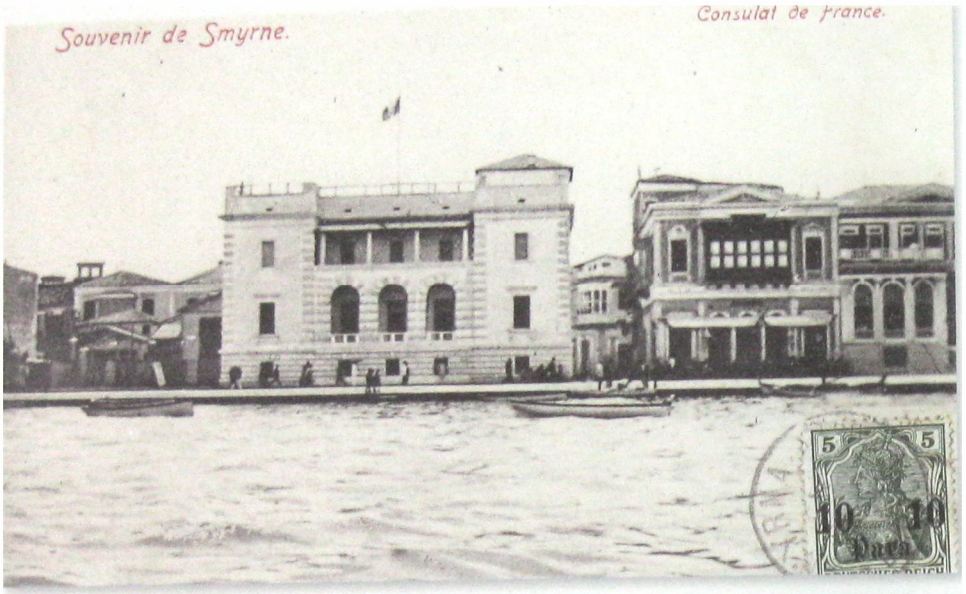


Fot. Sabah and Joaillier

VİLAYET NÜFUSU VE İZMİR

20. yüzyıl başında Aydın Vilayeti, İzmir, Saruhan, Aydın ve Denizli Livalarından oluşmakta ve 40.556 km²'lik bir alan kaplamakta idi. Vilayete bağlı olan kazalar da günümüzde hemen hemen aynı adı taşıyordu. Kemal Karpat'ın *Osmanlı Nüfusu 1830-1914* isimli eserine göre de 1914 yılında Aydın Vilayetinde 1.608.752 kişi yaşamakta idi. Bu nüfusun 1.249.067 kişisi Müslüman 299.096'sı Rum, 35.041 kişisi Musevi, 19.395'i Ermenilerden oluşmuştu. 1888 yılı Salnamesinde ise Aydın Vilayetinde 1.109.322 Müslüman, 220.932 Rum, 20.708 Musevi, 12.350 Ermeni yaşadığı ifade edilmekte ve bu nüfusa ek olarak da 37.450 Osmanlı tebaasında olmayan kişinin de İzmir'de yaşadığı belirtilmekte idi.

İzmir, 1914 yılında 13 kazası, 25 nahiyesi ve 722 köyü ile 640.767 kişilik bir nüfusa sahipti ve Birinci Dünya Savaşının sona ermesi ile bu sayı 605.584 kişiye inmişti. Bu azalmada temel sorun savaş yılları arasında bazı azınlık grupların güvenlik nedeni ile ülkeyi terk etmeleri/ettirilmeleri olarak gösterilmektedir. Bu yıldaki Vilayet nüfusu da 1.589.197 kişi idi. 1919 yılı Yunan İşgali akabinde ise Aydın Vilayetinde 1.579.006 kişinin yaşadığı ileri sürülmektedir. İşgal dönemindeki toplam Rum nüfus sayısı ise 223.924 kişidir. Ancak 1919 ve sonraki yıllarda bu sayı artacak ve Türklerin oranı azalacaktır. 1900'lü yılların başında ise Aydın Vilayet nüfusu 1.634.080 kişi olup bunun 285.493 kişisi Rumdur ve bunların 180.810'unun İzmir Sancağında yaşadığı ifade edilmektedir. Her ne kadar Aydın Sancağında Müslüman nüfus sayıca çok idi ise de ticaretin aracılık hizmetleri genellikle Rum, Ermeni ve Museviler tarafından götürülmekte idi. Görüntü ihracat limanı olarak İzmir Gümrüğünde bu gruplardan bir kesit vermektedir.



Ed. Zachariou & Koury

FRANSIZ KONSOLOSLOĞU

Rıhtımın bitmesi ile daha önceleri iç kesimde yer alan ancak, kıyı ile irtibatlı olan Fransız Bahçesi denize uzandı ve burada Fransa'nın yeni konsolosluk binası yer aldı. Görevleri gereği Fransız Konsolosları kendi vatandaşlarının kayıtlarını tutmakta ve askerlik dönemlerinde bu kişiler görevlerini Fransa Ordusunda yapmakta idiler. Bunlar arasında Fransız olmayan ve hatta Fransızca bilmeyen kişiler de vardı. Fransa'nın koruması altına girmek için yapılan müracaatların değerlendirilmesi sonucunda bu tür kişiler ve özellikle bazı Rum ve Ermeniler yabancı statüsüne geçiyorlardı. Bu nedenle İzmir'de hiçbir zaman tam bir yabancı nüfusu belirlemek mümkün olamıyordu.

Katolik veya Levanten veya Frank kelimesi ile anılan pek çok kişi kendisini yabancı kapsamında görüyor, konsoloslukların koruması altında olanlar ile tabiiyet konuları sayımlarında karışık sonuçlar ortaya çıkıyordu. Osmanlı tabiiyetinde olup da konsolosluklar tarafından koruma altına alınanlar kendilerini yabancı statüsünde görüyordu. Marie-Carmen Smyrnelis, *Une Société Hors de Soi; Identités et Relations Sociales à Smyrne au XVIII. et XIX. Siècles* isimli doktora tezinde 18. yüzyılda İzmir'deki yabancı sayısını 200-300'ü Fransız olmak üzere 700–800 kadar vermektedir. C. Soldatos da 19. yüzyılın sonunda bu sayının 15.000 olduğunu ileri sürmektedir. Bunlar arasında Malta orijinliler de dahil olmak üzere 3.000 kadarı İtalyan ve 2.000 kadarı ise aynı oranlarda İngiliz, Fransız ve Avusturya vatandaşı idi. 1855 yılından itibaren İzmir'de konsolosluk açmış olan Yunanistan'ın vatandaşlarının sayısı 19. yüzyıl ortalarında 3.000 kadar iken yüzyıl sonunda 15.000'e çıkmıştı. Bu sayıların arasında yabancı statüsünde olup da Osmanlı kontrolü altında olmamak için konsolosluklarda kayıtları olmayanlar da vardı. Bunlar özellikle Rumlardı. Bütün olasılıklarla birlikte 19. yüzyıl sonunda İzmir'deki toplam yabancı sayısı 50.000 civarında idi.

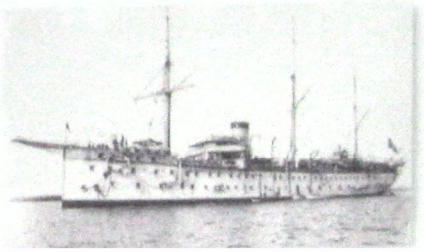


Fot. M. Mercier, Voyage du Dugay Trouin

LODOSTA İZMİR RIHTIMI VE "DUGAY TROUIN"

Dugay Trouin, 1878 yılında Fransız Donanmasına katılmış ve daha sonraları Donanmanın eğitim gemisi olarak hizmet vermeye başlamış üç direkli bir Belle Epoque gemisidir. 1902-1903 ve 1904-1905 yıllarındaki ve daha sonraki yolculuklarında Atlantik ve Akdeniz'i kapsayan eğitim yolculuklarının her birinde 1902, 1904, 1907, 1909, 1910 yıllarında İzmir'e de uğramıştır.

Bu seyahatler sonucunda; 1902-1903 yılında 480 ve 1905 yılı ziyaretinden sonra her biri 6 parçalı görüntüyü kapsayan 71 karttan oluşan birer albüm yayınlanmıştır. 1904-1905 yılı albümünde İzmir 46 nolu tek bir kartta 6 parçalı olarak yer alırken 1903 yılı için İzmir'e ait 399-410 nolu kartlardan oluşan 11 kadar görüntü verilmiştir. Bu görüntülerin çoğu iç kesimlerdeki sokak yaşamından kesitler aktarmaktadır. Bunlardan yukarıda yer alan 400 numaralı görüntü İzmir Rıhtımına ait olup 1903 yılında lodoslu bir günde alınmıştır.





Fot. Ethem Nuri

CUMHURİYET MEYDANI VE İTALYAN OKULU

28 Temmuz 1932'de açılışı yapılmış olan Cumhuriyet Meydanındaki Atatürk Heykeli, İtalyan Heykeltıraş Pietro Canonica'nın (1869–1959) Türkiye'deki son Atatürk heykelidir. Kendisi 1927'de Ankara'da Etnografya Müzesi önünde ve yine aynı yıl Zafer Meydanındaki Atatürk heykellerini yaptı. Bir yıl sonra da İstanbul Taksim Meydanındaki Cumhuriyet Anıtı'nı gerçekleştirdi. İzmir Cumhuriyet Meydanının yeri ise 1925 yılı planında belirlenmişti. Bu alan Kraemer Place ve bu yapının üst katında yer alan Club Hellenique'in bulunduğu kesimdi. Ancak, söz konusu alan yangının kalıntıları ile doluydu. Kısa sürede alan temizlendi ve heykelin yer alacağı meydanın arkasındaki kısımda 9 Eylül 1933 günü İzmir Panayırı açıldı. Aslında bu alan İzmir'in yangın sonrasında yapılan İmar Planında Belediye Binasının yapılması için ayrılmıştı.

1936 yılında bu kesimdeki Panayır, konut alanları arasında planlanmış 41, 72 ve 76 nolu üç yapı adasını kapsayan park alanına, onbeş yapı adası daha eklenerek Kültürpark adı ile tanımlanarak oluşturulan geniş bir bölgeye taşındı. Bu yıldan sonra heykelin arkasındaki alan kısa bir süre Nikah Salonu olarak kullanıldı. 1964 yılında bu alanda Büyük Efes Oteli açılıncaya kadar 20 nolu bu yapı adası sahipsiz ve bakımsız kaldı.

1925 yılının Danger Planında Cumhuriyet Meydanı, planlandığı günkü biçiminde günümüzde korunmuş bir alan olmasına karşın, arkasında planlanmış Belediye Alanı gerçekleşmedi. Bu durum plana aykırı ilk karardı ve bu şekilde Danger'lerin yaptığı plana aykırı davranışlar İzmir'de peş peşe görülmeye başladı. Caddeler daraltıldı Kadife Kale etekleri imara açıldı Alsancak'ın uç kesiminde yer alması planlanmış üniversite kampus alanı hiçbir zaman gerçekleşmedi.



Anonim

CUMHURİYET MEYDANI VE PASAPORT MEVKİİ

René ve Raymond Danger Kardeşler tarafından tasarlanmış olan İzmir'in 1922 yangını sonrası yapılan imar planında Belediye Binası yapılması için ayrılmış yapı adası ve önünde yarım daire şeklinde planlanan ve Belediye Meydanı olarak tasarlanmış olan kısımların yangın öncesinde İzmir Rıhtımının en popüler mekanlarından olan ve Club Hellenique'i de üst katında barındıran Kraemer Palace'ın bulunduğu mekan ile aynı yere gelmesi ilginç bir ikilemin yansıması olarak değerlendirilmektedir. Bu aşamada İzmir Belediyesinin kabul ettiği imar planının uygulanma süresinde maddi güçlükler ile karşılaştığı da bilinen bir gerçektir. Diğer taraftan İzmir'in çöken ekonomisini canlandırmak amacı ile düzenlenmiş olan İktisat Kongresi ve yerli malların tanıtımı için düzenlenmesi karalaştırılan İzmir Panayırı ile Belediyenin sorunları arasında da bir paralellik bulunmaktadır.

İlk aşamada İkinci Kordonda Guiffary Han olarak bilinen ve fiiliyatta Osmanlı Bankası Deposu olarak kullanılan "depo han" kongre ve sergi alanı olarak kullanıldı. Daha sonra mekan sıkıntısı içinde kalan Belediye, Mithatpaşa Sanat Okulunu sergi salonu olarak kullandı. 1934 yılında ise ekonomik sorunları nedeni ile İmar Planında Belediye Binası olarak ayrılan alana Belediye Binasını yapamayan Belediye, bu alanı Panayır Alanı olarak belirledi. İki sene bu alanda kurulan Panayır daha sonra ekonomik çıkmaz içindeki Belediyenin imara açamayacağı alanları Kültürpark Alanı olarak belirlemesi ile bu kesime taşındı. Bu davranışlar ile devam eden plana aykırı uygulamalar sonucunda eski Panayır alanına yapılan tek katlı bina kısa bir süre sonra yıkıldı ve 1952 yılında tüm alan Emekli Sandığına devredildi. Burada yapımına başlanan otel inşaatı 1964 yılına kadar natamam vaziyette kaldı ve bu yıldan sonra tamamlanarak Büyük Efes Oteli olarak hizmet verdi. Görüntünün alındığı yıllarda heykelin önündeki alanın görkemi ile ters düşen arkada sol planda kalan ve görülmeyen alan ilgisizlik ve bakımsızlık sonucu terk edilmiş bir durumdadır.



Fot. Ethem Nuri

CUMHURİYETİN İLK DÖNEMİNDE RIHTIM

1891 yılında İzmir Liman ve Rıhtımını inşa eden Dussaud'ların işletmeyi sattıkları yeğenleri Elie Guiffray'in yakın dostu olan ve Wittall ailesinin kızları ile evli olan Aimé Tissot, İzmir Tramvay Şirketinin uzun süre müdürlüğünü yaptı. Bu yıllarda Tramvay Hattında durak noktaları Gümrük, Carpuza, Huck, Alambra, Bellavista, Chalker, Bains (Banyolar), Carmagniolo ve Pointe olarak isimlenmiş iken 1923 sonrasında aynı yerlere sırası ile Konak, Dolma, Gümrük, Saman İskelesi, Pasaport, Güzelyer, Alsancak Vapur İskelesi, Alsancak Gar isimleri verildi. Ücretleri de 1900'lü yıllarda tam güzergahta 7.00 metelik (70 para) iken işletmenin son dönemlerinde bu güzergah 6 kuruşa çıkmıştı.

Rıhtımda tramvay hattının yapılması 27 Kasım 1867 yılında, Jaques Thobie'nin *Les Interets Economics, Financières et Politiques Français dans la Partie Asiatique de l'Empire Otoman de 1895 à 1914* isimli eserinde yer aldığı üzere Osmanlı Nafia ve Ticaret Bakanlıklarında imzalanan sözleşmede iki hatlı olarak yer almakta idi. Rıhtım genişliği de 18.00 metre olacaktı ve 6.00 metresi korumalı olarak tramvay hattına ayrılacaktı. Zira bu güzergahta geceleri yük katarları da çalışacaktı. Ancak, sonradan yenilenen sözleşmelerde yer almamasına karşın tramvay hattı sadece durak noktalarında çift hat olarak yapıldı. Rıhtım genişliği de yer yer 18.00 metrenin üzerine çıktı. Tramvayların kalkmasından sonra Cumhuriyetin kurucusu Mustafa Kemal adına yapılan heykelin yer aldığı görüntüdeki alan, meydan olarak tekrar düzenlenecek ve heykelin önünden geçen yol meydan düzenlemesine katılacak, alanda büyüme olacaktır.

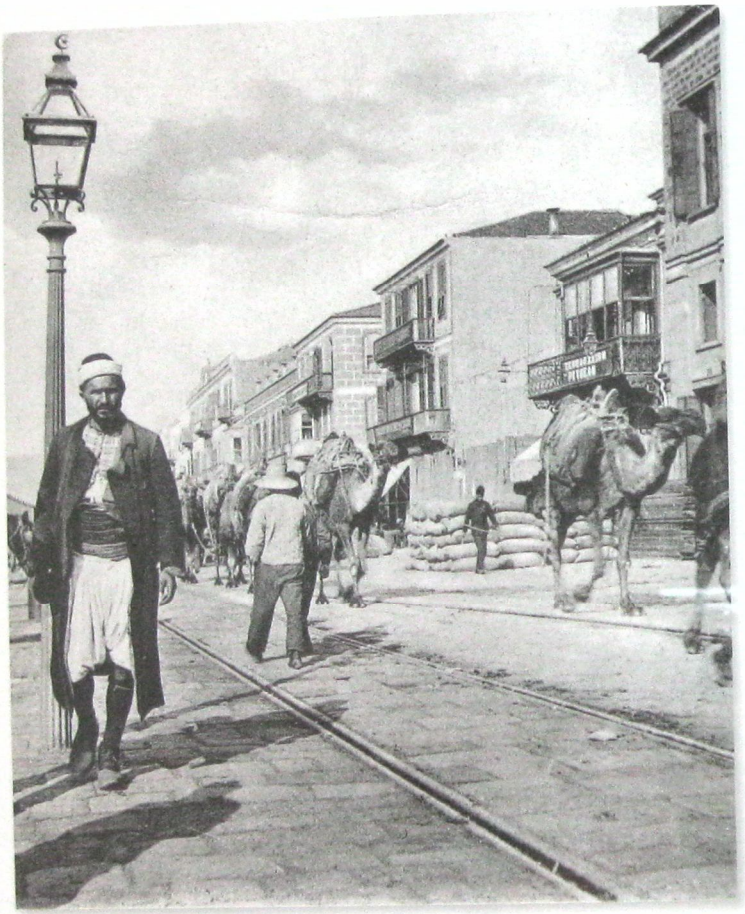


Fot. Leonar

RIHTIM TRAMVAYI VE NARLIDERE TRAMVAY HATTI

Mithat Paşanın İzmir Valiliği döneminde düzenlenmeye başlanan Konak-Kokaryalı (Enopi/Reşadiye) Caddesi boyunca bir tramvay hattı yapılması 1882 yılında gündeme geldi ve uygun görülerek Mayıs 1883'te 45 yıllık işletme imtiyazı alındı. İşletmeye başlanan hat 1889 yılında şartlara uymayınca Belediye tarafından geri alındı ve 1890 yılında Osmanlı ebaasından İstanbullu Nişanyan Harenç'e işletme hakkı verildi. 1908 yılında da hat Belçikalı bir şirkete satıldı. Bu şirketin < işi 8 Haziran 1909 tarihinde Sarayın onayını alarak İzmir Belediyesi ile hattın Narlıdere'ye kadar uzatılma sözleşmesinin imzalanması oldu.

Tek hatlı ve at çekişli bu güzergahın projeleri altı ayda tamamlanacak ve takip eden altı ay içinde de işletmeye başlanacaktı. Aksi takdirde sözleşme iptal edilecekti. Belediye, Nafıa Vekaletine denetim için her ay 40 lira ödeyecekti. İletmede görev alacakların üniformalarını ve taşıma ücretlerini Belediye belirleyecekti. Buna göre kilometre başına her <işi birinci mevkide 30, ikincide ise 20 para ödeyecekti. Elde taşınmayan her koli en az elli kilo ve bunun üzerindekiler e 100 kilo kabul edilecekti. 20 para kayıt, 20 para da indirme bindirme ücreti olarak ayrıca alınacaktı. Depoda bekleyen mallardan da her elli kilo için gün başına yine 20 para kira alınacaktı. Yük sahibinin tartıya itiraz etmesi halinde de her eni tartı için yine 20 para ek ücret ödenecekti. Görevliler ücretsiz seyahat edecek ve 3-7 yaş arası çocuklar, üniformalı skerler ve diğer personele yarı tarife uygulayacaktı. Şayet tramvayda iki çocuk var ise bunlar tek bir yer işgal edecekti. Belediye, Şirketten her yıl net ücretin %20'sini Guraba-i Müslimin ve Sanayi Mektebine (Sanat ve Meslek) verilmek üzere tahsil edecekti. Yemen İsyanlarının artması, İtalya ile anlaşmazlıklar ve Balkanlardaki ayaklanmalar bu projenin sonlanmasını engelledi.



Ed. Collection CSD

İZMİR RIHTIMI, SİGORTALAR VE BASIN YAYIN

Rıhtımın tamamlanarak kıyının yapılaşmaya başladığı 1888 yılında yayınlanmış olan *Aydın Salnamesi* İzmir şehrinde, İngiltere, Fransa, İtalya, Avusturya Macaristan, İran, Almanya, Belçika, Rusya, Yunanistan, Amerika, İsveç-Norveç, İspanya, Felemenk, Danimarka, Portekiz Devletlerinin Konsolosluklarının bulunduğunu ifade etmektedir. Ticaretin gelişmişliğinin bir diğer göstergesi olarak kabul edilen sigorta şirketlerinin sayısı ise 30'dur. Bunların 22 tanesi İngiliz, 3'ü Fransız, 3'ü İsveç, 1'i Avusturya ve bir diğeri de Yunanlı idi. Bu şirketlerin 14 tanesi ise sadece deniz ticareti ve gemi sigortası konusunda ihtisaslaşmıştı. İngilizlerin elinde tuttuğu ticarete karşın kültür hayatı Fransızların etkisinde olup, bunun sonucu olarak da İzmir'de çıkan gazetelerin 3'ü Fransızca, 3'ü Rumca, 2'si Türkçe ve birer tanesi de İtalyanca ve İbranice yayınlanıyordu. Mevcut 17 matbaanın sadece birisi, Çukur Handa, Nuri Efendiye ait olup sadece Türkçe baskı yaparken, 8'i Türkçe, Fransızca ve Rumca baskı yapmakta idi. Diğer matbaaların 4'ü Fransızca ve Rumca, 2'si İbranice ve bir tanesi de Ermenice üzerine çalışırdı. Dedeyan'ın matbaası ise her lisanda baskı yapmakta idi.



Anonim

ŞİRKET-İ HAMİDİYE VE HAMİDİYE İSKELESİ

Şirket-i Hamidiye (Hamidiye Şirketi) 1883 yılında Körfezde düzenli deniz ulaşımını sağlamak için kurulmuştu. Bu tarihten önce deniz ulaşımını sağlayan ve Jolly Carmoly'ye ait şirket Hamidiye ile rekabet edememiş ve gemilerini bu şirkete atmıştı. Böylece Hamidiye Şirketinin gemi sayısı kısa sürede 13'e erişti. Ana iskele olan ve Alexandrie Otelinin karşısında mavnalar üzerinde yer alan iskele mendirekler içindeki tek tesisi idi. Burası ana hareket yeri olarak kullanılmakta ve her yöne buradan gidilmekte idi. Zaman zaman deniz kazaları ile de karşılaşan işletme için 1908 yılı parlak bir yıl olmamıştı. Aynı yılın 23 Nisan günü mendirek içindeki ahşap iskeleden hareket eden Terakki ve Göztepe Vapurları çarpışmışlardı.

Bundan birkaç ay sonra, 30 Eylül akşamı Şirketin, 1888 yılı yapımı ve 34 metre uzunluğundaki İstanbul isimli vapuru İelanik'ten gelerek rıhtıma girmekte olan Kesendire Gemisi ile çarpışarak battı. Olayda 66 (63?) kişinin ölmesi sonucunda gemi seferleri uzunca bir süre durduruldu. Bu olaydaki en önemli sonuçların başında, kazanın ertesi günü Hamidiye ve Karşıyaka İskelelerinin yakılması ile olayların tırmanması görülmektedir. Diğer iskelelerin ve tersanenin de benzer olaylara ahne olması neticesinde İzmir'de karmaşa çıkmıştı. Uzun süre Karşıyakalıların vapura binmemesi neticesinde, Karşıyaka-Basmane trenleri bir yılda 50.000 kişiden fazla yolcu taşıdılar. Bu olaydan en fazla zarar görenler ise İzmir ile sağlıklı karayolu ulaşımına sahip olmayan Foça, Karaburun ve Urla meskunlarıydı. Görüntüde yanan Hamidiye İskelesinin 1910 yılından sonraki yeni hali görülmektedir. İşletmenin idare binası da iskelenin ucunda yer almaktadır.

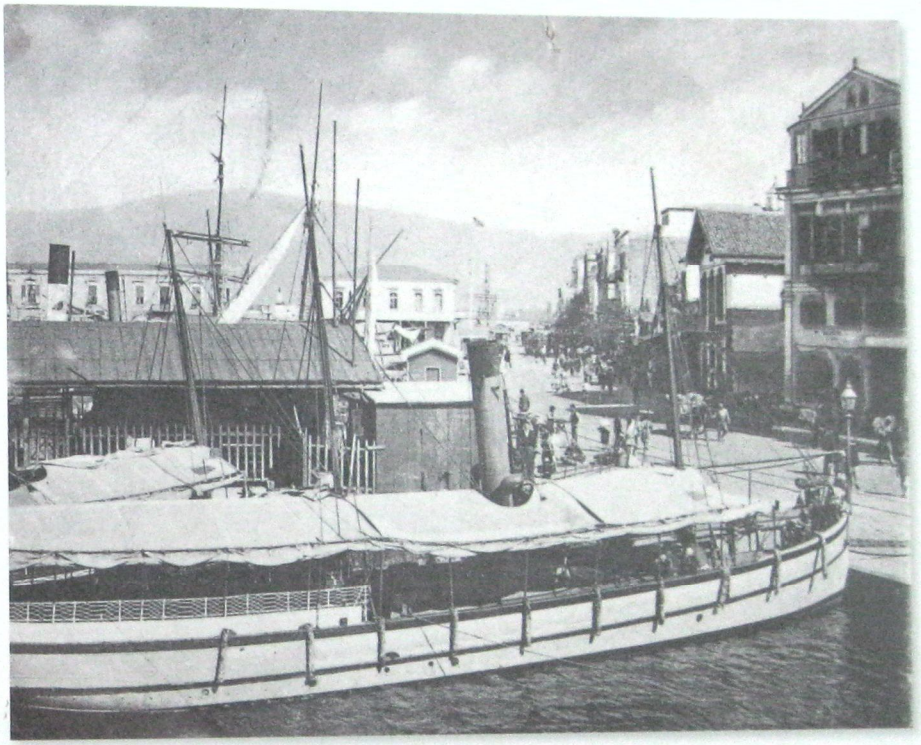


Fot. Ahmed Hamdi

1920 YILINDA HAMİDİYE İSKELESİ VE MUSAVAT VAPURU

Görüntüde sağ planda yer alan kırma çatı, körfez vapurlarının kullandığı Hamidiye İskelesinin girişidir. Daha sonraları Pasaport İskelesi adını alacak mevkide yer alan bu platform kalkacak ve iskele Pasaport İdaresinin Binasına taşınacaktır. 1883 yılında, Türk ve Ermeni hissedarlar tarafından kurulan Hamidiye Şirketinin (Şirketi-i Hamidiye) ilk iskelesi durumundaki bu platform üzerinde yer alan yapı da ahşap olarak kurulmuştu.

Hamidiye Şirketinin vapurları 10 yıl sonunda bakımsızlıktan, işletme kötülüğünden ve kazalardan çalışamaz hale geldi ve işletme daha önceleri Hamidiye Şirketine borç vermiş olan Belçikalı şirketin eline geçti. 1919 yılına kadar Girit, Terakki, Gülbahçe, Hürriyet, Musavat, İstanbul, Güzel İzmir ve Karşıyaka isimli gemiler ile faaliyette bulunan şirket gemilerinin isimleri bu yıl değiştirilmiş ve işletme, Limanı işleten Guiffray'lerin önderliğinde Rees, Paterson, Forbes ve Whittall aileleri ile birlikte kurulan yeni ortaklığa verilmişti. Artık isimleri Evgenios, Foskolos, Cordolyos, Ionia vb. şeklindedir. Şirket, ikinci iş olarak Turan-Bayraklı arasında bir tersane kurdu ve yeni gemiler alarak Urla, Foça ve Dikili'ye de gemi işletmeye başladı. 1922 yılından sonra işletme hakkı Uşakizade Muammer Beye verildi ve filoya Uşak isimli bir gemi katıldı. 1925 yılında ise şirket, limanın tüm donanımı ile (römorkör, mavna ve salapuryalar) İzmir Limanı Körfez İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketine devredildi. Uzunada, Mordoğan ve Karaburun seferleri başladı. Şirketi, Sıhhiye Vekili Dr. Hulusi Alataş yönetiyordu ve bu nedenle 1 Ağustos 1934 yılında lağvına kadar Alataş Şirketi olarak anıldı.

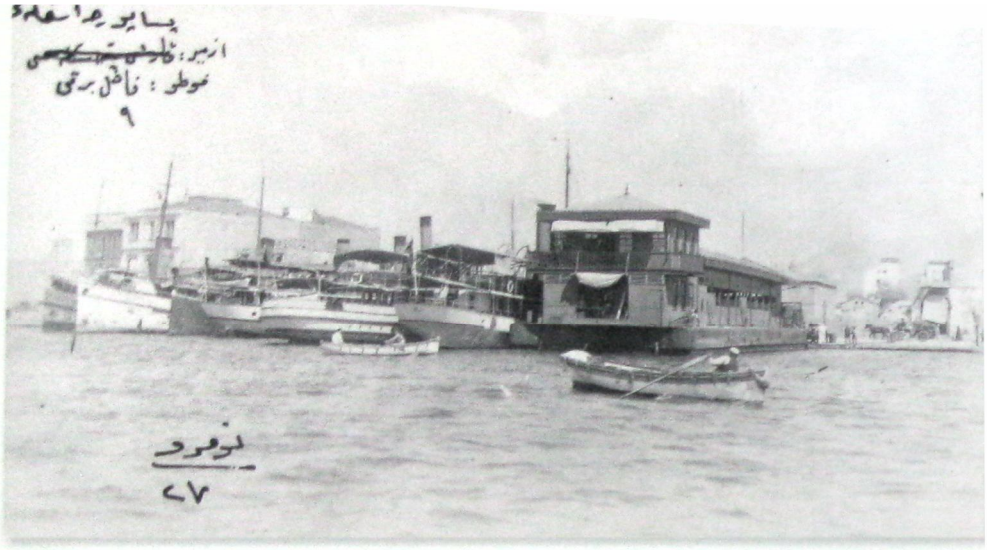


Anonim

1920 ÖNCESİNDE HAMİDİYE İSKELESİ

Hamidiye İskelesi ile Pasaport Mendireği arasındaki Rıhtıma kayıklar ve özel gezi tekneleri bağlanmakta idi. Zaman zaman bu kısımda yer kalmayınca Hamidiye İskelesinin diğer tarafında özel tekneler yer alabiliyordu. Daha ziyade Levanten ailelere ait bu tekneler ile 19. yüzyılın başlarında yaygınlaşmaya başlayan İzmir dışındaki kıyı kesimlerdeki yazlık evlere gidilmekte idi.

Bu dönemlerde İzmir'in en revaçtaki sahillerinde Urla (Klazomenai), Uzun Ada (Makronisi/Kösten), Aliağa ve İzmir'le uzun süre karayolu bağlantısına sahip olmayan Foça (Phocaea) başı çekiyordu. Daha önceleri Seydiköy, Buca ve Bornova'yı yaz aylarında kullanan bu aileler için tekne almak ve deniz kıyısında bir mekan sahibi olmak bir prestij öğesi olarak Rıhtımın yapılması ile ön plana çıkmıştı. Bu ailelerin başında Whittall, Maltass, Paterson, Giraud, Edwards, Belhomme, Pandespanian gibi isimler gelmekte idi. Pandespanian'ların Bornova'daki Yeşil Köşkü, Edwards'ların Perili Köşkü, Whittall'lerin Büyük Evi, Belhomme'ların Pembe Köşkü Paterson'ların Çiftlik adı ile anılan yapıları günümüzde hala ayakta duran yapılar arasındadır.



Fot. Fazıl Berki

HAMİDİYE İSKELESİ VE KARŞIYAKA

Özellikle tatil günleri daha yoğun kullanılan Hamidiye İskelesini İzmirliler Karşıyaka'ya gezmeye gitmek için kullanmakta idi. Zaten Karşıyaka'nın gelişimi de bir sayfiye alanı olarak ortaya çıkmıştı. Hızlı bir gelişim gösteren Karşıyaka'da kısa zamanda dört mahalle oluştu, bunlar; Alaybey, Karşıyaka, Papa Scala ve Tomazo idi. Daha sonra Karşıyaka ve Alaybey'i birleşmiş ve mahalle sayılarını da artmış olarak göreceğiz. 1890'lı yılların sonuna gelinildiğinde ise burada 13.000 kişi yaşıyordu.

Kısa zamanda gelişim gösteren bu sayfiye yerleşmesinin her mahallesinde bir Katolik kilisesi oluşmuştu. Bunun yanında iki cami, bir havra ve bir Ermeni kilisesi de bunlara eklenmekte idi. 20. yüzyılın başlarında artık bir banliyö hüviyetinden çıkan yerleşmede oturanlar 1898 yılında kendilerine özgü bir kulüp de kurmuşlardı. "Cercle de Cordelio" adlı bu kulübe İzmir'de oturanların üyelik ücreti Karşıyakalılara nazaran yarı yarıya düşük idi. Bu unsurun desteği ile kısa zamanda üye sayıları yüz kişiyi bulmuştu.

1889 ile 1893 yılları arasında açılan altı eğitim kurumunun hepsinde Müslümanlar dışında eğitim kadrosuna sahip olunması yörede oturanların kimliğini açıklamada da yardımcı oluyordu. Frères des Ecoles Chrétiennes erkekler ve Dames de Sion da kızlar için birer okul açmışlardı. Bunun dışındakiler özel eğitim kurumları idi. Zaten 1908 sonrasında ilk defa Karşıyaka'da sokak isimleri Türkçe ve Rumca olarak, iki lisanda duvarlara asılmaya başlanmıştı.

İlk başlarda orta ve düşük gelirli İzmirlilerin gezmek için gerek tren ve gerekse vapur ile eriştiği Karşıyaka 20. yüzyıl başlarına gelindiğinde hızlı temposu içinde üst gelir grubunun tercih ettiği bir yerleşim oldu ve Bornova ile Buca'ya rakip olarak İzmir hayatında önemli bir yer tuttu.

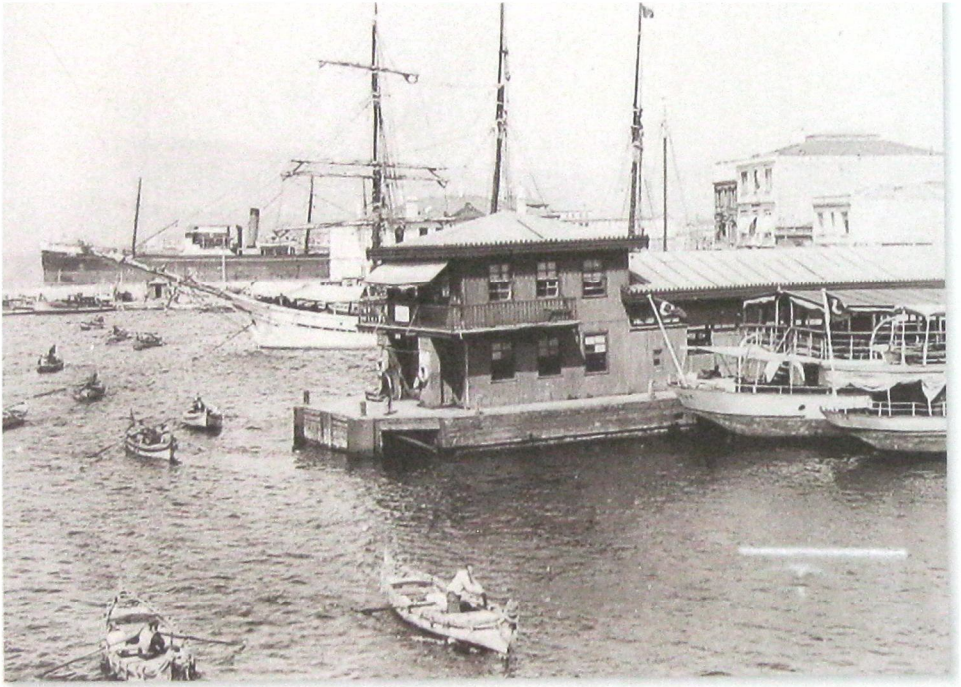


Anonim

HAMİDİYE İSKELESİ VE RUM GÖÇMENLER

Görüntüde Hamidiye İskelesi yanında yerleşmiş muhacir grup kendilerini İzmir dışına götürecek bir gemi beklemektedir. Aslında İzmir'i terk etmek isteyenler için kıyıdaki yabancı donanmalar ve Türk Ordusu arasında varılan mutabakatlar sonucunda sistemli bir boşaltma hareketi yapılmakta idi. Hatta 3 Ekim 1922'de bitecek olan bu muhaciriyet süresi daha sonra uzatılmıştı. Ancak, kıyıda, gitmek için bekleyenlere karşın, karşı kıyıdan da Anadolu'ya gelmek isteyenler bulunmakta idi. Gidecek olan Rumlar, Rumca bilmiyor, gelecek olanlar da Türkçe bilmiyorlardı. Değişimde tek önemli unsur "din" idi. Türkçe konuşan ve 1922'den sonra Türkiye'den Yunanistan'a göçen Rumların sayısı Mihri Belli'nin *Türkiye-Yunanistan Nüfus Mübadelesi, Ekonomik Açıdan bir Bakış* isimli kitabında ifade ettiği üzere yaklaşık 1 milyon 70 bin idi. Bu yıllarda Yunanistan nüfusunun 6 milyon kadar olduğu bilindiğinde, bu ülkenin zor şartlar altına gireceği de açıktı.

1913 yıllarında Türkiye ile Yunanistan arasında imzalanan zorunlu nüfus mübadelesi anlaşmasına dayanılarak 1914 yılına kadar 125.000'den fazla Türk, Yunanistan'dan Anadolu'ya gelmişti. 1922 yılından sonra bu sayı 400.000 daha artmıştı. Bu dönemde Osmanlı topraklarında 14 milyon dolayında insan yaşıyordu. Bunlardan birisi de İzmir'de yaşayan Ermeni Doktor Garabet Haçeryan idi. 1922 yılında yazmış olduğu ve aradan 73 yıldan fazla bir zaman geçtikten sonra, son 30 yıldır Kanada'da yaşayan ve Armenology'ye merak saran torunu Dora Sakayan tarafından her nasılsa bulunan hatıratının yayınlandığı Haçeryan, sadece 25 Ağustos–25 Eylül tarihleri arasında yaşadıklarını ilk olarak 1995 yılında Kanada'da Ermenice ve daha sonra Türkçe tercümesi olan *Bir Ermeni Doktorun Yaşadıkları, Garabet Haçeryan'ın İzmir Güncesi* isimli kitapçığında anlatmaktadır. Dokuz dilde yayınlanan eserde ortaya konan olayların abartısı ve hatıratta anlatılan ve bir günde Haçeryan'ın yaptığı güzergahın gerçekleşmesi dönem koşullarına göre mümkün değildir.



Fot. İsmet Yenen - Salih Bozok Koleksiyonu

1929 YILINDA HAMİDİYE İSKELESİ

Körfezde deniz ulaşımı Rıhtımın yapılması ile aktif bir duruma gelmişti. Özellikle Karşıyaka'daki iskelenin kurulması ile ulaşım karlı bir hal aldı ve Körfezde denetimsizlik ortaya çıktı. Ulaşım sistemini denetim altına almak için bir işletme kurulması ancak 1883 yılında gündeme geldi. Bu yıllarda bir gelenek halini almış olan "imtiyaz verilmesi" ilk akla gelen konu idi. Sonuçta İzmir'de 1894–1895 yıllarında Belediye Reisliği de yapmış olan Yahya Hayati Paşanın kurduğu şirket Belediyenin de almak istediği ancak, mali yetersizlikten ötürü elde edemediği işletme hakkını aldı. İşletme hakkını almak isteyenler arasında Latife Hanım'ın dedesi Uşakîzade Sadık Bey de bulunmakta idi. Yahya Hayati Paşa şirket olarak işletme hakkını alınca merkez iskelesini şehrin en hareketli yeri olan Pasaport mevkiine kurmak istedi. Burada sabit tesis yapılmasına Société des Quais de Smyrne ilk başta rıza göstermedi. Abdülhamit'in önem verdiği bu işletme için bir ara çözüm bulundu ve Rıhtıma bağlanacak mavnalar üzerine sabit olmayan bir tesis kurulacak ve burası aynı zamanda iskele olacaktı. 1929 yılındaki halini gördüğümüz söz konusu iskele bu yıllarda tesis edildi. Hamidiye Vapur Şirketi (Şirket-i Hamidiye) adı ile kurulan şirketin sözleşmesinde yer alan hükümlerden biri de gelirinin %15'ini Islahhane olarak kurulmuş olan İzmir Sanayi Mektebine verilmesi idi.

Yahya Hayati Paşa İzmir'in varlıklı Müslüman ailelerinden birine mensuptu ve madencilik ile palamut ihracatı yapmakta idi. İzmir'de, Çarşı içinde dönemin pek çok Belediye Başkanı gibi büyük bir han sahibiydi. Bayraklı'da da geniş araziler satın almıştı ve deniz kenarına da Adil Akçamlı'nın *Bir Zamanlar Bayraklı* kitabında ifade ettiği üzere Rum mimar Andone Gavano'ya bir köşk yaptırtmıştı.



Fot. Fazıl Berki

RIHTIM İMTİYAZININ 2000 YILINA UZATILMASI

Société des Quais de Smyrne (İzmir Liman Şirketi), 20. yüzyıl başından sonra kar eden dengeli bir yapıya kavuşmuştu. Bu ortam içinde 1913 yılı sonunda, sözleşmenin biteceği 1953 yılı itibarı ile Saraya, Fransız Sefiri vasıtası ile 47 yıllık, diğer deyimi ile 2000 yılına dek bir uzatma teklifinde bulunuldu. Bunun karşılığında Şirket, Osmanlılara 1891 yılı sözleşmesi ile elde ettiği Turan (Trianda) Mevkiindeki Alkol ve Petrol Depolarındaki haklarını devredecek ve Gümrük Depolarının karşısında mülkiyetinde olan Kıyı Garının bulunduğu arazilerdeki mülkiyet haklarından da vaz geçecek ve burası satılabilecekti. Jaques Thobie'nin *Les Intérets Economiques, Financières et Politiquse Français dans l'Empire Otoman* isimli tezinde ifade ettiği üzere bu yıllarda Société des Quais de Smyrne hukuken tamamı Fransız sermayesine sahip Osmanlı topraklarındaki nadir şirketlerden biri idi ve teklif Osmanlı Nafia Nezareti tarafından Şirketin, Osmanlı tabiiyetini alması şartı ile kabul edildi. Bu koşula işletmeci Elie Guffray'in cevabı "hayır" olmuştu.

1914 yılı Nisan ayı ile birlikte girişimler tekrar başladı. Fransa Hükümetinin de devreye girmesi ile teklif yenilendi ve Osmanlılar, sözleşmenin biteceği 1953 yılından sonra Şirketin Osmanlı tabiiyetine geçmesi ve tüm tazminatlardan vazgeçilmesi ile imtiyazın uzatılacağını tekrarladı. Artık 2. Meşrutiyet dönemi başlamıştı ve Fransa'dan mali destek bulamayan Osmanlı, Almanya'dan bu desteği sağlamıştı. Bu nedenle Maliye Nazırı Cevat Bey, Osmanlı tabiiyetine hemen geçilmesini, bu kabul edilmiyor ise Şirketin bütün zararları kurulacak bir hakem heyeti tarafından belirlenerek, Osmanlılar tarafından nakit ödeme karşılığında 1891 yılı sözleşmesine dayanılarak satın alınacağını ileri sürdü. Her iki öneride de Osmanlı tabiiyetine girilmesi ile Şirketin işleyiş sisteminde ve kar dağılımında bir değişim olmayacağı taraflarca kabul edilmekte idi. Ancak, Elie Guffray'i, Fransız tabiiyetinde kalma konusundaki inadından, daha sonra Lozan'da da Fransa Heyetinde de yer alacak Fransızların Osmanlıdaki Sefiri Maurice Bompard da vazgeçiremedi.



Ed. J. Molko

RIHTIM İMTİYAZININ 1968 YILINA UZATILMASI

1913 yılına gelindiğinde Société des Quais de Smyrne'in, Hazineye kısa vadeli hiçbir borcu bulunmuyordu. Ayrıca 650.000 franklık bir rezervi ve 1.150.000 franklık da amortisman payı bulunmakta idi. 1899 yılından itibaren Limanda yer alacak 15 gemiye aynı anda hizmet verecek 235 mavnası ve 18 buharlı römorkörü bulunmakta idi. Ancak, hala güçlü bir vinç sahibi değildi. Bu yıldan sonra da tamamı ile Guiffray ailesi ve dostları tarafından yönetilen bir "aile şirketi" olmuştu. 1903 yılında Şirketin başındaki Adolphe Bédouin ölünce yerine Elzéar Dussaud Başkan olmuş, Félix Granet Başkan Yarımcısı, Bankacı A. Caporal, Avukat L. Duclos ve Aimé Tissot da İdare Heyetini oluşturmuştu. Bédouin ve Fessart'ın oğulları babalarının yerine İdare Heyetine girmiş, Amiral Conté 1912 yılında ölünce de yerine Pierre Guiffray geçmişti.

Borçsuz ve hiçbir mali desteğe ihtiyacı olmayan Société des Quais de Smyrne, kar oranlarını en kötü yıllarda %6.7 olmak üzere ortalama %8'in üzerine çıkarmıştı. Bu nedenle 1913 yıllarında yönetimi, işletmeyi yeni bir süre uzatımı elde etme heyecanı sardı. İlk öneri 47 yıllık bir uzatma idi ancak, bunda Elie Guiffray'in Şirketi Fransız Tabiiyetinde tutma arzusu ile Osmanlıların karşı durma arzusu çatışınca, Fransız sefiri Maurice Bompard'ın araya girmesi ile bu kez Maliye Nazırı Cavit Bey durumu gerginleştirmemek için Osmanlı Tabiiyetine geçme ile önceki tekliflere uygun olarak, 1953 yılından sonra 15 yıllık bir süre uzatımı önerdi. Bu durumda Société des Quais de Smyrne sahip oluğu ve daha önce satma hakkına sahip olmadığı arazileri satabilecek ve karşılığında Turan (Trianda) Mevkiindeki alkol ve petrol depolarındaki tüm monopol haklarından vazgeçecekti. Buna karşın Osmanlı, Şirketin genel gelir-giderlerine karışmayacaktı. Osmanlıların Haziran başında yaptığı bu öneriye Şirket yeni koşullar ilave etme aşamasında iken Avrupa'da çıkan genel karışıklıklar görüşmeleri 1919 yılına kadar durdurdu.



Fot. Fazıl Berki

İZMİR RIHTIMI VE "CAFÉ-AMANES"

İzmir Limanında hemen hemen her yapının altında her lisanda şarkıların söylendiği mekanlar yer almakta idi. Bunlar daha sonraları ortaya çıkacak ve halk arasındaki tabiri ile "aman" kahvelerinin (café-amanes) doğuşuna sebep olacaktı. Söylenen şarkılar, maviye çalan astarla kaplı bir mücevher kutusunun içindeki kıymetli taşlara benzetilen Ege Adalarının sahiline vuran dalgaların çıkardığı ses gibi biraz oryantal tarzda, tekdüze, inleyici, sessizce yakınan ve her türlü hileden arınmış saf bir tarzda yükselirdi. Kozmopolitliği ile ün salmış bu mekanlar kendi karmaşık ünleri ile bütün bir bölgenin gerçeğini yansıtmakta idi. Ümitsiz aşkların başladığı bu mekanlarda söylenen şarkılar daha sonraları Rembetiko adı ile ünlenecek ve bir açıdan hasretleri dile getirecekti.

1922 yılından sonra iki taraftan da dışlanan bir toplumun ortaya çıkardığı bu müzik türünün doğuşuna sebep olan "café-chantant" kültürünün en önemlilerinin yer aldığı Rıhtımın bu kesimi, görüntünün alındığı dönemlerde büyük bir sessizlik içindedir. Türk ve Yunan müziklerinin iç içe geçmiş ritimlerinin yer aldığı bu müzik türü ilk başlarda limanlarda yer alan ve esrar içilen loş salonlarda "kendini arayışın" bir simgesi olarak gelişti. Bir boşluk içinde olan toplumun sığınması olarak ortaya çıkan Rembetler, 1922 yıllarından sonra 1930'lu yıllara kadar İzmir usulü tabir edilen saloncuklarda hep hasretlerini dile getirdiler. Toplum ve yasa dışı olarak uzun ve feryat eden sözcükler, aşk, ayrılık, hoşnutsuzluk, mutsuzluk, yoksulluk ve hasret en çok işlenen temalar olarak görüldü. Bu söylemlerin yapıldığı mekanlar 1922 sonrası İzmir Rıhtımında görüldüğü hale getirildi.



Ed. Refik Loutfi

PASAPORT DAİRESİ

1922 yangınında, yanarak yok olan kuzey mendireği üzerinde yer alan tüm yapılar yerine ilk aşamada Pasaport İdaresi olarak görev yapacak bir binanın inşası gündeme geldi. Yeni bir hayata başlayan İzmir için artık şehrin denetimi önemli bir unsur idi. Bu amaçla şehre dışarıdan gelecekleri kontrol için Pasaport İdaresi kurulması gibi, şehir içi denetimin de sağlanması gerekiyordu. Bu doğrultuda karakolların yeniden organizasyonuna geçildi. Yangından kurtulan pek çok karakola karşın Çarşı içinde dirhemlerin ve de tartıların (kantarların) kontrolünü yapmakla görevli olan bir karakolun da yanmış olması acilen bu sistemin yeniden şehre entegre olmasını gerekli kılmakta idi. Bu amaçla Pasaport İdaresi olarak yapılan binanın zemin katı ölçü denetimini yapan bir karakol için ayrıldı. Bu nedenle uzunca bir süre, tartı denetimi Belediyelere geçinceye kadar bu karakolun görevlendirilmesi nedeni ile mekan "Kantar Karakolu" olarak isimlendirildi.

Yunan İşgali öncesinde İzmir 'de mevcut olan tüm karakollar İşgal Orduları denetimine geçmişti ve görevlerini sürdürmüştüler. Bu binalar arasında günümüze kalan birkaç tanesi Basmane, Keçeciler, Kemeraltı, Mesudiye Caddesindeki halleri ile hala mimari özelliklerini korumaktadırlar. Yok olanlar arasında Kantar Karakolu gibi Fasula Meydanındaki Karakol da bulunmakta idi. Cumhuriyet döneminde bu karakollar yenilenmedi. Buna karşın görev önemi olan Kantar Karakolu aynı isimle görev yapmaya devam etti. Karakolun yeni mekanı artık Rıhtımda idi ve burası Limanın en aktif olduğu kadar suç oranının da yüksek olduğu bir yerdi. Bu nedenle Kantar Karakolunun şöhreti kısa sürede tartı kontrolünde değil, asayiş konusunda İzmir'de önemli bir yer tuttu.



Foto Cemal Yalkış

YANGIN SONRASI RIHTIM VE FRANSIZ KONSOLOSLUĞU

François Bouguignon'un İzmir Konsolosluğundan önce Fransızların Anadolu sahillerinde, Antalya'da konsolosluk açtığı bilinmektedir. 1600'lü yıllardan önce, Fransızların Doğu Akdeniz'de açtıkları ilk konsolosluk da İskenderiye'dedir. Bouguignon'dan önce ise İzmir Konsolosları Marsilya'da yaşamakta idi. Bu yıllarda konsolosluk payesi Fransa Sarayına yakın olan ve ilişki düzeyi iyi kişilere satılıyordu. Söz konusu kişilerin seçiminde Marsilyalı tüccarların etkisi ve onayı da büyük yer tutmakta idi. Bu şartlar altında konsolosluk satın almak oldukça meşakkatli ve mücadeleli bir işlemdi. Bilinen ilk İzmir Konsolosu ise 1610 yılında bu işe giren Claude Rigon'dur. Rigon, Doğu Akdeniz'den gelen ve giden malların İzmir Limanına giriş ve çıkışlarının Marsilya'daki işlemlerinden büyük kar sağlamakta idi. Marsilya-İzmir ticareti bu kişinin kontrolündeydi. Avrupa'nın yeni yeni tanımaya başladığı İzmir ve İran halıları, Anadolu kilimleri ve Sakız Adasının mastik (sakız) ticareti hep Rigon'un denetiminden geçiyordu.

Géraud Poumarède'in, *Naissance d'une Institution Royale, Les Consuls de la Nation Française en Levant et en Barbarie aux XVI. et XVII. Siècles* isimli eserinde, Rigon'un 1620 yılı Ağustosunda Sakız Adasından getirdiği mastiki dört değişik dönemde, giderek artan farklı fiyatlarda İspanya'ya satarak yaklaşık 3000 livrelik ticaret yaptığı yazılmaktadır. 1621 yılı Ocak ayında ise sadece Doğu Akdeniz'in yünlü kumaşlarından 1420 livrelik ticaret yapmıştı. Bir livrenin yaklaşık 409 gramlık gümüşe eşdeğer olduğu hesaplandığında, tek seferlik ticaretindeki karı ortaya çıkmaktadır. Bu karlı ticarete Konsolos yardımcısı olarak giren Jean Dupuy (Du Puy), konsolosluk görevini ele geçirdikten sonra uzun süre Bouguignon'un geri alma çabalarını savuşturdu ve konsolosluk işini ailece yaptıkları ticaretle birlikte yürüttü. Jean-Baptiste Colbert'in mali düzenleme ve reformlarına rağmen Dupuy ailesinin konsolosluk görevi 1684 yıllarına kadar sürdü. 1793 yılında ise konsolosluk görevlerinin dağılımı Fransa Dış İlişkiler Bakanlığına verilecekti.

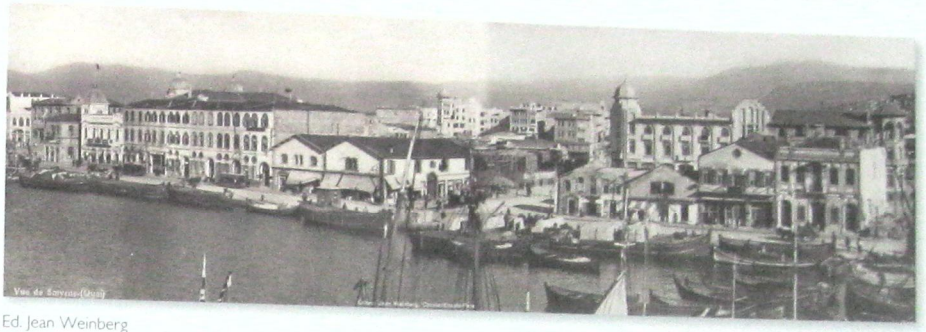


Ed. Maison Homère

İZMİR RIHTIMI VE YENİLENME ÇABALARI

İzmir, Rıhtım yapılması ile yeni bir dünya ile karşılaşmıştı. Tramvay atla çekilse de bir yenilikti. İzmirliler biraz hayret ve biraz da acemilik ile bu yeni yol üzerinde dolaşmakta idi. Ancak, yenilenmenin sonu yoktu. Société des Quais de Smyrne tüm İzmir'i yenilemeyi ve bu dönemlerde Avrupa şehirlerinde görülen geniş bulvarlara kavuşturmayı da hedefliyordu. Aslında İzmir, Şirket için yeni bir "ekmek kapısı" olmuştu. Bu doğrultuda Şirketin projelerini hazırlayan Polycarpe Vitalis köhnemiş şehir dokusu içinde yeni bulvarlar ve yeni bir planlama anlayışını İzmir yönetimine sundu. Açılacak yeni yollar 20-30 metre hatta daha da geniş olacaktı. Döşemeler asfalt veya taş kaplanacaktı. Kenarlara 4-5 metre genişlikte mermer döşenecekti. Yollar ve meydanlar elektrikle aydınlatılacaktı. Bulvar kenarlarındaki binalar bir zarafet yüksekliğinde yapılacaktı. Bu geleceğin hayali olarak görülmekte idi ve İzmir'e sunuluyordu.

Bu sunumu yapan Vitalis yeni bulvarların güzergahlarını da belirlemişti. Ana ilkeler arasında Rıhtıma dik çıkan ve iç kısımlarla kıyıyı birbirine bağlayan farklı uzunluklarda caddeler ve dönemin önemli odakları olan Garları birbirine bağlayan geniş yollar ana prensip idi. Bella Vista da yine erişilmesi planlanan asal bir mekan olarak ele alınmıştı. Şehrin mali sorunlarına, içinde bulunulan sosyal ve kültürel karmaşa eklenince bu hayal gerçekleşemedi. Bunun için 1925 yılı beklenecekti. Bu yıl René ve Raymond Danger Kardeşlerin yaptığı plan büyük ölçüde Vitalis'in önerilerine sadık kalarak kopya bir plan ortaya koyacaktı. Bu plan da 1930'lu yıllardan sonra geri adımlarla karşılaşacak, ideali yakalama şansı, daralan yollar ve çıkan anlaşmazlıklar ile planın ruhunu zedeleyecekti. İleriyi gören bir plan yerine günlük çözümleri tercih eden bir anlayış ortaya konacak ve bu durum günümüze yansıyacaktı.



Ed. Jean Weinberg

İZMİR'İN İMARI

1922 sonrası İzmir'in imar edilmesi için oluşturulan "İzmir'in Yeniden İmar ve İnşasını Tetkik Şirketi" (Société de Reconstruction de Smyrne) yabancı sermayedarlar tarafından Fransa'da kurulmuştu. Fransız ve Belçikalılar arasında Türk girişimciler de bulunmakta idi. Şirket kurulduktan sonra bir tür müteahhitlik bürosu gibi çalıştı ve özellikle Ege'de bazı şehirlerin alt yapı işlerini yüklendi. Bu dönemde İzmir'de imar işlerinin yabancı menşeli bir şirkete verilmesine karşı çıkılmasına rağmen ekonomik zorunlulukların ağır basması ile imar işleri için şirket René Danger'yi (1872-1954) görevlendirdi. Daha sonra René'nin kardeşi Raymond (1883-1958) da işe katıldı. İzmir'deki plan tartışmalarının önemsediği ilk konu yangın yerlerini ihya etmenin zorluğunu öne çıkarıyordu. Bu nedenle de yangın yerlerinin ortasında büyük bir park yapılması gündeme geldi. Danger'lerin yaptığı planda bu nedenle planlanan alanın ortasında, daha sonra plana aykırı olarak Behçet Uz döneminde daha da genişletilse de, geniş bir park yer aldı. Sanayi alanlarına yakın olması nedeni ile de Punta'da yer alan Limanın ana liman olarak tesisi istenmişti ve sanayi alanları da Mersinli'ye doğru gelişecekti. Aydın Garının sanayi ve Kasaba Garının da yolcu trafiğine verilmesi ve ana istasyonun da Halkapınar'da tesisi düşünülmüştü. Şehir içine dağılmış olan mezarlıklar kaldırılacak ve Kokluca ana mezarlık alanı olacaktı. Sanayinin arka kesimlerinde de işçi mahalleleri yer alacaktı. Punta Mevkiinde ise eğitim kurumlarının yer alacağı geniş bir alan planlandı.

Bu doğrultuda ele alınan Danger'lerin planı, öngörüldüğü üzere 1924 yılının sonlarına doğru tamamlandı. Ancak, Belediyede ortaya çıkan tartışmalar sonucunda 20 Temmuz 1925 tarihinde Belediye Meclisinde kabul edilen plan, Vilayet tarafından 13 Ağustosta onanarak uygulanmaya başlandı. Kadife Kale eteklerine ıhlamur ağaçları dikilecek ve alt kısımlarda bahçeli evler yer alacaktı. Benzer uygulamalar ve yukarıda sayılan plan kararlarından zaman içinde pek azı gerçekleştirilebildi. Örneğin 50 metre genişlikte planlanan Gazi Bulvarının daraltılması ile işe başlandı. 1929 yılı krizi ile etkilenen İzmir'e bu yıllarda Ankara'da çalışmakta olan Herman Jansen davet edildi. Jansen önerilerinde planın gerçekleşmesini ekonomik bulmadı. 1930 yıllarındaki bu görüş sonunda Danger'lerin planı bir ölçüde rafa kalktı ve estetik değerlerden yoksun ve öngörüsüz bir planlama anlayışı İzmir'e hakim olmaya başladı. Jansen'in tavsiyelerinden bir diğeri de tramvaya nazaran otobüsü, daha ucuz olduğu için önermesi idi. Danger Kardeşler ve onlara danışman olarak destek veren Henri Prost (1874–1959) planın uygulama aşamasında İzmir'e çağırılan Herman Jansen ile farklı ekollere mensup olmalarından ötürü farklı görüşte idiler. Bunun sonucunda da Prost'un danışman olarak katıldığı İzmir'in İmarı 1930'lu yıllardan sonra açmaza girdi. Bulvarlar daraltıldı, Jansen'in Ankara uygulamaları bir kıyı şehri olan İzmir'de aynı paralele oturtulamadı.

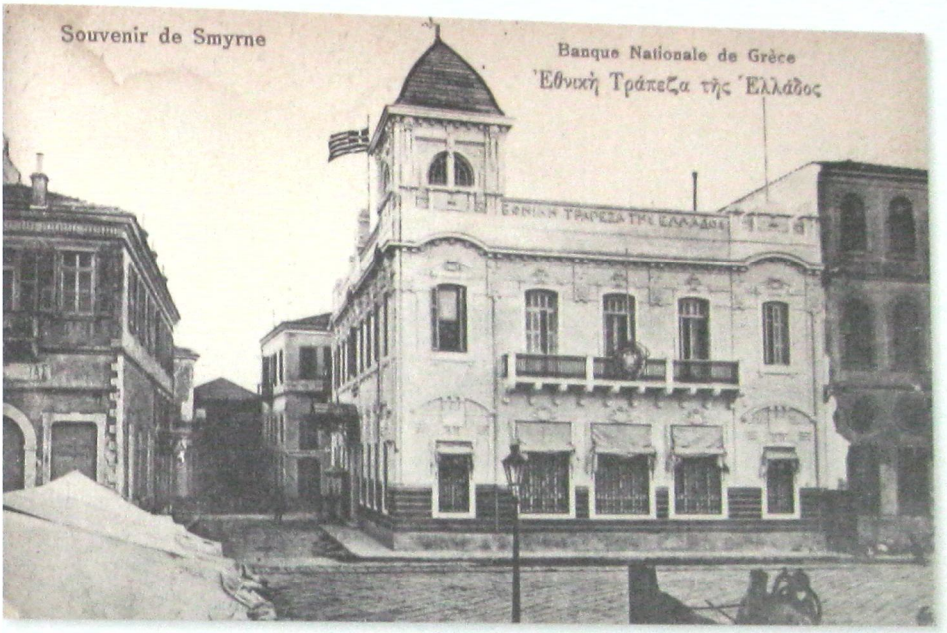


Ed. J. Molko

RIHTIMDA GEZİNTİ

İzmir'de 20. yüzyıl başlarına kadar Rıhtım dışında, çevrede gezinmek için at ve eşek kiralandığı bilinmektedir. At kiralamak için Fransız Konsolosluğunun yer aldığı geniş bahçenin arkasında kurulmuş olan Fasoula Han önemli bir merkez idi. Türk Mahallelerinde ise hemen hemen her handan kiralama yapılabiliyordu. Eşek kiralamak ise daha yaygındı ve özellikle şehir dışına gidilecek durumlarda daha sık tercih edilmekte idi. Yarım günlüğü ise bir mecidiye idi. Ancak, Rıhtım taşıdığı özellikler ile bir bütündü ve burada daha ziyade landon veya paytonlar tercih edilirdi. Lokanta ve "café"ler hep buraya sıralanmıştı. Rıhtımdaki otellerde bulunan "tables d'hôte" dışında özellikle İtalyanlar ve Rumlar tarafından işletilen küçük ama ünlü ve iyi yemek yapan lokantalar hep Rıhtımda bulunmakta idi. Ancak, İzmir'in en ünlü lokantaları Grande Bretagne ve Republique Française, daha iç kısımda İngiliz Rıhtımı olarak bilinen yörede New Club yanında idi. Osmanlı Bankasının zemin katında yer alan Angleterre isimli mekan da en tercih edilenler arasında ön planda geliyordu. Gerek New Club'ün en revaçta mekan olması ve gerek ünlü lokantaların burada yer alması İngiliz Rıhtımının İzmir'in en lüks muhiti olduğunu vurguluyordu. Bununla beraber birahanelerin en ünlüleri Rıhtımda idi ve bunlar arasında iyi mutfakları ve Münih ve de Pilsen biraları satan Kraemer ve Strasbourg adları ile anılanlar en prestijli olanları idi.

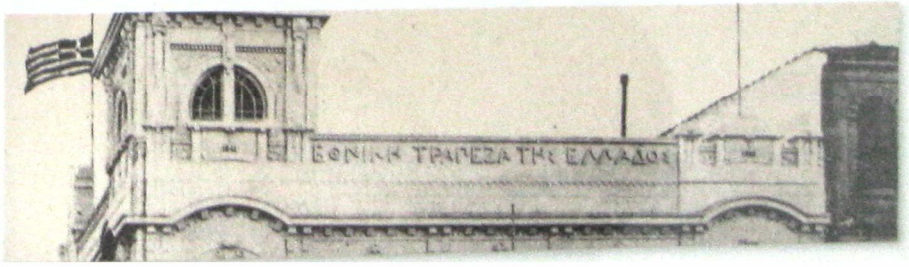




Ed. J. Molko

İZMİR BORSASI VE YUNAN MİLLİ BANKASI (ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ)

Rıhtımın yapılması ile ticareti daha da gelişen İzmir'de bu yıllardan sonra bir Borsa kurulması gündeme gelmişti. Bu konuda Arabian Karabet ilk Borsayı kurmasına karşın İzmir bürokrasisinin desteği ile ön plana çıkan Nişli Hacı Ali Efendi ve Arkadaşları da İzmir'de 1891 yılında bir Borsa kurmuştu. Uzun süre iki Borsalı olarak görülen İzmir şehrinde Vali Hamdi Paşanın (1877) sahibi olduğu Rıhtımdaki parsel satın alınarak buraya Valiliğin desteği ile bir bina yapıldı ve burası İzmir Borsası olarak tescil edildi. Halk arasında "Zahire Borsası" adı ile anılan yapı 1919 yılına kadar bu binada faaliyetini sürdürdü. 1919 yılında Yunan Milli Bankası olarak faaliyet gösteren yapının Rıhtım cephesine kabartma harflerle ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ yazısı sonradan konmuş olsa da yapı 1892 yıllarında İzmir'de Borsa Binası olarak, Vassilis Colonas'ın *Grek Architects in the Otoman Empire, 19th-20th Centuries* isimli kitabında yer aldığı üzere Mimar İgnatis Vafeiadis'e planlattırılmış idi. 1922 ve daha sonraki yıllarda Borsa bir daha bu binada çalışamadı. Akkasoğlu Handa 1928 yılına kadar geçici olarak faaliyetini sürdürdü. Bu yıldan sonra Belediyenin desteği ile halihazırdaki binasına geçti.





Ed. Zaccariou & Koury

"PUNTA - POINTE" VE İZMİR TUZLASI

İzmir Şehri, Rıhtımın yapılması ile birlikte, Konak-Punta arasındaki kıyı kesimi taban olan ve Kadife Kalenin de uç olduğu bir üçgen biçimde yayılmıştı. Bu üçgenin kıyıdaki uçlarından biri olan Punta mevkii aynı zamanda İzmir'in sanayi tesislerinin kurulduğu alanın başladığı nokta idi. Aydın Garı ve Demiryolu, tesis kurmak için bu alanı seçmeden önce kıyı kesimi bitişiğindeki iç kısımlarda bostanlar, meyve ve portakal bahçeleri ile güzel bir yeşil doku İzmir'i doğudan sınırlamakta idi. Bu alanın kıyısı ise yüzyıllarca Tuzla olarak kullanılan ancak, daha sonraları terk edilen bir bölgeden oluşmakta idi. Yıllarca İzmir ve yakın çevresinin tuz ihtiyacı buradan sağlandı.

Punta Tuzlasının zaman içinde şehir etki alanı içinde kalması ve Menemen İskelesi tarafında İtalyanlarca çalıştırılmaya başlanan tuzlanın İzmir'in tuz ihtiyacını karşılamaya başlaması ile Punta yarı bataklık bir hale dönüştü. Bir taraftan Aydın Gar tesisleri ve daha sonra da Rıhtım inşası ile bu kısım, kısa zamanda İzmir'in hayatına yeniden girdi. Joseph Roux tarafından 1764 yılında yayınlanmış *Recueil des Principaux Plans, des Ports et Rades de la Mer Mediterranée* isimli eserde yer alan körfez gravüründe Punta kesimi "Tuzla" olarak işaretlenmişti. Buna ek olarak, Punta halk arasında Rıhtımın tamamlanmasından sonra dahi uzun süre Tuzla Burnu adı ile anılmaya devam etti. Bu bir geleneğin korunması ve sahip çıkılması idi. Ancak, zaman içinde İzmirliler, Aydın Gar Tesisleri, Rıhtım Tramvayları ile birlikte İzmir'in sakin bir alanı olarak bazı kahvelerin de bu yörede yer alması ile birlikte alanın bir dönemler Tuzla olduğunu unutmaya başladılar. Hatta bu alana İngilizler tarafından Aydın Garı ile bağlantılı olarak yapılan bir liman ve iskelesi ile yörenin doğal ve fiziki yapısı ile birlikte Tuzla adı da tarihe karışıyordu.



nonim

İZMİR'DE RUMLAR

Bizans İmparatorluğunun sonlarına doğru İzmir'de Türklerin görülmeye başlaması ile birlikte Rum Nüfusun azaldığını biliyoruz. Bu yıllarda İzmir'de yaşayan Rum nüfus İstanbul'a göç etmekte idi. 1675 yılına gelindiği zaman Jacob Spon'un da (1647-1685) belirttiği üzere İzmir'de 10.000 kadar Rum yaşamakta idi ve İzmir'in toplam nüfusu 55.000 kişi kadardı. Türk nüfus ise çeşitli seyyahların gözlemlerine göre 30 ila 60.000 arasında idi. Bu durumda Laurent d'Arvieux (1635-1702) ve Jean-Baptiste Tavernier'ye (1605–1689) göre Türk/Rum nüfus oranı 17. yüzyıl ortalarında 6'ya veya 5'e bir Türklerin lehine idi. 18. yüzyılın başlarından sonra İzmir'de ekonomik hayatın canlanmaya başlaması ile kıyıya yakın dalardan, Girit'ten ve Peloponez Yarımadasından İzmir'e büyük gruplar halinde Rum göçü başladı. 18. yüzyılın sonunda 1770–1780 yıllarındaki Peloponez olayları nedeni ile bu geliş daha da arttı. 1776 ve 1778 yıllarında İzmir'e uğrayan Auguste Choiseul Gouffier (1752–1817) ve Domenico Sestini'ye (1750–1832) göre İzmir'de yaşayan Rum nüfus 21.000 veya 30.000 sayısına erişmişti. 1817 yılında Auguste-Félix de Beaujour (1765–1836) bu sayıyı 40.000 olarak vermektedir. 19. yüzyılın ortalarında ise Leon Maccas'a (1892–1968) göre de 60.000 Rum İzmir'de yaşamakta idi ve İzmir nüfusu 125.000 kişi kadardı.

Bu yıllarda Rumlar yeni kurulmuş devletlerinin ekonomik sorunlarından kaçarak başta İzmir olmak üzere Ege'ye yayılmakta idi. Bunda ayrıca Megalo İdea'nın da farklı bir etkisinin olduğu açıktı. 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde 6 kat fazla olan Türk nüfus oranı üç kata inmişti. Birinci Dünya Savaşı başında Yunan kaynakları bu oranı toplam nüfus olan 225.000 kişilik İzmir şehir nüfusunun 100.000 kişisini Rum ve 75.000 kişisini Türk olarak verirken Türk kaynakları da 226.482 olan toplam nüfus içinde 101.091 kişiyi Türk ve 77.027 kişiyi de Rum olarak belirtmekte idi. 1919 yılında da Charles Vellay (1876–1953), *Smyrne, Ville Grecque* isimli kitapçığında İzmir nüfusunu 300.000 ve bunun içinde de Rum nüfusu 150.000, Türkleri de 110.00 kişi olarak vermektedir.



Anonim

İZMİR'DE MUSEVİLER

İzmir'e Musevilerin ne zaman gelip yerleştikleri hakkında kesin bir kayıt bulunmamaktadır. Bilindiği kadarı ile Roma İmparatorluğu döneminde de İzmir'de bir Musevi kolonisi bulunmakta idi. Abraham Galanté'nin *Histoire des Juifs d'Anatolie, Volume 1, Les Juifs d'Izmir (Smyrne)* isimli eserinde de bahis ettiği üzere 1600'lü yıllarda İzmir'de Osmanlılarca kabul görmüş olan organize bir Musevi Cemaati bulunmakta idi. 15. yüzyılın sonuna kadar Avrupa'da en büyük Musevi toplulukları İstanbul ve onu takiben Selanik'te yaşayan 30.000 kişi idi. 1453 yılında Osmanlı başşehrinin azalan nüfusunu arttırmak için verilen imtiyaza dayanarak Museviler 1492 yılında İspanya'yı terk ettiklerinde Osmanlılardan kabul görmüşlerdi. Bu yıllarda İzmir Musevi nüfusu hızlı bir artış gösterdi. Daha sonra 17. yüzyılın başlarından itibaren filizlenmeye başlayan İzmir ekonomisine karşın çöküş içindeki Selanik'in dokuma ekonomisi gelişti ve 1492 yılından sonra İzmir çevresine yerleşmiş Museviler de dahil olmak üzere İzmir'de büyük bir Musevi grubu oluştu. 19. yüzyıl sonunda da Rusya ve Romanya'da başlayan Musevi aleyhtarı akımlar (pogrom) sonucunda İzmir'e de yüzlerce aile geldi.

19. yüzyıl ortalarında, 1868 yıllarında, İzmir'deki Musevilerin sayısı en az 5.000 kişi olarak kabul ediliyordu. Sayının azlığı ise bu yıllardaki Musevilerin bir kısmının Avrupa Ülkelerinin tabiiyetinde bulunmalarından ötürü Musevi olarak sayılmamalarından kaynaklanmakta idi. 20. yüzyıl başında ise bu sayı 25.000 olmuştu. Ancak, Jean-Baptiste Tavernier 1656 yılında İzmir'e geldiği zaman Musevi sayısını abartılı da olsa 7.000 olarak vermişti. 1776 yılında Auguste Choiseul Gouffier ise İzmir'de 10.000 Musevi olduğunu ifade ederken, iki yıl sonra İzmir'e gelen Domenico Setsini 12.000 sayısını vermektedir. Bonaventure F. Slaars (1833-?) ise *Etudes sur Smyrne* kitabında 1868 yılında en abartılı sayıyı 40.000 kişi olarak ifade etmektedir. En gerçekçi sayı ise Vital Cuinet tarafından 1894 yılında 16.450 olarak ifade edilmektedir. İzmir'in işgali öncesinde de Türk kaynaklarının değerleri içinde İzmir'de 24.403 Musevi yaşamakta idi.



Anonim

İZMİR'DE ERMENİLER

İzmir'de Ermenilere ait görülebilen en eski kayıt 14. yüzyılın sonlarına ait Surb Stepanos (St. Etienne) Kilisesinin bahçesinde bulunan mezar taşları olmaktadır. Bu dönemden önce Ermeniler Güney Doğu Anadolu ve Kudüs dahil olmak üzere yöreye dağılmış durumda idi. Mısır da 1073-1137 yılları arasındaki Şii Halifesinin vezirinin Ermeni olması, Ermenileri Şiilerin koruması altına sokarken Sünni Müslümanların Anadolu içlerine girmelerine de engel olmalarını sağlıyordu. Ermenilerin Sünni Türklere ilk karşı çıkmaları bu dönemde olmuştu.

Söz konusu yıllarda Haçlıların da koruması altında idiler ve birlikte hareket ediyorlardı. Prens Bagratide Roupen tarafından yöreye dağılmış Ermenilerin birleşmesi ile Klikyada kurulan Küçük Ermenistan Krallığının 1375 yılında dağılması sonucunda on binlerce Ermeni, Kıbrıs ve Rodos başta olmak üzere Antalya ve oralardan da Anadolu'nun içlerine ve İzmir'e doğru göç ettiler. 1730–1740 yıllarında ikinci bir Ermeni göçü görüldü. Nahcivan'dan göç eden bu 150–200 aile İzmir'de, İranlılar (Persan) olarak tanındı ve İzmir'de giderek İran Konsolosluğunun açılmasına da sebep oldu. Bu grupla birlikte İran'dan Dominikan Rahipleri de kaçarak İzmir'deki yoldaşlarına katılmışlardı. Daha sonraları Persan Ermenilerinin çoğunu Katolik olarak göreceğiz. 1790'lı yıllarda gelen bir diğer göç de Ankara üzerinden gelen Ermeniler idi. Bunlar da İzmir'de Angoriot olarak adlandırıldılar. 19. yüzyılın sonunda Erzurum ve Diyarbakır yörelerinden gelen Ermeniler de oldu. 18. yüzyıla gelindiğinde İzmir'de yaşayan Ermeni sayısı 7.000 kişi civarına erişmişti. 19. yüzyıl sonunda da bu sayı 10.000'e kadar çıktı. İzmir'de yaşayan Ermenilerin 1000 kadarı Dominikan Rahiplerinin etkisi ile daha ilk göç dalgasında, 14. yüzyılda Katolik olmuşlardı.



Fot. Wide World Photos

RIHTIMDA RUMLAR, ERMENİLER VE MAHALLELERİ

9 Eylül 1922 tarihinden önce İzmir Rıhtımını gösteren fotoğraftaki kalabalık arasında Türkler pek görülmemekte, daha ziyade Levantenler ile Rum ve Ermeniler ve seyrek de olsa Müttefik Devletlerin Bahriyelerinin dolaştığı fark edilmektedir. Bu dönemlerde Rumlar ve Ermeniler, Louis Rémy Aubert'in (1810-1874) *De la Peste ou Typhus d'Orient* isimli eserinde ifade ettiği üzere şehrin yaklaşık yarısını oluşturan mahallelerde yaşamaktaydılar. Rıhtım yapılmadan önce Frank Mahalleleri ile denizin kuzeyden ve güneyden sınırladığı ve arka taraftan da kırlara dayanan ve diğer kesimlerde de Türk ve Musevi Mahalleleri ile sınırlı alanlarda 1830'lu yılların sonuna doğru 43.000 Rum ve Ermeni yaşamaktaydı. Aubert, bu mahallelerin sokaklarını Frank Mahallelerine göre daha dar ve evlerin de kötü durumda olduğunu yazmaktadır. Sokakların çoğunda kanalizasyon yoktur ve kötü döşelidir. Sular sokak ortalarında akmaktadır ve tek katlı ev çok azdır. Genellikle iki katlı evlerde fakirler alt katlarda oturmaktadırlar.

Türk ve Musevi Mahalleleri ile çarşıya yakın konutlar diğerlerinden daha kötüdür ve buralara sanki hava girememektedir. Bu mahallelerin kuzeyinde de kokuşmuş suların oluşturduğu batak araziler yer almaktadır ki, bu kesim terk edilmiş Tuzla yöresidir. Rum ve Ermenilerin yaşadığı mahallelerde altı kilise bulunmaktadır ve ölüler çoğu kez bu kiliselerin yanındaki bahçelere gömülmektedirler. Genellikle toprağın derinine gömü yapılmamakta, yer altı mezarı tarzında bir çukur açılarak üste kapak şeklinde bir taş örtülmektedir. Özellikle Fransız Hastanesi yakınında ve yanından kanalizasyon gibi kullanılan bir kanalın geçtiği Agios Demetrios Mahallesi çoğu kez salgın hastalıkların başlangıç noktası olmaktadır. Nitekim 1837 veba salgını da buradan başlamıştı. Bu salgında İzmirli doktor Floquin'in belirttiği üzere 8.000 Türk ve Musevi ölürken 791 Rum ve 190 Ermeni hayatını kaybetmişti. Avrupalılar arasında ise 98 kayıp verilmişti. Bu salgını takiben de 1840 yılında İzmir'de Karantina İdaresi kuruldu.



Ed. Maison Homère

"GRAND HOTEL DE LONDRES" VE "HOTEL D'EGYPYE ET CHYPRES"

İzmir'in 19 yüzyıl sonlarında Rıhtımda bilinen en iyi otelleri Hotel de Ville ve Hotel Huck adları ile anılmakta idi. Bunlara daha sonra Kraemer de eklendi. Pasaport İdaresinin karşısında ise orta seviyedeki iki otel ön planda idi. Bunlar Grand Hotel de Londre ve Hotel Egypte idi. Konumları cazip ancak servisleri aynı oranda değildi. İsimleri ise daha ziyade gelen yolcuları cezbetmek için şehir ve ülke isimleri arasından seçilmişti.

Görüntüde yer alan Hotel de Londre 19. yüzyıl sonunda ismini Hotel de Londre et Chicago olarak kullanırken Hotel Egypte'in adı ise cephe duvarında "Hotel Egypte et Chypres" olarak Fransızca ve Rumca olarak yazılı idi. Seyahat acentelerinin yoğunlaştığı bu yörede Hotel de Londre et Chicago'nun zemin katında ilk aşamada Pire-İzmir-İstanbul arasında seferler yapan Khedivial Mail Line şirketinin bürosu bulunuyordu. Khedivial Mail Line kapitülatif haklara dayanarak İstanbul'da 1902 yılında kurulan Chambre Maritime de Navigation Etrangers'den sonra İzmir'de 1913 yılında kurulan Chambre Maritime de Smyrne'in üyesi idi.



Anonim

"KHEDIVIAL MAIL LINE AGENCY"

Khedivial Mail Steamship & Graving Dock Company adı ile İngiliz bayrağına altında sefer yapan şirketin görüntüdeki İzmir acentesi Rıhtımda, Hotel d'Egypte bitişiğindeki Hotel de Londres'un zemin katında yer almaktaydı. Sağdaki kapıdan 7-8 metrelik bir pasajdan sonra otelin avlusuna, soldaki kapıdan ise acentenin içine erişiliyordu. Ortadaki geniş kapıdan ise bilet satış, mektup ve koli kabul eden gişelerin bulunduğu bankoya erişilirdi. Şirket posta taşımacılığı da yaptığı için halk arasında kısaca "Khedivial Mail Line" adı ile de anılmakta idi. Dolayısı ile İzmir Rıhtımındaki bürosu aynı zamanda bir postane gibi çalışıyor ve mektuplar üzerine şirket kendi mührünü ve kaşesini basıyordu. Özellikle İskenderiye, İstanbul, Pire, Malta, Marsilya ve Kıbrıs'a gidecek mektuplar buradan postaya verilmekte idi. Ayrıca Suriye ve Kutsal Topraklar ile Kızıl Denizdeki limanlara da seferi olduğu için buralara gidecek postaları da kabul ediyordu.

Khedivial Mail Line, 1898 yılından itibaren Mısır Hidivi İsmail Paşanın Süveyş Kanalının hisselerini 1875 yılında İngilizlere satması ve 1882 yılında İngilizlerin Mısır'ı işgal etmesinden sonra daha iyi organize olmuştu. Dolayısı ile bu Mısır deniz yolu şirketinin İngiliz bayrağı altında çalışması olağan görülmelidir. Bununla beraber şirketin 1858 yılında kurulduğu ifade edilmesine rağmen bu konuda kesin bir bilgi bulunamamaktadır. Kurucularının başında soyu Kavalalı Mehmet Ali Paşaya dayanan Ahmet Mithat Yeğen Paşanın bulunduğu da bilinmektedir. Yeğenler, Mısır'da güçlü bir aile idi ve Banque of Egypte'in kurulmasına da öncülük etmişlerdi. Şirket 1919 yılına kadar kendi adı ile faaliyet gösterdi ve bu yıldan sonra Peninsular and Oriental Steam Naviagation Company'nin denetimine girdi. Sonraki yıllarda da Mısır'ın fırtınalı hayatı gibi pek çok değişik isim altında çalıştı.



Anonim

"HOTEL DE LONDRE" VE "HOTEL D'EGYPTE"

Rıhtımın, Pasaport ve Liman İdare Binasının neredeyse karşısında yer alan Hotel d'Egypte ilk yapıldığı zaman iki katlı olarak inşa edilmişti. 1908 Meşrutiyetinin getirdiği serbesti İzmir imarında da hareketlilik ortaya çıkarmış ve bunun yansımalarından biri olarak 1910'lu yıllardan sonra otelin üzerine yeni bir kat ilave edilmişti.

Orta halli bir işletme olan otelin ismine İzmir ile ilgili kaynaklarda da pek fazla rastlanmamaktadır. Özellikle seyyah Don Carlos Janes (1877–1944) 1905 yılında Alexandros isimli gemi ile Filistin ve Mısır'a seyahati sırasında İzmir'e geldiğinde Rıhtımda yer alan Hotel d'Egypte'de kaldığını *A Trip Abroad* (1905) ismiyle yayınladığı kitapta yazmaktadır. Genellikle Kudüs hedefli bu tür gezilerde çoğu kez İzmir'e de uğranmakta idi. Don Carlos, İzmir'de, İngilizlerin Posta Büroları ile birlikte iyi bir konuma sahip olduğunu ve şehirde Türklerden başka Rum, Musevi, Ermeni, İtalyan, Amerikalı ve zencilerin yaşadığını yazmaktadır.

İzmir'de dikkati çeken tek kalıntının Kadife Kale olduğunu ve burada Polycarpe'in ünlü mezarının iki servi ağacı arasında yer aldığını ifade etmekte olup görmeye gittiğinde burada harap su kemerleri, bir kaç parça taş ve metal kalıntısı gördüğünü ve buranın esas mezar olup olmadığı konusunda tereddütlerinin oluştuğunu yazmıştır. Kitabında, dönüşte de bir bağ gördüğünü ve burada üzüm yemek için durduğunda bir kadının kendisine üzüm, su ve dinlenmesi için oturak verdiğini ve İzmir insanının sevecenliğini de anlatmaktadır.



Anonim

RIHTIM VE PASAPORT MEVKİİ OTELLERİ

Rıhtımın en hareketli yeri Pasaport mevkii idi. Deniz yolu ile gelenler burada önce gümrük işlemlerini tamamlar ve daha sonra İzmir'e ayak basarlardı. Buradan da yürüyerek otellerine erişmekte idiler. En önemli oteller de burada idi. Bunların başında, 1833 yılında Trieste yakınlarındaki Piran'da doğan ve 1859 yılında İzmir'e yerleşen Bartolomeo Fragiacomo'nn 1871 yılında Madame Gyon tarafından Frank Mahallelerinde çalıştırılan Pension Suisse'i satın alarak ismini Hotel de Ville olarak değiştirdiği yapıyı görmekteyiz. Ancak, bu isimdeki otel 1878 yılından sonra, Rıhtımın tamamlanmasını takiben B. Fragiacomo tarafından aynı isimle yeni yerinde, kıyıda ortaya çıkacaktır. İzmir'in en ünlü tesislerinden olan otelde konaklamanın gecesi 1900'lü yıllarda 10–12 frank kadardı. Verdiği hizmetler ise lezzetli yemekler yanında sıcak su, aile odaları, rehber ve tercümandı. İkinci önemli otel ise yine Rıhtımdaki Grand Hotel idi. Burada da aynı fiyata kalınırdı. Bu otel gibi Rıhtıma çıkış iskelesi karşısındaki Egypte, Léonidas ve Alexandrie otelleri de ön planda idi. Bunlar arasında olan Hotel d'Angleterre ise 1902 Mayısında yanmış ve daha sonra yenilenmişti.

Bunun dışında İzmir'de konaklama için mobilyalı pansiyon ve evler de kiralanabilmekte idi. Bunlar arasında da Punta'da bulunan dul Pitvotti'nin evi 7 Türk lirasına bir aylığına kiralanabiliyordu. Madame Elise Corpi ise Rıhtımda yer alan evinde odaları aylık 3 liraya kiraya veriyordu. Hotel de Ville "landon" tabir edilen arabaların ana durak yeri olan Fasula Meydanına da yakındı. Özellikle akşamüstleri bu arabalarla Rıhtımda Grand Hotel ve Café Alambra arasında gezinilirdi. Belirli bir tarifesi olmayan bu landonlara binmek için önceden sıkı bir pazarlık edilmesi gerekmekte idi. Zira en kısa parkurda dahi 10 ila 20 kuruş (Mecidiye) talep ediliyordu.

Görüntü amatör bir fotoğrafçı tarafından bulunduğu buharlı bir geminin kıç tarafından 1904 yılında alınmıştır.



Ed. Leonard

YANGIN SONRASI İZMİR RIHTIMI

Arnold Joseph Toynbee, *The Western Question in Greece and Turkey; A Study in the Contact of Civilisations* isimli eserinde İzmir'in resmi işgal tarihi olan 15 Mayıs 1919'dan itibaren Yunanlıların işgal ettikleri bölgelerde kırım ve katliamlar yaptıklarını, eşi ile birlikte bu vahşet ve gaddarlık içinde suç işlediklerini gördüğünü yazmıştır. Özellikle Yalova ve Gemlik yöresinde çok sayıda yanmış ev ve ceset gördüğünü de aynı eserinde belirtmişti. Yakın Doğu Tarihi uzmanı Sydney Nettleton Fisher, *The Middle East, A History* isimli eserinde, Yunan Ordusunun geri çekiliş sürecinde bir toprak kavurma/yakma (terre brûlée) politikası uyguladığını ve etik dışı her türlü davranışı yol boyunca geçtiği savunmasız kasaba ve köylere yansıttığı hususuna yer vermektedir.

Ayrıca Cedric James Lowe ve Michael Lawrence Dockrill, *The Mirage of Power* isimli eserlerinde İzmir Vilayeti genelinde Yunanlıların azınlıkta ve İzmir'de de önemsiz bir çoğunlukta olduğunu yazmışlardır. Bunlara ek olarak Anadolu'yu terk etmekte olan Yunanlıların uyguladığı "terre brûlée" politikasının askeri ihtilaflar sırasında mümkün olduğu ölçüde düşman olarak kabul edilen diğer askeri birliklerin ilerlemesini engellemek için geri çekilirken altyapının, binaların, çevre unsurlarının ve her türlü üretim tesislerinin tahrip edilmesi ve ağır zarara uğratılmasını içeren bir savaş taktiği olduğunu ifade etmektedirler. Bu doğrultuda İzmir'e gelindiğinde şehri acele ile terk eden Yunan kuvvetlerinin kalıntısı olan ve onlarla birlikte Anadolu'da savaşmış olan Ermeni grupların Türkleri içten vurmak, kaybettikleri bir şehrin ekonomisini ve her türlü yaşamını yok ederek terk etme amaçlı bir politika uyguladıklarını açıklamaktadır. Bu amaçla geride, Türklere hayalet bir şehir bırakmak için yaşadıkları mahallede yer alan Şahin Han (Şahano Han) olarak adlandırılan ve daha ziyade marjinallerin kullandığı bir handan yangını başlattılar.



Ed. Leonard

YANGIN SONRASI KORDON BOYU

Giles Milton, *Paradise Lost* isimli kitabında İzmir yangınının 13 Eylül sabahı erken saatlerde Suyani (Suzan) Sokakta görüldüğünü söylemektedir. Bu sokak bir Ermeni Hanı olan Şahin veya Şahano Hanın yakınındadır. Basmane'deki American Collegiate Institute for Girls'ün Müdürü Minnie Mills ise öğle yemeğinin hemen ardından alevler gördüğünü ifade etmektedir. Garabet Haçeryan ise yangının öğlenden sonra başladığını yazmıştır. İzmir Sigorta İtfaiyesi Müdürü Paul Greskovich ise 13 Eylül sabahı 10.30 sularında Ermeni Mahallesinde yangın haberi aldığını ve bunu gördüğünü ifade etmektedir. Ferdinando Stano ise hatıratında yangının gece çıktığını dillendirmektedir.

Dolayısı ile bu konuda pek çok çelişkili ve hissiyata dayanan demeçler ve görüşler bulunmaktadır. Ancak, ortada birleşilen konu yangın merkezinin Ermeni Mahallesi olduğudur. Ermenilerdeki 1915 güdüsü ile artık ellerinden gitmiş olan bir şehri sahiplerine bırakmama duygusu ile aynı içgüdüyü paylaşan Rumların müşterek hareketi yeni oluşacak bir yönetimi sosyal ve ekonomik açıdan verimsiz bırakmak fikrinin ağır bastığını ortaya çıkarmaktadır. Aynı politika, aylar süren Kurtuluş Savaşı sırasında geri çekilen Yunan Ordularınca Ege'deki yerleşmelere de uygulanmıştı. 9 Eylül sonrasında Liman açıklarında demirlemiş 28 yabancı savaş gemisinden her hangi bir yardım alamayan Ermeni ve Rum gruplar 13 Eylül günü kendi işlerini kendileri görme durumunda kalmışlardı. Amaç geride herhangi bir "şey" bırakmamaktı.



Anonim

İZMİR RIHTIMI VE YANGIN ÖNCESİ EĞİTİM TESİSLERİ

Arnold Joseph Toynbee'nin 1923 yılında yayınlanan *The Western Question in Greece and Turkey, A Study in the Contract of Civilisation* isimli eserinde Birinci Dünya Savaşı sonrasında Türk-Yunan ilişkilerini kapsamlı bir biçimde ele alarak açıklamıştır. Kitabında, 1919 öncesi ve daha sonra Yunan kuvvetlerince işgal edilmiş Anadolu topraklarında mevcut olan kültürü yok etmek için nasıl davrandıklarını ve pek çok yerleşmeyi işgal sürecinde bu nedenle yaktıklarını ifade etmektedir. Bu kapsam içinde kendi kültürlerini yerleştirmek için işgal öncesinden başlayan eğitim faaliyetlerinin sonucu olarak İzmir'de, Birinci Dünya Savaşı öncesinde üç yıl içinde yapılan ve 1912 yılında hizmete açılan ve Mimarı Karathanasopoulos olan bir Merkezi Kız Okulu (Κέντρο Κοριτσιών Σχολείο/Atatürk Lisesi) ve yine 1909 yılında inşasına başlanan ve ancak 1922 yılında okul olarak hizmete açılan bir Evangelik Erkek Okulu (Σχολή Ευαγγελική Αγορού/Namık Kemal Lisesi) inşa ettiklerini bilmekteyiz. 1919 sonrasında da giriştikleri eğitim çabalarının devamı olarak İzmir'de İyonya Üniversitesini kurmak için Vali Rahmi Bey tarafından inşasına başlanmış ve eğitmen yetiştirmeyi amaçlayan natamam binayı seçmişlerdi. Yunan Yüksek Komiseri A. Sterghiadhis'in de girişimleri ile 1920 yılında başlayan faaliyetler 1922 Ağustosunda Yunanlı Mimar Aristotelis Zachos'un çabaları ile tamamlandı. Bu süreçte Guraba-i Müslimin Yunanlıların denetimine geçince Müslüman Hastanesi İkiçeşmelik'e taşındı. Bu aylık 7000 altın liralık bir gelirin kaybı idi. İzmir Mekteb-i Sultanisi de yine işgal kuvvetleri tarafından Mahkeme Binası olarak kullanıldı. Tüm bu kültürel istila 1922 yangını ile sonlandı ve İzmir'in geçmiş kültürünün 1922 sonrasına gelmesi şehir ile birlikte yandı. Görüntü geçmiş kültürünü kaybetmiş İzmir Rıhtımını yangından kurtulmuş olan faytonları ile göstermektedir. Şehir eski kültürüne erişmede yıkıntılar arasında zorlanacak ve ancak 1955 yılında evrensel anlamda bir üniversiteye kavuşacaktı.



Ed. R. Nave Galileo-Galilei

YANGIN ÖNCESİ İZMİR RIHTIMI

Kemal Karpat'a göre Aydın Vilayeti'nin 1901–1902 yıllarında toplam nüfusu 1.634.080'dir ve bunlar arasında Rumların sayısı 285.493'dür. İzmir Sancağının nüfusu ise 593.308 olup bunun 180.810'u Rumdu. 1908 Salnamesine göre ise İzmir Sancağının nüfusu 627.850'dir. Bunun da 277.657'si Hıristiyan ve 25.002'si Musevidir. 1913 yılında Aydın Vilayeti nüfusu 1.450.000 kişi olarak belirlenmiş olup bunun 1.150.000'i Müslüman olarak kayıtlara geçmiştir. Birinci Dünya Savaşının başladığı yıllarda İzmir'i terk eden azınlık gruplarından ötürü İzmir nüfusunun 150.000 olduğu da kabul edilmektedir. 1919 yılında ise 246.179 olan İzmir toplam şehir nüfusunun 87.497'si Rumlardan oluşmakta idi.

Şubat ve Mart 1921 yılında toplanan Londra Konferansında Nihad Reşad Bey, Aydın Vilayetinde yaklaşık 1.250.000 nüfus olduğunu ve bunun da %75'inin Türk olduğunu ileri sürmekte idi. İzmir şehrinde ise Rum nüfusun %43 oranında olduğunu ifade ediyordu. Yunan Delegesi Ghunarakis ise Sèvres Anlaşması ile kendilerine verilen bölgede savaş öncesinde 548.000 Ruma karşılık 390.000 Türk olduğunu ve savaş sonrasında ise bu sayının 460.000 Ruma karşılık 450.000 Türk olarak belirdiğini ortaya koyuyordu ve Rum nüfusun göçe zorlandığını ifade ediyordu. Bu anlaşmazlıklar 1922 yılına kadar sürdü.

René Puaux'nun *La Mort de Smyrne* isimli kitapçığında yazdığına göre 1922 yılında İzmir'i terk eden Rumların 130.000'i Midilli'ye, 60.000'i Sakız'a, 70.000'i Selanik'e, 40.000'i Pire'ye, 140.000'i ise Rodos ve Onikiada'ya gitmiş ve 100.000 kadarı da diğer çeşitli kesimlere dağılmıştı.



Anonim

İZMİR LİMANI VE DENİZ TİCARETİ

1890 yılı İzmir Salnamesinde İzmir Limanına giren 12 değişik ülkenin yelkenli gemileri arasında % 41'inin İngiliz bayrağı taşıdığı ifade edilmektedir. Bunu % 14 ile Fransız, % 12 ile Avusturya ve % 11 ile Yunan gemileri takip etmekte idi. Osmanlı gemilerinin oranı ise % 7 kadardı ve arkasından % 6 oranı ile Ruslar gelirken, % 9 kadar da Amerika ve diğer Avrupa ülkelerinden gelen gemilerden oluşuyordu. Aynı Salname İzmir Limanında zaman zaman gemilerin bağlanacak yer bulamadıklarını da ifade etmekte ve limanın genişlemesi gereğini de vurgulamaktadır.

1899 yılı Salnamesi, Limana yelkenliler dışında 2560 geminin geldiğini yazmaktadır. 1905 yılında da 2663 buharlı gemi İzmir Limanına giriş yapmıştır. Bu husus yolcu gemileri de dahil olmak üzere günde ortalama 7 geminin giriş yapması demekti. Özellikle sonbahar başları ile birlikte ihracatın artması Limanda gerçekten sıkıntı yaratmakta idi. 1890'larda ortaya çıkan yetersizliğin 1925 yılı İzmir'in İmar Planında ele alındığını ve Punta Mevkiinde İngilizlerin kurduğu Aydın Demiryolu İskelesinin olduğu yerde yeni bir liman yapılması önerisinin Salnamenin teşhisinden 60 yıl kadar sonra gerçekleştiği görülecektir. 1895 yılı Salnamesinde, bu yıllarda İzmir'de 22.100 konut, 18.000 dükkan ve 22 kiliseye karşın 24'ü cami olan 71 Müslüman ibadethanesi ve 16 havra bulunduğunu da ifade ediliyordu. Ayrıca İzmir'de limana yük getirip götürmede kullanılan tek atlı ve yaylı 550 araba ve 5000 deve olduğuna da yer vermekte idi. Yolcu taşıma işinde ise 108 landon veya payton çalışmakta idi. Malların depolanması ise şehirdeki 150 handa yapılıyordu.



Anonim

PASAPORT VE İZMİR'DE NÜFUS ARTIŞI

18. ve 19. yüzyılda İzmir nüfusunu kesin rakamlarla belirtmek mümkün olamamakta idi. Osmanlı Sultanı tarafından yabancılara cömertçe verilmiş olan kapitülatif haklar bunda önemli rol oynuyordu. Özelikle 1838 yılına kadar kapitülatif haklar elde etmiş olan gruplar yargılanma konusunda ayrıcalıklı haklara sahip olsalar dahi kendilerini bir tür kuşatma altında hissetmekte idiler. Hak ve hukuklarında sıkı limitler bulunmakta ve Anadolu'nun iç kısımlarında serbestçe gezinememekte ve diğer şehirler ile diledikleri gibi ticaret yapamamakta, arazi alamamakta idiler. Şehirde de genellikle ayrı mahallelerde otururlardı. Bununla beraber kapitülasyonların tanıdığı haklar ve 1856 yılından sonra elde edilen imtiyazlar ile Anadolu'da büyük Levanten çiftliklerinin ortaya çıktığı görüldü. Bu yıllara kadar şehirde sınırlanmış ve dengeli olarak görülen nüfusa eklenen büyük gruplar İzmir'e gelmeye başladı. Bunlar diğer ülkelerden, Osmanlı topraklarının farklı bölgelerinden ve Ege Adalarından gelen büyük insan kitleleri idi.

İzmir'in ekonomik canlılığı ve istisnai coğrafi konumu ve hem içe hem de dışa açıklığı, uzun yol kervanlarının son durağı olması ve Ege Denizinde uğranmadan geçilmeyen bir limanı olması her türlü işi yapmaya hazır insanları şehir nüfusuna katıyordu. Bu nedenle İzmir şehri için belirli bir nüfus sayısı belirlemede güçlükler ortaya çıkmakta idi. Mevsimlik işçiler, zanaatkarlar, inşaat işçileri, tüccarlar, denizciler genel olarak İzmir'e gelip yerleşen grubun öncüleri idi. Bu çoğulluk, insanların günlük beraberliğindeki değişkenlikte, organizasyonda, toprak ve mekan kullanımında büyük sorunlar yaratırken, lisanda, iletişimde ve eğitimde de büyük zorluklar yaşatıyordu. Tüm bu karmaşa içinde İzmir'de belirli bir grubun Rıhtımda motor-yatları (motor yacht) bağlı dururken iç kesimlerde Agia Voukolos, Kenourio Mahalla, Mortakia, Tsikoudia, Boyadjidika, Chiotika, Alygaria gibi işçi mahalleri ortaya çıkıyordu.

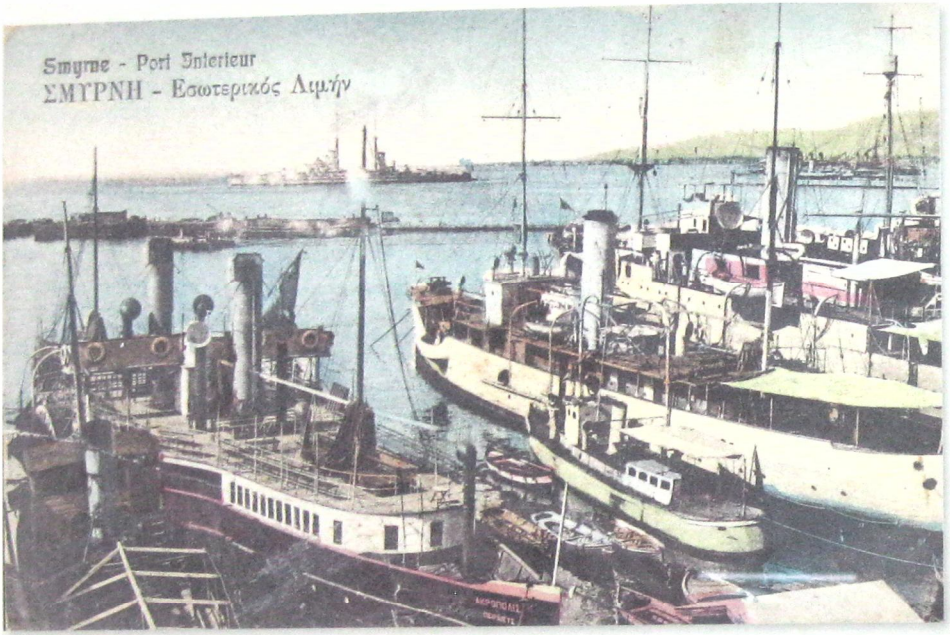


Anonim

18 MAYIS 1891 YILI RIHTIM SÖZLEŞMESİ

İzmir Limanını işleten Fransız Şirketin, İngiliz gemilerine yükleme ve boşaltmada çıkardığı güçlükler ve uyguladıkları farklı gümrük tarifeleri İngilizlerin Bab-ı Ali'ye şikayetlerine vesile oldu. İşletmeci Dussaud'lar ise Şirketi 1881 yılından beri satmak istiyorlardı ve İngilizler ile pazarlıkta idiler. İngilizlerin alımkar olmalarına önceki sözleşmelerde yer alan "şirket imtiyazının başkasına devredilememesi" maddesi engel oldu. Şirketin İngilizlerin eline geçmesini istemeyen Osmanlıların ise işletmeyi almaya maddi güçleri yetmiyordu. Halbuki Dussaud'lar Osmanlılara, İngilizlere sunduğu 500.000 Pounda nazaran daha düşük bir fiyat, 440.000 Pound teklif etmişti.

Bu arada Fransız Hükümeti, Felix Granet'nin girişimleri ile Crédit Lyonnais tarafından işletmenin satın alınması için baskılarını sürdürmekte idi. Sonuçta karmaşık bir hale gelen satış işlemi gerçekleşemedi. Bunun üzerine 18 Mayıs 1891 yılında Dussaud'larla yeni bir sözleşme yapıldı. Bu dördüncü ek sözleşme idi ve Şirket daha önce yapmış olduğu sözleşme ile sahip olduğu hakları aynen koruyacaktı ve Şirket, yıllardır müdür olarak görev yapan Dussaud'ların yeğenleri Elie Guiffray'e geçiyordu. Ayrıca, Bayraklı (Trianda) kıyılarında istenirse denizi de doldurarak kıyıda petrol ve alkol depoları inşa etme ve işletme hakkı da veriliyordu. Bu faaliyetler için gelecek malzemeler de vergiden muaf olacaktı. Osmanlılar ise buna karşın brüt gelirden aldıkları payı %15 oranına çıkarmayı başardılar ve Şirketin işletme imtiyazını da, 1912 senesinde isterlerse devir alabilmek kaydı geçerli olmak üzere 1953 yılına kadar uzattılar. İşgal döneminde ise Rıhtım vergileri %100 arttırıldı ve Yunan Hükümeti ile paylaşıldı. Görüntü 1926 yıllarında Rıhtım gelirlerinin yeniden Türk Hükümeti ile paylaşıldığı bir döneme aittir.



Ed. S. Sarantopoulos

LEVANTENLER VE RIHTIMDA "YACHT"LAR

İzmir, 17. yüzyıldan itibaren farklı grupların göçü ile karşılaştı. En yakını Sakız Adası olmak üzere Batı Avrupa Ülkelerinden dalga dalga insan grupları İzmir'e yerleşmeye başladılar. Bu genç insanlar ya Avrupa'daki tüccar evlerinin temsilcisi olarak ya da yeni bir dünya olarak kabul edilen Osmanlı Ülkesinin İzmir'inde kendilerine bir yer bulma çabası içinde idiler. Bunların bir kısmı başarılı oldu, bir kısmı da silinip gitti. Başarılı olanlar Osmanlı Ülkesine tam olarak yerleştiler ama örf, adet ve dinlerini terk etmediler. Ancak, uzak kaldıkları kültürlerine yerel örf ve adetler de etki etti. İki kültür arasında bocaladılar ve kendilerine Levanten adını verdiler ve veya bu ad onlara yakıştırıldı.

Özellikle 18. yüzyıl sonu ve 19. yüzyıl bu sıfat altındaki insanların altın devri oldu. Başarılı olanları geniş evlerine ek olarak özellikle Rıhtım yapımından hemen sonra birer "steam yacht" sahibi oldular. Bu tekneler Hamidiye İskelesi yanına bağlanmakta idi. Bunlar arasında en dikkat çekenleri Rees'lerin "Mingary" ve "Dragon", Giraud'ların Uzun Adadaki yazlık evlerine gitmek için de kullandıkları "Helen May" ve Whittall'lerin (Ocavius Wittall'in) Nacoochie ve Edward Whittall'in Elsie" isimli motor yachtları, Forbes'lerin Atina'ya kadar gidebilen kamaralı ve güçlü motorlu Butterfly, Albert Aliotti'nin Abafna isimli teknesi ve La Fontaine'lerden Sydney La Fontaine'in Melissande ve ailenin diğer fertlerine ait Sunbeam ve Madge, halı tüccarı Ed. Spartalian'ın Sofia isimli steam yacht'ı gibi daha pek çok Levanten, bir saygınlık öğesi olarak Rıhtıma demirli duran teknelere sahipti. Tekne sahibi olmak; geniş ve görkemli girişli, ayrı yemek odalı ve balo salonlu ve ayrı kütüphane bölümlü evler gibi önemli bir hususu. Ekonomik olarak güçlenen aileler eğitime daha fazla önem verirken, bu ailelerde çok çocuk sahibi olma ve üreme bir politika olarak benimsenmişti. Aileler sanki bir yarış içinde tek kadından çok çocuk sahibi olmakta idiler. Örneğin Edgar Giraud 9 çocuklu bir aile reisi idi ve Magdelen Whittall (Giraud) aileye 13 çocuk vermişti ve 91 torun sahibi idi.



Ed. P. Coyounian

RIHTIM VE "GRAND HOTEL HUCK"

Grand Hotel Huck daha önceleri Hotel des Deux Augustes ismi ile çalıştırılmakta idi. Ancak, Rihtım yapılmadan önce de kıyıda Hotel des Deux Augustes adı ile Mille (Meil?) isimli bir kişi tarafından işletilen bir otelin varlığını, Kırım Savaşı sırasında İzmir İngiliz Hastanesinde hemşire olarak görev yapan Martha Nicol'ün *Ismeer or Smyrna and its British Hospital in 1855* isimli kitabından öğreniyoruz. Nicol, otel yemeklerini genelde kötü, Fransız taklidi olarak çeşitli ve az çok zeytinyağlı ancak, karışık ve ağır olduğunu, servisin geç geldiğini bununla beraber balık ve et yemeklerinin lezzetli olduğunu yazmaktadır. Sürekli yemek yedikleri ve kahvaltı ettikleri otelde günler geçtikçe kalitenin düşmeye ve miktarların azalmaya başladığını ve kahvaltının da çoğu kez kuzu beyni ve paça ile sınırlı olduğunu anılarına eklemektedir. Aynı otelde 1857 yılında kalmış olan ve serbest ekonomik sistemi savunan İngiliz ekonomist Nassau William Senior, *A Journal Kept in Turkey and Greece, in the Autumn of 1857 and the Beginning of 1858* isimli eserinde otel çalıştırıcısının ismini, Milles olarak vermekte ve 8-9 Kasım 1857 tarihinde kaldığı oteldeki odaların iyi durumda ve uygun mobilyalara sahip olduğunu ancak, üzerlerinde bakımsızlığın izleri bulunduğunu yazmaktadır. Odalardaki sobalar çalışmaz durumdadır ve otelin cephesi kuzeye baktığından ve kaldıkları günlerde de soğukluğun 13°C civarında olduğundan, odalarda atkı ve paltolara sarınma durumunda kaldıklarını ifade etmektedir. Görüntü bir bayram günü Rihtımı, sağda Grand Hotel Huck ve solda ünlü Smyrna Restaurant önünde Türk ve Yunan bayrakları dalgalanırken göstermektedir.





Foto. Rubellin et Fils

"HOTEL DES DEUX AUGUSTES"

Herborist Caroline Barbey-Boissier (1847–1918) ve William Barbey (1824–1914), 1880 yılının 1 Mayısında İzmir'e geldikleri zaman Sakız asıllı bir Rum olan Millio'nun, daha sonra Fransız tabiiyetine geçmesi ile Mille ismini alarak çalıştırdığı Hotel des Deux Augustes'e uğramışlardı. Michel Mille 1890'lı yılların başında otel işletmesini bırakmış ve kartpostal yayıncıları ile Avusturya Postanesinin bulunduğu Ténékides Pasajında kendi adını taşıyan mütevazi bir otel açmıştı.

Herborist Barbey'ler 1873 yılında da İzmir'e gelmişlerdi. 1882 yılında yayınladıkları *Herborisations au Levant: Égypte, Syrie et Méditerranée* isimli kitaplarında aradaki farkı anlatırken; "İzmir artık eski oryantal karakterini kaybetmişti, ahşap kazıklar üzerinde yer alan barakalar ve kahvelerin yerini geniş bir Rıhtım almıştı. Liman yedi senede çok hareketlenmişti ve uzun bir dalgakıran ile gümrük ve onu koruyan askerlerin kışlası düzeni sağlıyordu. Kendimizi, karşımızdaki yemyeşil kayalık dağ ve üzerinde yükselen kale olmasa sanki Marsilya'da zannedecektik", cümlelerini kullanmışlardı. Barbey'ler 1881 yılında şehrin üst kısımlarındaki mezarlıktan elli kadar bitki örneği alırlar. Bunlar arasında ismini İzmir'den almış olan Erysimum Smyrnium da bulunmaktadır. İzmir Otu olarak anılan bu otsu bitki yörede çeşitli türlerde bulunmasına rağmen İzmir'in şöhretine uyarak bu isimle literatüre geçmişti. Ayrıca yörede yine İzmir'e özgü Campanula Lyrata Lam'ı (Çan Çiçeği) buldukları için de çok mutludurlar. Bu yıllardan çok sonra, geç de olsa Otelin alt katında, girişin solunda Osmanlı Posta Bürosu yerini almıştı.



Anonim

"GRANDE HOTEL M^ME HUCK"

Hotel des Deux Augustes adına Samuel Sullivan Cox'un (1824-1889), 1880 yılında yazdığı *Diversions of a Diplomat in Turkey* isimli kitabında da rastlıyoruz. 1885–1886 yıllarında Amerika'nın İstanbul sefiri olarak görev yaptığı sırada Cox, büyük olasılıkla cazibesine dayanamayarak İzmir'i ziyaret ettiğinde bu otelde kalmıştır. Söz konusu yıllarda Rıhtım tamamlanmış ve Körfez'de iskeleler kurulmuş ve gemi seferleri başlamıştır. Cox, İzmir'e daha önce 1849 yılında, kardeşi ve kuzeni ile birlikte çıktığı balayı seyahatinde de uğramıştı. Bu senelerde şehrin iç kısımlarının güvenli olmadığı için gitmesi tavsiye edilmemiş ve bu nedenle de kıyıda gezindiklerini 1852 yılında yayınlanan *A Buckeye Abroad, or Wanderings in Europe and in the Orient* isimli yazısında anlatmaktadır ve Hotel des Deux Augustes daha ortada yoktur. Ancak oteli işleten Michele Mille'nin iç kısımlarda bir otel çalıştırdığını da bilmekteyiz.

1890 yılında İzmir'e gelen Von A. Matthes, *Reisebilder aus dem Morgenlande* isimli kitabında aynı yerde Grand Hotel Huck'ün var olduğunu ve bu yılda Hotel des Deux Augustes isminde bir otelin İzmir'in dar sokakları içinde yer aldığını ifade etmektedir ki, burası Passage Ténékides'dir. Bu yıllardan önce olduğu gibi daha sonra da Rıhtım hep İzmir'in vitrini olarak görev yaptı ve dışa dönük tüm aktiviteleri ağırlamada kullanılan bir mekan oldu. Nitekim Matthes, Grand Hotel Huck ile şehri kıyasladığında bu farkı açık olarak kitabında açıklamaktadır.

Görüntü Grand Hotel Huck'ü 1890 öncesi hali ile vermektedir. Bu yıllarda otelin adı da Grand Hotel M^me (Madame) Huck olarak yazılmıştır.



Ed. A.Virabian

"GRAND HOTEL HUCK" VE POSTA GEMİLERİ

Tüm Osmanlı topraklarında olduğu gibi İzmir'de faaliyet gösteren posta bürolarına bırakılan mektup ve koliler yabancı şirketlere ait gemilerle yurt dışına taşınmakta idi. Bu şirketler aynı zamanda gemilerinde de özel posta hizmetleri vermekte idi. Austrian Lloyd ve Messageries Maritimes bu gemi şirketlerinin başını çekmekte idi. Messageries Maritimes 1837 yılından itibaren Livourne, Malta, Syra, İzmir ve İstanbul arasında ayda iki kez düzenli seferlere başlamıştı. Ancak, posta taşımacılığında Austrian Lloyd ile yarışamıyordu. Bundaki en önemli sebep de Avusturya Posta Bürolarının vapurun hareketinden önceki en kısa zamana kadar posta kabul etmesi idi. Fransız Posta Bürosu vapur kalkmadan saatler önce posta alma işini durduruyordu. Tabiatı ile bu işlem vapurda yer alan posta ofisinin de işine yaramakta idi. Anadolu sahillerine uğrayan ve posta gemisi olarak inşa edilmiş çok sayıda gemiye sahip olan Messageries Maritimes'in bu gemilerinden ikisinin adı da Hellespont ve Bosphore idi.

Daha sonra Osmanlılar, yaygınlaşan posta taşıma hizmetini, daha küçük çaplı şirketlere de vermeye başladılar. Gemilere doğrudan verilen mektuplara ilk zamanlarda pul yapıştırılmıyor kaşe basılıyordu. Şayet ücret gemiye ödenmiş ise zarflara "PP" (Port Payé), şayet ücret alıcı tarafından ödenecekse "PD" (Payé Destinataire) damgaları basılmakta idi. Özellikle yabancı şirket vapurları kendi posta bürolarına öncelik tanıyor ve Osmanlı Postanesine teslim edilen mektuplar daha hor muamele görüyordu. Ayrıca yabancı posta büroları İzmir'de başta Rıhtım olmak üzere daha ön plandaki mevkilerde konumlanmıştı. Osmanlı Posta Bürosu da daha gösterişli ve ön planda bir yere ancak 1912 yılında gelebildi. Burası Rıhtım üzerindeki Grand Hotel Huck'ün zemin katı idi.



Ed. P. Coyounian

"GRAND HOTEL HUCK"

Rıhtımın tamamlanması ile Telgrafhane, Farlar İdaresi ile Liman Başkanlığı yapılarının bulunduğu ve de İzmir'e denizden giriş ve çıkışların kontrolünün yapıldığı "merkez", temel yanaşma yeri olarak Rıhtımın en yoğun kullanılan kesimi olmuştu. Burada Osmanlı Telgrafhanesi ve Eastern Telegraph Company'nin büroları da yer almakta idi. Bu nedenle otellerin en tercih ettiği mevki de burası idi. Rıhtımın tamamlanması ile burada ilk yapılan lüks otel "Hotel des Deux Augustes" adı ile 1880 yılından hemen önce açılmıştı. Michel Mille tarafından işletilen oteli 1890'lı yıllarda Max Huck tarafından Grand Hotel Huck adı ile görmekteyiz. Otel, çevre üzümlerinden yapılmış kendi adını taşıyan şaraplarla körfezin kumullarından yakalanan karidesleri sunmada oldukça ünlü idi.



Anonim

GÜMRÜK VE YAZIŞMALI KARTPOSTALLAR

Resimli kartpostalların ortaya çıkışı ve posta servisleri tarafından kabul görmesi 1878 yıllarında başlamıştı. Bu tarihten sonra posta büroları arasında belirli tarifelerle yollanan kartların alıcıları kartpostal biriktirmeye de başladı. İnsanlar birbirlerine kendi ülkelerinin resimlerini yollayıp, dost olurken yeni bir koleksiyon türü yaygınlaşıyordu.

1914 yılına gelindiğinde Osmanlı İmparatorluğunda İzmir de dahil olmak üzere faaliyette olan 50'den fazla yabancı posta bürosundan çoğu kapandı. Bir süre insanlar birbirlerine kartpostal yollayamaz oldu.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında ilk olarak 1919 yılı başlarında Fransızlar, Osmanlı topraklarında başta İstanbul olmak üzere diğer müttefik devletler gibi Askeri Posta Büroları kurdular. Daha sonraları bu hizmeti siviller için de vermeye başladılar. Bu doğrultuda İzmir'de askeri amaçla Mayıs 1919 yılında açılan posta bürosunda kullanılan "Smyrne -Trésor et Postes 528" ibareli kaşe 21 Temmuz 1921 tarihinden itibaren siviller için de kullanılmaya başlandı. 8 Mayıs 1923 tarihinde bu posta hizmeti kapandı. Bu süreler içinde 5 kelimeden fazla yazılı kartpostallar için 1910 yılında 10 santim olan posta ücreti, 1 Nisan 1921'de 30 santime çıkmıştı. İki ay sonra ise aynı gönderi 45 santim oldu. Bundan iki ay sonra da 1 Ağustos 1921 yılında 14 kuruş 20 paraya yurt dışına yazılı kartpostal yollanmaya başlandı. Şayet kartlar üzerinde 5 kelime ve daha az yazı bulunuyorsa bunun ücreti 1910 yılında 5 santimden 1 Ağustosta 1 kuruş 20 paraya çıkmıştı.



Ed. Etablissement Orosdi-Back

GÜMRÜK DEPOLARI

Gümrük Bina ve Depolarının yapılması zaman içinde parça parça eklentilerle büyütülmüştü. Bu eklentilerin sonuncusu da hangar olarak kullanılan güney kısımdı. Bu kısmın güney yüzünde de üstü kapalı, dışa açık bir mekan oluşturulmuş idi. Oldukça geniş planlanmış olan mekanın çatısının bir kısmı demir profil, bir kısmı da dökme demir malzeme ile taşıtılmıştı. Burada kullanılan demir malzemeler de Belçika'dan ithal edilmişti. Zira bu dönemlerde demiryolu inşaatında kullanılan raylar da aynı Ülkeden ithal edilmeke idi. Bazı kaynakların Gümrük Binasının ve Depolarının, Gustave Eiffel tarafından yapıldığını ileri sürmeleri de tamamı ile bilgi noksanlığından kaynaklanmaktadır. Bunların başında Gümrük Bina ve Depolarının farklı dönemlerde yapılmış olması gelmektedir.

İkinci olarak Gustave Eiffel'in imalathanesi Paris'in bitişiğinde, bu gün Metropol sınırları içinde yer alan Levallois-Perret'de idi. Son olarak da Eiffel'in imalathanelerinde imal edildiği ileri sürülen çelik konstrüksüyonların üzerinde Belçika'da imal edildiklerine dair kabartma yazılar yer almaktadır. Eiffel'in de Belçika'da her hangi bir atölyesi bulunmamakta idi. Görüntü, Gümrük Bina ve Depo alanlarına son olarak eklenen büyük hangar yapısını göstermektedir. Yapının sonradan doldurulan alan üzerine inşa edildiğini kanıtlayan bir diğer unsur da arka planda görülen duvardır. Bu duvar hangar-depo yapılmadan önce dış duvar olarak inşa edilmişti.



Foto. Sabah and Joaillier

"SÉBAH - JOAILLIER" VE GÜMRÜK DEPOLARI

1910 tarihini taşıyan bu fotoğrafın alındığı yıllarda Sébah ve Joaillier'nin birlikte çalıştığı dönem sona ermişti. Zira 1905 yılında Fransız fotoğrafçı Polycarpe Joaillier İstanbul'u terk ederek Paris'e dönmüştür. Buna rağmen fotoğrafın altında Sébah ve Joaillier imzası bulunmaktadır. Aslında fotoğraflardaki Sébah ismi de 15 Haziran 1886'da ölen Pascal Sébah'a ait olmayıp oğlu Johannes Sébah'a aittir. Fotoğrafın alındığı yıllardan önce 1888'de Johannes Sébah, Hagop İskender ile ortak çalışmaya başlamıştı. Ancak, babasının sahip olduğu isim ve şöhretten yararlanmak amaçlı fotoğraflarda Sébah ismini sürekli kullanmıştır. 1908 yılında başlayıp 1934 yılında bitecek bu ortaklığa 1914 yılına kadar Leo Perpignani de katılmıştır. Bu üçlünün İzmir ile ilgili almış olduğu pek çok görüntü bulunmakta olup bunlar daha ziyade kıyı kesimini içermektedir.

Sébah ve ortağı fotoğraf işini 1934 yılında bıraktıktan sonra İskender'in oğlu Bedros 1952 yılında Paris'e göç edinceye kadar işe devam etti ve bu yıldan sonra kendi ortağı İsmail İnsel fotoğraf stüdyosunu devam ettirmeye çalıştı ise de stüdyo bu yıllarda kapandı. Avrupa'nın, Sébah Istanbul & Joaillier adı ile tanıdığı fotoğraf stüdyosu 1908 yılına kadar uzun süre Saraya da hizmet etmişti. Ortaklığın çektiği Rıhtım ve Liman fotoğrafları İzmir ticaretinin doruk noktalara eriştiği dönemi kapsamakta olup Avrupa'ya "Modern Türkiye" imajını vermek amaçlı çekilmiştir. Görüntüde yer alan güney mendireği yönündeki depoların rıhtımını çeşitli mallar ile dolu göstermektedir.



Ed. Etablissement Orosdi Back

İZMİR GÜMRÜĞÜ VE "ELIE JULES GUIFFRAY"

Elie Jules Guiffray, Dussaud ailesinin yedi çocuğu arasında iki kızından büyüğü olan Claire Dussaud ile Savoie'li bir ailenin oğlu olan François Benoit Guiffray'in tek oğludur. Elie, Baba Guiffray'in 33 yaşında ölmesi ile uluslararası düzeyde büyük şantiyeleri olan ve Süveyş Kanalının yapımında da çalışmış olan Dussaud Kardeşlerin şirketinde göreve başlar. İzmir Rıhtımının inşası sırasında da, 1871 yılında İzmir'e gelerek burada çalışmaya başlar. İlk aşamada İdare Heyeti Üyesi olarak yer aldığı Société des Quais de Smyrne'e daha sonra İdare Heyeti Başkanı olur ve 1891 yılında da Şirketin idaresi kendisine verilir. 7 Eylül 1849 tarihinde Fransa'da doğduğu Le Cannet, Côte d'Azur'de 5 Eylül 1926 yılında öldüğü zaman 76 yaşındadır. 1871 yılında Marsilya'da evlenmiş ve Claire, Magdeleine Adolphine, Elzéar Jules Noel, Fernand isimli dört çocuğu olmuştur. Çocuklarının ikincisi hariç diğerlerinin doğumu hep İzmir'dir.

Üçüncü çocuğu Elzéar 1903 yılı Nisanında Jeanne Arnaud ile evlendiği zaman İzmir'de büyük şölenler verilmişti ve bu oğlu daha sonra İzmir Tramvayları Şirketinin müdürü olarak görev yapacaktı. Elie Jules Guiffray, bir tekel haline getirdiği Liman ve Gümrük İşletmesinin yetkilerini aşarak bütün şehir kıyılarına çıkacak mallardan vergi almaya başlamış, hatta bu davranışa karşı çıkan Aliotti, Paterson ve Whittall'ler, Cevat Korkut'un *İzmir Rıhtım İmtiyazı* isimli kitabında da ifade ettiği üzere, bir ara Güzelyalı'da bir iskele tesis etme yoluna da gitmişlerdi. Elie Guiffray kendisine bütün karşı çıkmalara karşın bu süreçte Fransa'ya dönmüş, Rıhtım ve tesisler bakımsız hale gelmiş ve Şirket ve Tramvay Hattı millileştirilinceye kadar yönetim hep ailesinde kalmıştı. 1919-1922 yılları arasında ise Gümrük vergilerini aşırı derecede yükseltmiş ve gelirden İşgal Hükümetine de büyük pay vermişti.



Ed. Decipris C.D.S.

İZMİR GÜMRÜĞÜ VE "SOCIÉTÉ DES QUAIS DE SMYRNE

Demetrius Georgiades'in *Smyrne et l'Asie Mineur au Point de Vue Economique et Commercial* isimli kitabında yer aldığı üzere; 19 Temmuz 1883 tarihinde karar altına alınmış olan İzmir Rıhtım Hakları Tarifesinin ilk maddesinde, Karşıyaka'dan gelip de Rıhtıma çıkacaklar için, ellerinde taşıdıkları eşyalardan her hangi bir ücret alınmayacağı karar altına almıştı. Aynı tarifenin dördüncü maddesinde; Rıhtıma demirli tekneler arasında Rıhtıma çıkarmadan mal aktarması veya Rıhtıma çıkarmadan mavnalarla getirilen malların gemilere yüklenmesinde Gümrük Tarifesinin en çok yarısının alınacağı ifade edilmekte idi.

Aynı madde devamla, Rıhtım üzerine gümrüklü mekana yığılmış eşyaların bir gün, diğer kısımlara yığılmış eşyaların da üç gün ücretsiz olarak bırakılmasında Société des Quais de Smyrne (İzmir Rıhtım Şirketi) süreleri belirlemede yetkili kılınmıştı. Süre aşımlarında her metrekare için bir kuruş alınacağını, bunun zamanla iki kuruşa çıkacağını ve Şirket isterse bu malları kendisinin kaldıracağını ve her türlü masrafın da karşı taraftan alacağını, sözleşmeye eklemişti. Ayrıca tramvay ve demiryolu üzerine bırakılmış denkler ve mallar İzmir Rıhtım Şirketi tarafından karşı taraf uyarılmadan kaldırılacak ve masrafları da ürün sahibinden tahsil edileceği gibi bu aşamada ürün veya denklerin göreceği zarardan Şirket sorumlu olmayacaktı. Rıhtım Hakları Tarifesinin imzalandığı söz konusu yılda, 28 Mart 1878'de imzalanan sözleşmenin dokuzuncu maddesinde yer alan ve Batı Rıhtımı üzerine inşası karalaştırılan vapurlara kömür sağlayacak depolar da inşa edilmiş durumdadır.



Ed. Maison Homère

RIHTIMDA BORSA VE İZMİR TİCARET ODASI

İzmir'de ilk Borsanın kuruluşu resmi kayıtlarda 1892 yılına rastlamaktadır. 1928 yılına kadar da İzmir Borsası hep şehrin içinde farklı binalarda dolaştı. İlk kuruluşundaki çekişmeler de İzmir'in ikilemlerini açık olarak ortaya koymakta idi. İlk çabaların sonucunda bir tarafta Ermeni asıllı Arabyan Karabet Efendi diğer tarafta da Nişli Hacı Ali Efendi'nin Borsa açması ve Osmanlının geç de olsa Müslüman girişimciden yana olması arasında geçen beş yıl İzmir'de bir Borsa karmaşası yaşatmıştı. Her ne kadar yasallaşmadan yaklaşık altı ay önce 1891 yılı sonunda Nişli Hacı Ali Efendi bir Borsa kurdu ise de yasallaşması 1892 yılının Haziranında olacaktı. Osmanlıda ise ilk Borsa, Sarayın borçlarına tahvillerinin satışını izleyebilmek amaçlı olarak 1866'da Osmanlıya borç veren devlet ve kurumların baskısı ile kurulmuştu. Bu bir Tahvil Borsası idi.

Ticaret Odası olarak faaliyet göstermeye başlayan ilk kuruluş da Osmanlıda, 1870 yılında çalışmaya başlayan Avusturya-Macaristan İmparatorluğunun Ticaret Odasıdır. Bunu 1880 yılında kurulan Dersaadet Ticaret Odası takip etmişti.

İzmir de ise 1889 da Fransız, 1903 de Hollanda, 1909 da İngiliz Ticaret Odaları peş peşe kuruldular. Bu tarihlerden daha önceleri İzmir'de yaşayan Rumların kendi aralarında dayanışmayı sağlayan gayri resmi bir odaları bulunmakta idi.

İzmir'in resmi tarihte yer alan Ticaret Odasının kuruluşu ise İzmir Ticaret Odası tarafından yayınlanmış olan *19. Yüzyıldan 21. Yüzyıla İzmir Ticaret Odası Tarihi* isimli kitapta 1885 yılı olarak ifade edilmektedir. Bu yıllarda Odaların temel faaliyet alanları tüccarları karşılaştıkları hilelerden korumayı amaçlamakta idi. Görüntü 1922 yılında yanmış ancak, halen [illegible] bulunan İzmir Ticaret Odası'nı, önünde tahıl çuvalları ile göstermektedir.



Ed. K.Σ.Λ

İZMİR GÜMRÜĞÜ

1880'li yıllarda tamamlandığı çeşitli kaynaklarda yer alan İzmir Gümrüğü hakkında yaklaşık yüz yıl önce, 1784 yılında Charles-Joseph Panckoucke editörlüğünde yayınlanmış olan *Encyclopédie Méthodique, Commerce* isimli eser, İzmir'de 10.000 Rum, 200 Ermeni, 100 Fransız, 1.800 Musevi ve 15.000 Türk ve yerli halk bulunduğunu yazmakta idi. Bu dönemde İzmir'de birisi Ticaret Gümrüğü adı altında iki yapı bulunmakta ve Büyük Gümrük adı ile anılan bu gümrüğe daha ziyade Ermenilerin İran'dan getirdiği ipek ve diğer mallar ve Hıristiyan ülkelere giden ve gelen mallar indirilmekte idi.

Diğer gümrük ise İstanbul Gümrüğü adı ile anılmakta idi. Buradan ise Başşehir, Selanik ve diğer Osmanlı Limanları ile ticaret yapılıyordu. Bu yıllarda Limana giren gemiler İngiliz, Hollanda, Fransız, Livorno, Ceneviz, Venedik, Messina ve az sayıda da İspanyol ve Rus bayrakları taşıyordu. Her yıl Fransa'dan 17 ila 21, Livorno'dan 4, Venedik ve Cenevo'dan 2, 3 yelkenli gelmekte idi.

Gelen ürünler özellikle çeşitli kumaşlar, baharat ve kurşun, çinko gibi metallerden oluşmakta idi. Giden ürünler ise ipek, keçi kılı, devetüyü, pamuk, ham deri, mazı, balmumu, funda gibi doğal bitkiler, haşhaş, mastik, sabun, halı ve bazı kıymetli taşlardı. Seneler ilerledikçe gelen gemilerin bayraklarında ve sayılarında görülen değişimler gibi ürün çeşitlerinde de değişim olacaktı. Rıhtım yapılması ile açıkta demirlemiş yelkenlilerden indirilen malların duba ve mavnalarla kıyıya erişmesi ortadan kalkacak, mallar Rıhtıma yanaşmış mavnalar üzerinde gemilere yüklenmek veya gemilerden indikten sonra gümrük işlemlerinin tamamlanmasını bekleyecekti.



Anonim

İNCİR İHRACATI VE "CRÉDIT LYONNAIS"

Tüm Osmanlı ülkesinin ihracatının ve ekonomisinin en kötü olduğu dönemlerde dahi her zaman %50'den fazlasını gerçekleştiren İzmir'in önde gelen ihraç ürünlerinden birisi de incir idi. Dervişoğlu Handa imal edilen tahta sandıklara kalitesine göre ayrıldıktan sonra dizilir ve kıçtan yanaşmış olan gemilere, mavnalara istiflendikten sonra aktarılırdı. İzmir'in ihracatta bu denli önde olması giderek Avrupa bankalarının da dikkatini çekmeye başlamıştı. Ancak, ekonominin inişli çıkışlı olması ve 1875 sonrası Osmanlı Maliyesinin iflası, bankaların daha emin bir ortamı beklemesi ile sonlandı. Her ne kadar Crédit Lyonnais 1875 yılında İstanbul'da gelirini arttırmayı hesap ederek şube açtı ise de İzmir'e gelmesi için detaylı araştırmalar yapması gerektiğine inanmakta idi. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryolu hatlarında ihraç ürünlerinin nakliyatının artması ve önem kazanmasından ötürü hat işletmelerine kredi vererek ortak olması Ege'ye yönlenmesi ile sonlandı.

1878 yılından itibaren İzmir ve zengin art bölgesinin ekonomisi incelemeye alındı. Banka, sorumlu müdürlerinden Leon Lehéricey'i bu amaçla İzmir'e yolladı. Lehéricey, raporunda İzmir'in kendi ekonomik yapısını kurmuş ve şehri yönlendiren çok sayıda isim arasından önde gelen yirmi firma belirledi. Bunlar komisyonculuk ve bankerlik yapan şirketlerdi. Jaques Thobies'nin *Le Crédit Lyonnais (1863-1986): Etudes Historiques* isimli kitaptaki makalesine göre bu isimlerden önde gelenleri Aliotti Frères, Richard Barker, P.M. Clados, de Cramer Frères, Ralli & Psiachi idi. Ayrıca ithalat ve de ihracatta ihtisaslaşmış şirketler olarak da Cousinery et Fils, Paggy et Fils, J.C. Wittall & Cie. potansiyel müşteriler olarak belirlenmişti. 1879 yılında Bankaya sunulan bu rapor fazla iyimser bulunmuş ve İzmir'de Crédit Lyonnais'nin şube açması daha güvenli bir ortamın sağlandığına inanılan 1888 yılı sonlarına ertelenmişti. Bu yıl İzmir'de, İstanbul'dan yollanan Gustave Trost yönetiminde 1927 yılında faaliyetine son verecek olan Crédit Lyonnais şubesi açıldı

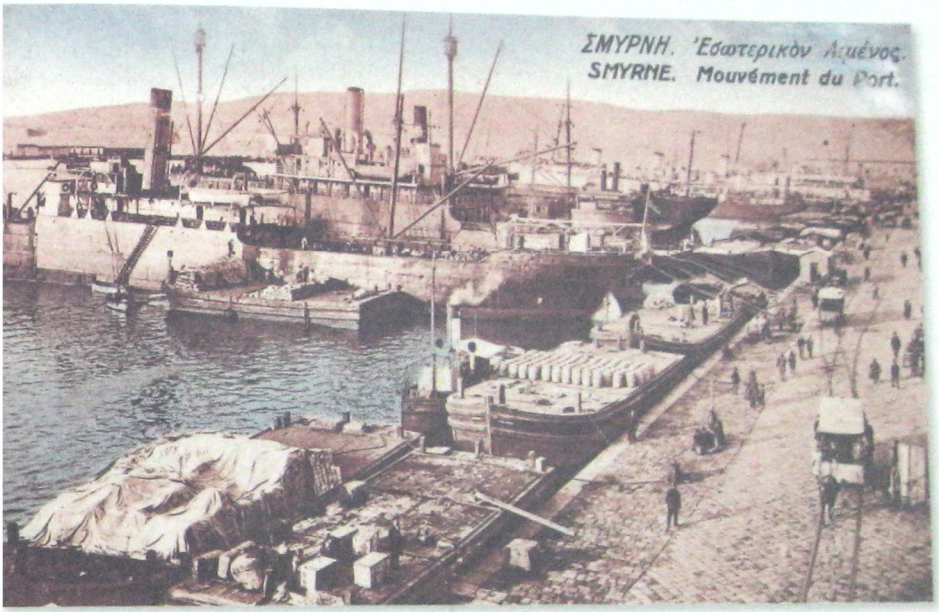


Anonim

KURU MEYVE İHRACATI VE DERVİŞOĞLU HAN

Kaymakpaşa Caddesi veya diğer adı ile Büyük Tavernalar Sokağı adı ile anılan, İzmir'in en ünlü yollarından birine cepheli Dervişoğlu Hanın özelliği şehrin ihraç ürünleri arasında başı çeken kuru üzüm ve incir sandıklarının yapıldığı imalathaneleri barındırması idi. Kaymakpaşa Caddesi ise İzmir'i İzmir yapan Frank Sokağının ortasında yer alan Agia Fotini Meydanından doğuya doğru yönlenen ve şehrin içine giren bir sokaktı. Başlangıç noktasının sağında Agia Fotini Kilisesi ve sonunda da Ortodoks Rahiplerin Manastırı yer almakta idi. Yaklaşık 300 metre uzunluğundaki bu sokakta yürüdüğünde, meyhaneler ve konutlar arasından geçilerek Madama Hana erişilirdi. Arghipos ve Sipsounios'un ünlü içki imalathanesi ve tavernası bu sokakta, Dervişoğlu Hanın bitişiğinde idi. Buradaki konutlar ile meyhaneler arasında her hangi bir anlaşmazlığın çıktığına da rastlanmamıştı. İzmir'in iç kesimlerindeki önemli bir odak olarak burada her kişi diğerine saygılı idi. Kendine özgü karakteri olan bu yol aynı zamanda Rum Agios Haralambos Hastanesinin başı çektiği ve hastanelerin birbirine yakın yer aldığı Hastaneler Bölgesine erişimi de sağlardı.

Madama Han ise o denli ünlü idi ki İzmir'in gümüş borsası buradan yönetilmekte idi. Dervişoğlu Han bu karmaşa içinde büyük ve görkemsiz, ancak, İzmir için önemli bir yapı idi. Zira ihraç için depo hanlarına gelen kuru meyveler burada genellikle kavak ağacından yapılan sandıklara istiflenerek ihraç ürünü olarak gemilere yüklenmek için Rıhtıma çıkarlardı. Rıhtıma kıçtan yanaşan gemilere mal yüklemenin güçlüğünden ötürü işletmeci şirket İzmir'e çok sayıda mavna ithal etmiş ve Limanın yüklemede karşılaşılan imalat hatasını gidermek için bir çıkış yolu bulmuştu. Görüntü, proje ve yapım hatasından ötürü İzmir Liman Rıhtımına kıçtan yanaşma zorunda kalan gemilere yüklenen ve Dervişoğlu Handa yapılan kasalara konmuş olan ürünlerin mavnalar vasıtası ile bir gemiye yüklenmesini göstermektedir.



Anonim

ŞİRKETLEŞME ÇABALARI VE İZMİR LİMANI

1800'lü yıllara girildiğinde İzmir Limanının ticari aktivitesi önemsiz bir durumda idi. Özellikle Yunanistan'ın bağımsızlığını ilan etmesi ve Suriye ve Mısır'da ortaya çıkan karmaşaya İngilizlerin 1581 yılında kurdukları Levant Company veya diğer adı ile Turkey Company'nin Company of Merchants of England Trading to the Seas of the Levant adı ile tekelci bir davranış ile ticaret yürütmesi İzmir ekonomisini olumsuz etkiliyordu.

1825 yılında Levant Company'nin feshedilmesi, akabindeki 1838 ticaret antlaşması İzmir ticaretini canlandırdı. Ancak, İngilizler kendilerine tanınan serbestiyi daha akılcı kullanarak başta Fransa olmak üzere diğer ülkelerin önüne geçtiler.

Levant Company, East India Company'ye nazaran ticari açıdan daha zayıf idi ise de daha karlı idi. Zira İngilizler İzmir'e pamuklu kumaş, kahve ve demir çelik ihracatında tartışmasız ön planda idi. Bunun yanında kuru meyve ve palamut gibi ürünlerde de baş alıcı idiler. Bu amaç doğrultusunda İzmir'deki İngiliz tüccarlar İç Ege'de geniş araziler alarak ihraç ürünlerini kendileri yetiştirmeye başladılar. Ayrıca pek çok şirket sermayelerini birleşterek gelişim gösteren Müslüman tüccarlara büyük kapitallerle karşı duruyordu. Smyrna Vineyards and Brandy Distillery, Smyrna Dried Fruit Importers Associaton, Smyrna Fig Packers, Asia Minor Cotton, Otoman Oil, Oriental Carpet Manufacturers, Mac Andrews and Forbes Şirketleri bunların önde gelenlerindendi. Ayrıca 1900'lü yılların başına gelindiğinde İzmir'de bulunan 44 sigorta şirketinin 22'si İngilizlere ait idi. Bu şirketler de kendi aralarında ihtisaslaşmışlar, bir kısmı yangın, bina ve eşya sigortası yaparken diğerleri ticari gemi sigortası yapmakta idi. İzmir'deki tüm sigorta şirketlerin % 60'ı İngiliz sermayeli idi.



Ed. J. Molko

İZMİR LİMANI VE TİCARET HAYATI

Emile Burnouf, 1887 yılında *Revue des Deux Mondes* ismi ile her ay yayınlanan dergide, *La France dans le Levant* isimli makalesinde, 1789 yılında Fransa'nın İzmir üzerindeki ticaret payının % 42.5 iken elli yıl sonra, 1839 yılında %3 civarlarına indiğini yazmaktadır. Bunun sebepleri arasında da Messageries Maritimes'in Marsilya'dan İzmir'e 21 günde gelen 100 kiloluk bir mala 5 ila 20 frank arasında ücret ödenirken, İngilizlerin Londra veya Liverpool'dan aynı miktarı 14-15 günde ve 5-6 franga taşıdığını, Lloyd'un ise Trieste'den 2-5 franga mal taşımasının önemli bir sebep olduğunu ileri sürmekte idi. Ayrıca Fransız tüccarların komisyoncu kullandığını, bunun da % 20-25 oranında bir maliyet artışı getirdiğini ve ücret artışı ortaya çıkardığını yazmıştı. Bir dönemler Fransız mallarına olan rağbetin, bu malların taklitlerinin piyasaya Fransız malı olarak sürülmesinin ve diğer ülkelerin kötü mallarının da Fransız malı olarak piyasaya verilmesi ticaretin azalmasının diğer bir sebebi idi.

Özellikle İngiliz ve Hollandalıların çeşitli entrikalar ile ön plana çıktıkları ve Almanların da kendi devletlerinden büyük destek alarak ticaret hayatına girdikleri yine Burnouf tarafından ifade edilmekte idi. Örnek olarak da Almanların İzmir'de Aydın Garı yakınlarında, Tepecik yöresinde geniş alanlar satın alarak bağcılık ve şarapçılığa yöneldiğini de yazmıştı. Bu alanda büyük bir fabrika ve Almanya'dan getirilen yöneticilerine evler inşa edilmiş ve yerin altına 6 metre derinlikte sanat eseri sayılacak şarap mahzenleri yapmışlardı. Burnouf burada Fransız metotlarını uygulayarak şarap yapıldığını ve Fransızların İzmir'deki ününün kırıldığını da yazmaktadır. Buna karşın Fransızlar İzmir'in sosyal ve kültür hayatında etkin olmak için çabalarını bu yöne kaydırmakta, okullar ve yardım kurumları açmakta idiler.



Ed. Maison Homère

RIHTIMDA KAVUN SATICILARI

Görüntü İzmir Rıhtımında kavun satıcılarını göstermektedir. Ancak, sol planda mavnalar üzerinde yer alan sandıklarda ihraç edilmeyi bekleyen incir veya üzümler istiflenmiş durumdadır. İzmir Limanının sakin günlerinden birini veren görüntüde yaylı at arabaları yanında, sağına ve soluna küfeler bağlanmış bir eşek de İzmir'in seyyar manavlarından bir örnek sergilemektedir. Çevreden gelen tarım ürünleri bu vasıta ile İzmir'in dar sokaklarında bağırılıp çağırılarak pazarlanacak ve ürünlerin tanıtımları yapılacaktır. Orta plandaki yelkenli tekne ile gelmiş olan ürünler bu amaçla arabalara aktarılmaktadır. Fotoğrafın alındığı dönemlerde Çeşme ve Karaburun'dan İzmir'e iki günde gelinildiği ve Foça ile de karayolu bağlantısının sağlanamadığı bilindiğinde, yelkenli teknelerin ne denli önemli bir işlevi yerine getirdiği bilinmelidir.

İzmir ihraç ürünlerinde olduğu kadar şehirde tüketilen tarım ürünleri konusunda da belirli bir üne sahipti. Görüntüde konu edilen kavun ise bu ürünlerden biri olarak belirli bir şöhret sahibi idi. Her ne kadar Çeşme ve Kırkağaç kavunu ün yapmış ise de 19. yüzyılın sonlarında Kasaba (Turgutlu) dolaylarında yetiştirilen kavunun daha iyi tanındığı ve tercih edildiği bilinmekte idi. Kasaba kavunu, Avrupa'da İzmir halıları gibi tanınmış bir üründü. Kavunun çekirdeğinin de İzmir'de özellikle yaz aylarında serinletici bir içecek yapımında kullanıldığı ve "sübye" adı ile sokaklarda satıldığı biliniyordu. Sübye özellikle mide ve bağırsaklar için faydalı bir içecek olarak tercih ediliyordu.

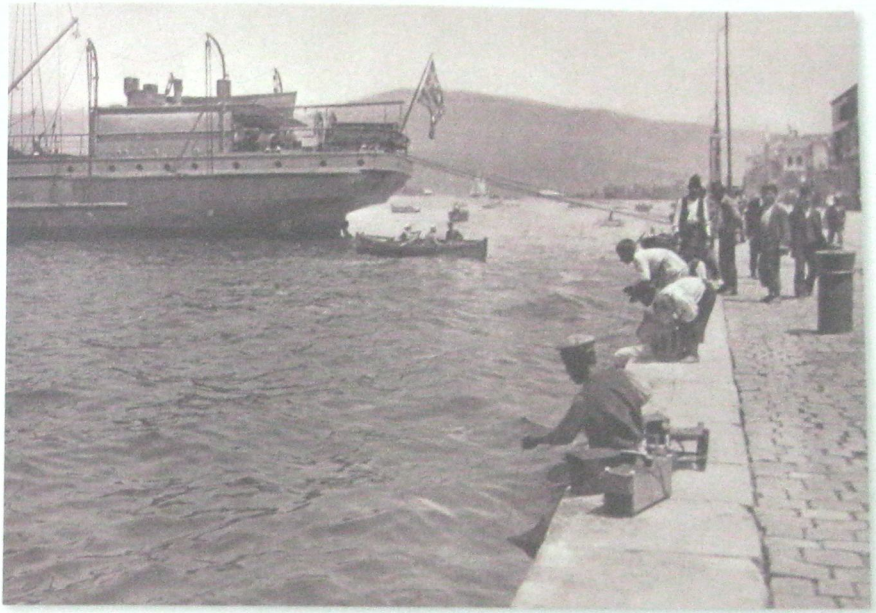


Fot. Undewood & Underwood

1911- 1912 OLAYLARI

1911 yılında başlayan İtalya Savaşı (Trablus) ile İzmir'de yaşayan İtalyanların özel yat ve teknelerine el konuldu. İtalyanların itirazı üzerine bir süre sonra sadece balık avlama amaçlı olarak bazı özel tekneler sahiplerine geri verildi. İtalya'dan yapılan ithalat ile İzmir'e gelen mallara da %100 vergi uygulanmaya başlandı. Bunun neticesi olarak da bu ülke ile ticaret durdu. Ancak, üzüm kurutmada kullanılan ve İtalya'dan ithal edilen kükürt gelmeyince üreticiler zor durumda kaldılar. Bunu gidermek için daha yüksek fiyatlı Fransız kükürdü piyasaya girdi. Kükürdün bu yıllarda ülkede yatakları bulunduğu halde işletmesi yoktu. İlk olarak 1914 yılında Almanlar Keçiborlu yataklarının işletme hakkını aldılarsa da buradaki üretim sadece ordunun ihtiyaçlarını karşılamakta idi.

İzmir Rıhtımına İtalya ile olan savaş süresince hiçbir İtalyan gemisi gelemedi. Ege ve Akdeniz'de de Türk bayraklı gemiler dolaşamadı. Mayıs 1912 tarihinde de rahip, dul, ve yoksul İtalyanlar dışındaki diğer tüm İtalyanlar sınır dışı edildiler. Yetişkinler arasında sadece bazı el zanaatları ile uğraşan kişilerin muaf tutulduğu da bilinmektedir. Bu sürede yaklaşık 6.000 İtalyan'ın yurtdışına gitmesi ile İzmir ekonomisinde belirgin bir duraklama da olmuştu. Bu süreçte bazı İtalyan uyrukluların Osmanlı uyruğuna geçtiği de görülmüştü. Savaş nedeni ile İtalyan gemilerinin tahrip ettiği telgraf hatları ile İzmir'in İstanbul ve Avrupa ile iletişimi de sekteye uğramıştı. Türk Hükümetinin aldığı karşı önlemler arasında kapitülasyonlarla İtalya'ya verilmiş hakların askıya alınması da önemli bir girişimdi. Parasal ve ekonomik sıkıntıyı gidermek için emlak vergilerinde %25, alkollü ürünlerdeki verginin de %100 arttırılması ve kamu görevlilerinin maaşlarından yapılan %3'lük kesinti İzmir ekonomisini canlandırmaya yetmedi. Ayrıca bu yıllarda bankalar kredi vermeyi de durdurmuşlardı. Aradan 10 yıl geçtikten sonra Osmanlının İzmir'ine ticari gemilerinin dahi giremediği İtalyanların savaş gemileri İşgal döneminde görüntüdeki gibi Rıhtıma rahatlıkla bağlanabiliyordu.



Ed. d'Art Boissonnas-Photo. Edmond Boissonnas

1919 YILINDA RIHTIM

İsviçreli Edmond-Edouard Boissonnas (1891-1924) tarafından alınmış bu Rıhtım görüntüsü 1919 yılında Fransızca olarak yayınlanmış ve 48 görüntü içeren *Smyrne (L'Image de la Grèce)* isimli albüm kitapçıkta yer almaktadır. 3 nolu bu görüntünün altında ise; "Rıhtım modern İzmir'in gururu ve yaşayanlarının en önemli gezinti yeridir. 1868 ila 1880 yılları arasında bir Fransız Şirket tarafından yapılmıştır. Güneyde Piyade Kışlasından kuzeydeki Aydın Demiryolu Garına kadar yaklaşık 4 kilometre uzunluktadır" açıklaması yer almaktadır.

Henri-Paul ve Edmond-Edouard Boissonnas'lar, Yunan hayranı fotoğrafçı bir ailedir. Başta Yunanistan olmak üzere 1919-1921 yılları arasında pek çok ülkede görüntüler almış ve yayınladıkları söz konusu kitap ile Avrupa kamuoyunda Yunanistan'ın İzmir ve Ege'deki "Megalo İdea" fikrinin savunuculuğunu yapmışlardı. Yunan Hükümeti tarafından Anadolu işgali sırasında da görevlendirilen Boissonnas'lar ücretli olarak hizmet vermişlerdi. İşgalin hemen sonrasında *Smyrne* isimli kitapçıkta yayınladıkları fotoğrafların pek çoğunda figüran kullanarak Yunan unsurunun varlığını pekiştirmişlerdi. Kitaptaki fotoğraflar dışında Anadolu içlerinde de Yunan Ordusunun ilerlemesi sırasında çok sayıda görüntü almışlardı. Kitabın ön sözünü Cenevre'de Association Greco-Suisse'i kuran İsviçreli gazeteci ve tarihçi Edouard Chapuisat kaleme almıştı. Görüntü Liman dışında Kraemer Place önlerinde balık tutan İzmirlileri göstermektedir.



Ed. Maison Homère

DOĞU AKDENİZ LİMANLARI VE İZMİR RIHTIMI

19. yüzyılın son otuz yılı Doğu Akdeniz kıyı yerleşmeleri için bir modernleşme dönemi olarak görülmektedir. Bu yerleşmelerin kıyı dışındaki kesimleri geleneksel yapılarını korurken sahilleri modern ve batı Avrupa yaşamının yansımalarını barındırmaya başlamıştı. Özellikle Fransa'nın etkin olduğu bu alanda, kıyı kesimlerde Fransız girişimciler ve sermayedarlar yanlarında mühendislerle iş kapmaya çalışmakta idiler. Limanı olmayan pek çok sahil şehrinin kıyısı gerek savaşlar ve gerekse de depremlerle yıpranmış durumda idi. Buna senelerin kötü kullanımı da eklenince kıyılarda sadece kayıkların yanaşabileceği ahşap iskeleler kalmıştı. Modern rıhtımların yapılması ile bölgeler uluslararası ticarete açılıyor ve yabancı sermaye hızla buralara geliyordu. İçe dönük şehirler dışa açılmaya başlamışlar ve kozmopolit bir yaşam buralara daha köklü yerleşmeye başlamıştı. Liman ve Rıhtım yapımı ile şehirlerin sosyo-kültürel yapısı da değişiyor, geleneksel merkez önem kaybederek yeni ticari merkezler ortaya çıkıyordu.

Selanik'te Rıhtım yapım işine 1869 yılında girişilmiş ve İzmir Rıhtımını da projelendiren Polycarpe Vitalis tarafından 1870 yılında tasarlanmıştı. Şirket Société Anonyme Ottomane de Construction et d'Exploitation du Port de Salonique adı ile kurulmuş ve liman uzun anlaşmazlıklar sonunda 1897'de tamamlanmıştı. Beyrut'ta ise 1861'de karar altına alınan çalışmalar La Société Impériale Ottomane du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth adı ile 1889 yılında işletmeye açılmıştı. Osmanlı Döneminde Rodos 1909, Yaffa 1912 yılında, modern rıhtımlara kavuştular. Bu yıllarda Yunanistan'da da benzer girişimler görülmektedir. Atina'ya hizmet verecek modern Pire Liman ve Rıhtımına 1833 yılında Yunan bağımsızlığından hemen sonra başlanmış ve 300 nüfuslu bir köyden aşama aşama, Kırım Savaşındaki duraklamalar da dahil olmak üzere 1882-1893 yıllarında tamamlanan tesisler ile bir şehir oluşturulmuştu. Patras 1873 de başlayan çalışmalar ile 1885 yılında, Volos ise 1879 yılında başlayan çalışmalar sonunda 1904 yılında modern rıhtımlara kavuşmuşlardı.

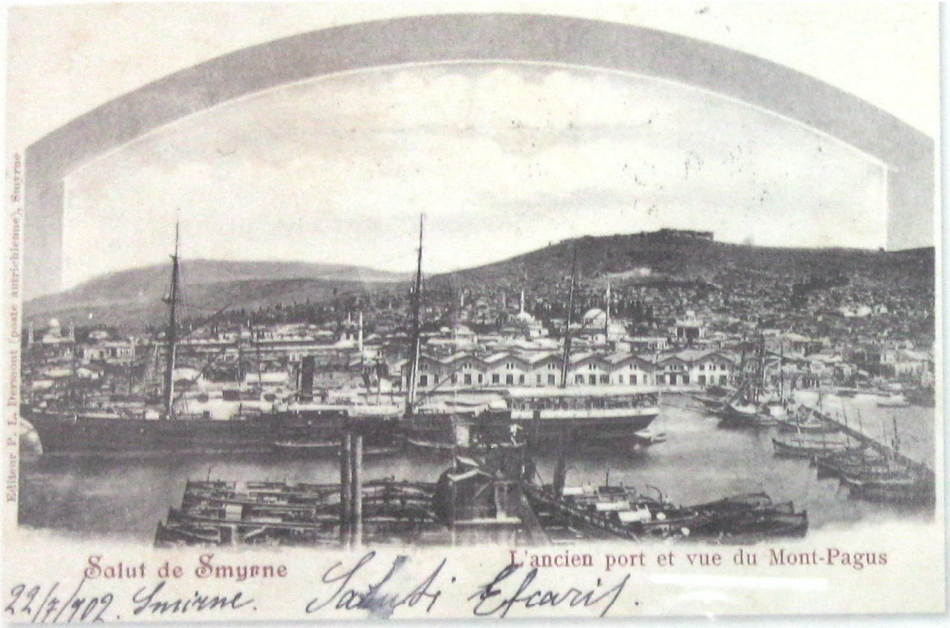


Anonim

YUNAN ORDULARINA KATILMAK ÜZERE 1921 YILINDA İZMİR'E GELEN PRENS ANDRÉAS VE EŞİ ALICE'İN KIYIYA ÇIKTIĞI RIHTIM

Askeri eğitim görmüş Prens Andréas (André) (1882-1944) 2. Meşrutiyet sonrası İzmir'e eşi ile geldiği zaman Rıhtımın görüntüdeki bu kesiminde karaya çıkmıştı. Burası Prens Andréas'ın coşku ile karşılandığı yerdir. Aynı mekanda Prens Andréas 1921 Ağustosunda Yunan Ordularına katılmak için tekrar karaya çıkmış ve iki ay sonra Yunanistan'a geri dönmüştü. Artık, 1921 yılının Ağustos ayı arkada kalmış ve aynı mekandan alınan bu görüntüde, bu kez Yunan Ordusunun teslim olmuş askerleri yer almaktadır.

Görüntünün alındığı günlerde yangın sonrası neredeyse bütün varlığını kaybetmiş bir İzmir bulunmakta idi. Liman çevresindeki pek çok depo yanmış ve tüketim malları bulunmaz olmuştu. İç Ege'deki yanmış yerleşmeler, değil İzmir'i beslemek, kendilerine dahi yetecek gıda maddesi bulamamakta idi. İzmir ve art alanında sadece yanmış topraklar vardı. Bunun amacı ve sonucu, terk edilen topraklar üzerinde bir kargaşa ve toplumsal sorun ortaya çıkarmak idi. Geride kalan işsiz ve güçsüz kişiler gıda ve barınacak yer arayışı içinde idiler. Bu soruna gelen muhacirler de eklenince terk edenlerin amaçladığı karmaşa ortamı İzmir'i kasıp kavurmakta idi. Dolayısı ile İzmir'in de diğer iç yerleşmeler gibi yakılmasındaki hedef açık olarak ortaya çıkmakta idi. Maksat ve hedef geride; karmaşa, kaos, açlık ve is kokan, kurum dolu yapılar bırakmaktı. Bu karmaşa ortamına Yunan Ordusundan esir olanlar da eklenince karşılaşılan sorunun üstesinden gelinmesi oldukça zorlaşmakta idi. Bütün sosyal ve ekonomik sorunlara rağmen İzmir 1925 yılında yeni imar planı ile düzenini sağlamayı başarıyordu.



Ed. P. L. Dermond

7 NİSAN 1878 YILI RIHTIM SÖZLEŞMESİ

Rıhtım inşaatı ile ilgili üçüncü ek sözleşmenin yapıldığı Temmuz 1883 yılında, 7 Nisan 1878'de yapılan Rıhtım sözleşmesinin ikinci ekinde yer alan gümrük depoları tamamlanmış ve buraya gelen ve giden mallardan vergi alınmaya başlanmıştı. İkinci ek sözleşmeye göre; İkinci Kordon adı ile anılan Paralel Sokak inşa edilmiş ve yolun açılması için istimlakleri yapacak Belediyeye harcanmak üzere 500 Osmanlı Lirası verilmişti. Bu aşamada Valilik Konağı önünde açık bırakılan 75.8 metrelik kesim doldurulmuş ve Meydan oluşturulmuştu. Meles ıslah edilmiş, Gümrük Depolarının büyük hangar hariç yer alacağı kesim 40 metre genişlikte ve 100 metre uzunlukta doldurulmuş, depolar ve Gümrük Binası yapılmış, kuzey mendireği üzerinde Karantina, Telgraf ve Farlar (Fenerler) İdaresi ile Pasaport Binaları bitirilmişti. Mendirek üzerine Kömür Depoları inşa edilmiş ve 100 metre uzunluğunda Konak Meydanı önünde yer alan Mendirek tamamlanmıştı. Bu aşamada Gümrük Depoları önüne Aydın Garından geceleri gelecek malların depolanması için istasyon ve hangarın da inşaası ile sonlanmıştı. Ayrıca Rıhtımdan geçmekte olan tramvay hattı, trenlerin gidişine uygun hale getirilmişti.

Bu aşamada inşaası tamamlanmış olan Gümrük ve kuzey mendireği üzerinde yapılacak idare binalarının arsa ve yapılarının mülkiyeti Şirkete ait olacak ancak, bu yapılar Osmanlı Hükümeti tarafından kullanılacaktı. Düzenlenen bu sözleşeme uyarınca yeni bir gümrük tarifesi de belirleniyor ve her ne kadar Temmuz 1883 yılı ek sözleşmesinde bu oran düşürülecekse de Şirketin brüt gelirlerinden %12'sini Osmanlılara verilmesi kabul ediliyordu. Bütün bunların sonucunda işletmenin devredilme süresi onbeş sene daha uzatılacak ve 1912 senesinde bitecekti.

Görüntü 1878 yılı sözleşmesi öncesinde Gümrük Depolarının yapılmadan önceki halini vermektedir.



Ed. P. N. Vassel & Cie

BAŞ KOMİSER MEHMET'İN RÜTBELERİNİN SÖKÜLMESİ

İttihat ve Terakkinin kurucuları arasında olan Dr. Nazım (1872–1926) 2. Meşrutiyet öncesi, II Abdülhamit'e karşı duran bu grup içinde önemli roller üstlenmişti. Bu kapsam dahilinde komitacı kişiliği ile ön plana çıkmış ve 1907 yılında gizlice İzmir'e yollanarak burada teşkilat kurma ve örgütleme çalışmaları yapmıştı. Keçeciler Caddesinde irtibat merkezi olarak çalışacak bir tütün dükkanı açmış ve kendisini de Tütüncü Yakup Ağa olarak tanıtmıştı. İzmir ile ilk tanışıklığı bu dönemlere denk gelmektedir. Daha sonra Selanik'e dönmüş ve 2. Meşrutiyetin ilanı ile Anadolu Umumi Müfettişi olarak tekrar İzmir'e gönderilmişti. Dr. Nazım İzmir'e 7 Ağustos 1908 günü geldiğinde ilk olarak Belediye Riyasetine gitmiş oradan da Rum Metopliti Chrysostomos Kalafatis'i, Ermeni Murahhasası İnceyan Efendi'yi ve Havrayı ziyaret etmişti. İkinci işi ise Sarı Kışlaya gitmek ve orada II. Abdülhamid yanlısı olan ve baskıcı rejimine katılarak "jurnalcilik" yaptığını belirlediği İzmir Askeri Fırka Kumandanı Birinci Ferik (Tümgeneral) Tevfik Paşanın rütbelerini sökmüş ve takiben de Baş Komiser Mehmet de Konak Meydanında düzenlenen bir tören ile tenzil-i rütbe edilmiş ve meslekten çıkarılmıştı. Daha sonra her ikisi de tutuklanarak Selanik'e yollanmışlardır.

Aynı günlerde İstanbul'da da Nazırlar değişiyor ve belirli mevkilere yeni atamalar yapılıyordu. Bu arada bazı üst düzey görevlilerin de yurtdışına kaçtığı olmuştu. 26 Temmuzda ise siyasi suçlular için genel af ilan edilmiş ve hapishanelerin yarısı boşalmıştı. Görüntü İzmir Rıhtımının başlangıç noktası olarak kabul edilen Konak Meydanında İttihat ve Terakkinin gövde gösterisi olarak planlanmış olan Baş Komiser Mehmet'in, Dr. Nazım tarafından rütbe söküm ve meslekten çıkarılış



Anonim, cam pozitiften baskı

"EUGÈNE MAURICE OCTAVE PERROSSIER" VE GUIFFRAY AİLESİ

İzmir Rıhtım yatırımının Fransızların eline geçmesinde önemli rol oynayan kişilerden birisi de Eugène Maurice Octave Perrossier idi. 20'li yaşlarda Fransa'dan İzmir'e gelmiş, 32 yaşında Vitalis ailesine damat olarak girmiş ve altı çocuk sahibi olmuştu. 1894 yılında ölmeden bir yıl öncesine kadar Société des Quais de Smyrne'in Genel Sekreterliği görevini yürütmüştü. Büyük oğlu Adrien Eugène Perrosier'yi de görevinden ayrılmadan önce 1893 yılında, 29 yaşında iken Baş Muhasebeci yaptırmıştı. 1897 yılında ise Egène Perrosier, 1899 yılında 34 yaşında ölünceye kadar iki yıl kadar Société des Quais de Smyrne (İzmir Rıhtım Şirketi) Genel Sekreterliğini yürütmüştü. Küçük oğlu Emile Perrosier ise ağabeyinin ölümünü takiben Baş Muhasebeci olarak görev yaparken Genel Sekreterlik görevine getirilmişti.

Elie Guiffray, Société des Quais de Smyrne'in Yönetim Kurulu Başkan Vekili olarak görev yaparken Perrosier'lerin yer aldığı İdari Konseyin de başkanı idi.

Guffray ailesi Rıhtım üzerinde Raymond Charles Péré tarafından tasarlanmış ve 1922 yangını sonrasında tahrip olmuş Alman Konsolosluğunun yeniden tesisi için sattıkları binada uzun süre yaşadı. Oğul Elzéar ise uzun süre bu yapının yanında yer alan ve daha sonra Yunan Konsolosluğu olarak kullanılan binada oturdu.



Fot. Ahmed Hamdi

"AUGUSTIN MARIE JEAN BAPTISTE COUSINERY"

1868 yılında kuruluşu 6.000.000 Franklık sermaye ile resmiyet kazanan Société des Quais de Smyrne (İzmir Rıhtım Şirketi), Osmanlı İmparatorluğu'nda işletme düzeni açısından en başarılı yatırım olarak ilk sırada gelmekte idi. Vilma Hastaoglou-Martinidis'in *Réseaux d'Innovations: Travaux Portuaires dans les Villes Levantines, 1850-1920* isimli makalesinde ifade ettiği üzere üstlenici Dussaud'ların, Fransız ve İdare Heyeti Başkanı Augustin Cousinery'nin de Fransız tabiiyetinde olması, Şirkete tam bir Fransız yatırımı görünümü veriyordu. Kuruluşunda kazanılan 25 yıllık işletme hakkı ile hem Liman ve Rıhtım hem de denizin doldurulması ile elde edilen toprakların değerlendirilmesini elde etmişti. İdare Heyeti Başkanı Marsilya kökenli bir ailenin on çocuğundan biri olan Augustin Marie Jean Baptiste Cousinery, 1803 yılında İzmir'de doğmuş ve Société des Quais de Smyrne'de iki yıl kadar başkanlık görevi yaparak 1870 yılında ölmüştü. İngiliz tabiiyetinde ve İzmir ticaretinde önemli bir yer tutan Maltass Ailesinin kızı Sophie Marguerite ile 1838 yılında evlenmiş ve dokuz çocuk sahibi olmuştu. Ailelerin, Katolik ve Protestan olması ve farklı tabiyette bulunması işbirliği için bir engel olmamakta tam tersine İzmir ticaretinde hatırı sayılır bir yere gelinmesinde önemli rol oynuyordu.

1830 yılına kadar Augustin Cousinery, ailesi adına Girit'te Kandiya'da bir ticari işletmenin başında idi. Ancak, bu yıl İzmir'de de bir diğer ticari işletmesi bulunan babasının isteği ile Girit'teki ticareti kardeşlerine devrederek İzmir'e döndü. Babasının 1845 yılında ölümünden sonra işlerin başına geçti, geliştirdi ve Ege Adaları ve İzmir'in art bölgesinde önemli işler yaptı. Pek çok şirketi satın aldı ve bir ara Fransız Konsolosu olmak için de girişimlerde bulundu. 1868 yılında Belediye Encümeninde yabancı temsilci olarak görev aldı. Amcası Esprit Marie Cousinery, Selanik'te konsolos olarak görev almış ve 1779 yılında da iki yıllık bir süre İzmir'de de konsolosluk görevinde bulunmuştu. Ailenin İzmir ile tanışıklığı da bu yıllara denk gelmekte idi.

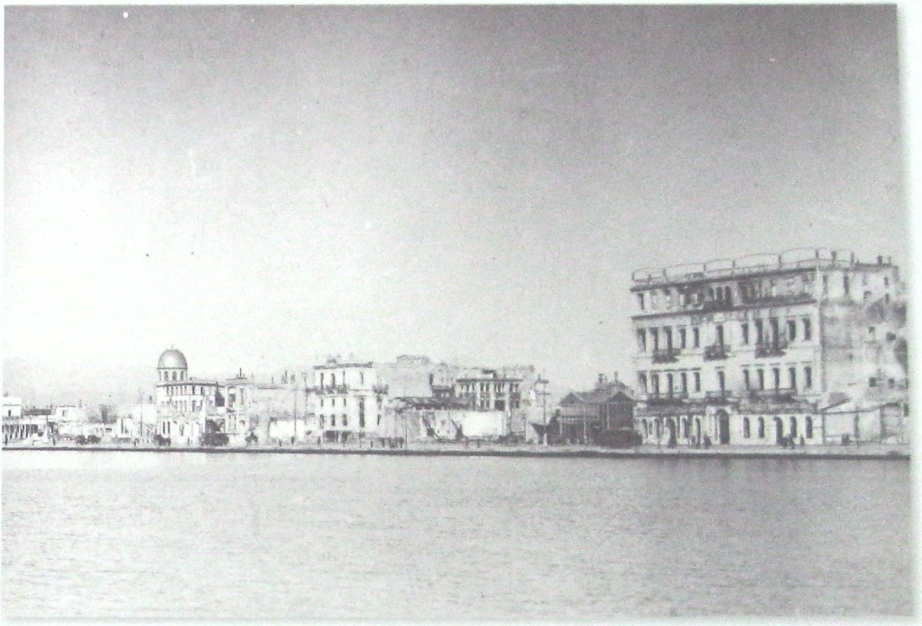


Ed. Zaccariou et Koury

KONAK MEYDANI

Konak Meydanı her ne kadar ismini yönetsel yapı olarak bu alanda yer alan Vilayet Konağından almakta ise de bu mekanda "konak" olarak yapılan ilk yapı 1804 yılında leb-i derya olarak inşa eilmişti ve Katipzade Ailesine ait olduğu çeşitli kaynaklarda ileri sürülmektedir. Ancak, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından yayınlanmış olan *Tarihsel Süreç İçinde Konak Meydanı* isimli kitapçıkta yapının Ali Paşa vakfına ait olduğu ileri sürülmektedir. Üç katlı ve dönem malzemeleri açısından ahşap olarak inşa edilen Konak ortaya çıktığı zaman Rıhtım yapılmamış, Konak Meydanı oluşmamış ve yapı sahile cepheli durumdadır.

Katipzade Konağı, Rıhtım yapımına başlanması ile 1867 yılında yıkılacak ve yerine 1872 yılında Konak Meydanı dolgusunun oluşması ile göreceli olarak iç kısımda kalacak Hükümet Konağı inşası tamamlanacaktı. Aksi kanıtlanmamış olmakla yapının, Rıhtım inşasında görevli mühendis Polycarpe Vitalis tarafından tasarlandığı bilinmektedir. Katipzadelerin İzmir'deki egemenliği ise 1759 yıllarından önce başlamakta olup ilk egemen Katipzade Ahmed Reşid Efendidir. Daha sonra konağa yerleşecek oğlu Hacı Mehmet Efendi, ayan (müteselim) olarak ortaya çıkmış, yetkilerini ve de etkisini aşmasından ötürü 1816'da Midilli'de, Sultan emri ile öldürülmesinden sonra ailenin mallarına el konulmuştu. 1821 yılında ise tekrar bir Katipoğlu'nu, Mehmet Efendinin oğlu Katipzade Ahmet Ağa'yı İzmir'de ayan olarak görmekteyiz. Bunda en önemli etki baba Mehmet Efendinin İzmir'de yaşayan yabancı tüccar ve konsoloslar ile sıkı ilişkisinin olduğudur.



Anonim

RIHTIMDA "CAFÉ"LER

İzmir Rıhtımı "café'ler için bir cennet idi. Gümrük Depoları önünden başlayan bu mekanlar Bellevue'ye (Gündoğdu) kadar dizilirlerdi. Buradan sonra seyrekleşirler ve Punta'da tekrar ön plana çıkarlardı. Baharın gelmesi ile buralarda tiyatrolar ve konserler verilir ve mekanlar birer açık hava "cafés-concerts" havasına bürünürdü. Özellikle yaz aylarında gece geç saatlere kadar bu hareketlilik devam ederdi. Turneye çıkmış olan ve daha ziyade İtalyan ve Fransızlardan kurulu opera, operet ve tiyatro toplulukları güzergâhlarına daima kattıkları İzmir'e bu mevsimde gelirdi. Bu mekanların başlıcaları da Loucas, Alambra, Paris, Paradis des Dames ve Concert America idi. Rıhtımda bunların dışında irili ufaklı ve zaman zaman isim ve işletmeci değiştiren onlarca mekan daha bulunmakta idi. 1922 yılının Eylül ayına kadar hangi tür yönetim altında olursa olsun faaliyetine devam eden bu mekanlar 13 Eylül günü bir duman, sis ve kül yığını altında kalarak seslerini kısma zorunda kaldılar. En ünlülerinden olan Brasserie Kraemer dahi alevlere karşı koyamamış ve sonlanmıştı.

15 Mayıs 1919 sabahı Rumlara ait fabrikalar başta olmak üzere çalınan fabrika düdükleri ve kilise çanlarının sesleri artık duyulmamaktadır. Rıhtımda, söz konusu gün Türk tarafında sessizlik hakim iken Rum ve Yunan uyruklular ve ellerinde bayraklarla Ermeniler, tezahürat yapan ve mavi beyaz kumaştan elbiseleri ile Rıhtımda toplanan Rum kızlarından da eser bulunmamaktadır. Rıhtıma çıkışlarında Rum Metropoliti Hrisostomos ve avanesinin takdis ettiği Rum askerleri de İzmir'i geldikleri Rıhtımdan terk etmekte, terk edemeyenler ise Karantina ve Kokaryalı istikametindeki evlerin bodrumlarında saklanarak durumun sakinleşmesini beklemektedir.



Anonim

SARI KIŞLA VE "SOCIÉTÉ ACADEMIQUE DE BREST" GÖZÜ İLE İZMİR

Sarı Kışla inşa edildikten yaklaşık on yıl sonra "Société Académique de Brest"in tetkik gezileri kapsamında 1839 yılının Aralık ayının başında bir ay İstanbul'da kalındıktan sonra Belle Poule isimli bir gemi ile gelinen ve kısa süre kalınan İzmir'i, bu derneğin üyeleri "Levantın en hoş şehri" olarak ün yapmasını doğru bulmuşlardı. Seyahate katılanlar İzmir'in iç kısımlarını İstanbul'a nazaran daha bakımlı bulduklarını da ifade etmektedirler. Denizden bakılınca sağda yer alan Türk Mahallesinin evleri birbirine yapışmış bir yığın olarak görülmekte olup Frank Mahallesinin sokakları ise İstanbul'a nazaran daha geniştir. Kısa ziyaret süresince çıkılan Kadife Kalenin 18. yüzyılda İznik Kralı Téodore Lascaris'in damadı Jean Ducas Vattace tarafından yaptırıldığı yanılgılı olarak ifade edilmenin yanında, ziyaret sırasında giriş kapısının sağında duvara aplike edilmiş beyaz mermerden devasa bir kadın başı bulunduğunu ve bunun İzmir'i kuran Amazonların anısına burada yer aldığı söylenmiştir.

İkinci olarak gidilen ünlü Kervanlar Köprüsünün ise İzmir'e gelen her seyyahın önemle vurguladığının aksine Homère tarafından "Mélésigene" (Meles) olarak adlandırılan bir ırmağın üzerinde yer alan kötü, basit bir kemer durumunda olduğu da ifade edilmektedir. Irmağın etrafında yer alan mezarlıkların özellikle İzmir'e ilk olarak gelenler için ilginç bir yer olduğundan bahisle buradaki kervanları, önde bir eşeğin üzerinde ağzında çubuklu bir kişinin, arkasında birbirine iple bağlı ve ağır adımlarla ilerleyen yirmi kadar deveyi çekmesini de ilgi ile izlemişlerdir. Kendilerine anlatılan hikayelerden de, bazen develerin insanların başındaki hasır şapkaları, saman demeti sanarak alıp yemeleri ve bunun da bazen insanların kafalarının ısırılması ile sonlandığının dinlenmesi özellikle ilginç bulunarak raporlarında ifade bulmuştur.



Ed. Zaccariou et Koury

İZMİR, SAKIZ VE SİSAM ADALARININ RIHTIMLARI

1890 yılında bağlarda görülen hastalık sonucunda bağcılığın büyük darbe görmesi ile birlikte kıyı Ege ve adalarda tütün ekimi yayılmaya başladı. Bu yıllarda göreceli ünü olan İzmir tütünü ve sigaraları Mısır ve Doğu Avrupa'ya ihraç edilmekte idi. Samos ve Sakız Adalarındaki bağlar bu senelerde hastalıktan etkilenince mevcut olan tütün ekimi alternatif ürün olarak tüm Ege'de olduğu gibi adalarda da ön plana çıkmaya başladı. İzmir markalı Samos ve Sakız Sigaraları bu dönemde piyasada daha sık görüldü. Samos'ta tütüncülük o denli yaygınlaştı ki, 1922 yılında İzmir'i terk eden Amerikan tütün şirketleri, Samos Adasına gittiler ve burada büyük depolar inşa ederek ticari faaliyetlerini sürdürdüler. Samos, 19. yüzyıl sonlarına doğru İzmir'in ekonomik gelişim dönemine paralel bir gelişim gösterdi ve İzmir Rıhtımının inşaatı sürerken yapımcı Dussaud Kardeşler Samos Adasının limanını düzenleme işini de aldılar.

1832 yılından beri otonom bir idareye sahip olan adada yapılan ilk resmi nüfus sayımına göre ada merkezinde 1864 yılında 1.183 kişi yaşamakta iken 1890 yılında bu sayı 2.929'a ve sekiz yıl sonra da 4.156'ya çıkmıştı. Liman yapımı ve ekonominin düzelmesi ile birlikte nüfus artışı da yükseldi. 1913 yılında 6.627 olan ada merkezinini nüfusu 1923 yılında 8.636'ya çıkmıştı. 1932 yılında ortaya çıkan tütün krizi etkisi sonunda Samos Adası bağcılığa geri dönerken Ege sahilleri ve İzmir tütüncülüğe bağlılığını korudular.

1879 yılında ise yine Dussaud Kardeşler Sakız Adasına rıhtım ve liman yapmak için Osmanlının izni ile Amiral Sadık Paşa tarafından adaya davet edildiler. Ancak, inşaata başlanması için "Société du Port et des Quais de Chios"un kurulması ve 1896 yılını beklemek gerekecektir. Bu yılda Sakızlı iş adamı Pantelidis ve İstanbullu bir Rum olan ve Banque d'Athènes'in kurucularından Héliaskos 50 yıllık işletme hakkı ile Sakız Limanı imtiyazını aldılar.



Anonim

1930 ÖNCESİNDE RIHTIM

1922 yangınında İzmir'in harap olan kısımlarının imar edilmesi için mali imkansızlıklara rağmen faaliyete girişilmiş ve bu konuda yapılan araştırmalara İzmir Fransız Konsolosunun da katılması ve kurulmuş olan komisyonu etkilemesi ile René ve Raymond Danger isimli iki kardeş İzmir'in planını yapmak için davet edilmişlerdi. Aslında İzmir'in imarı için bir şirket kurulmuş, hisse senetleri çıkarılmış ve sermayenin bu şekilde toplanması yoluna gidilmişti. Bu dönemde Uşşakizâde Muammer Bey İzmir Belediye Reisidir ve kendisine Henri Prost danışmanlık yapmaktadır. Aslında Danger Kardeşleri İzmir planını yapmaya yönelten kişi Prost'tur. Bu dönemde kendisi zaten uluslararası ölçekte planlama çalışmaları yapmakta idi. 1925 yılında tamamlanan İzmir İmar Planı sadece yanan alanları kapsamakta ve plana yönelik uygulamaların yapılması aşamasında da Danger Kardeşler ve Prost arasında zaman zaman anlaşmazlıklar baş göstermekte idi. Bu nedenle planlar tamamladıktan kısa bir süre sonra Danger'ler İzmir'den ayrıldılar. Prost, Fransa'da olduğu gibi sonraları İstanbul'un planlamasında da söz sahibi olacaktır ve İzmir'deki uygulamalara müdahale edecektir.

1926 yılının sonunda planda ilk değişiklik Danger Kardeşlerin planında yer alan geniş caddelerin daraltılması ile başlar. Birkaç yıl sonra 1930'lu yıllara gelindiğinde Punta Mevkiinde yer alan Üniversite Sitesi plandan kaldırılır, eski ve dar yolları ile mevcut durum korunur. Artık bu yıllarda Behçet Uz Belediye Başkanı olmuştur. Şehir Parkı genişletilir ve konut alanı olarak planlanmamış şehrin doğu kısmı ile Kadife Kale eteklerinde küçük parseller oluşturularak bu alanlar imara açılır ve şehirde büyük rant kavgaları oraya çıkmaya başlar. Danger Planı yok olmuştur ve şehir yamalı bir bohça gibi parça parça bozulmaktadır. Görüntü ilk dönem yapıları olarak ekonomik unsurları barındıran Borsa (1928), Osmanlı Bankası (1926), Ziraat Bankası (1930), Çatalkaya Han (Vakıflar Bankası) (1931) yapıları gibi Reji Binası dışında Rıhtımın 1930'lu yıllardın önceki durumunu göstermektedir.



Fot. Cemaleddin

1930 ÖNCESİNDE İZMİR'DE İMAR FAALİYETLERİ

İzmir şehrinin önemi ve ünü yangın sonrasında da gündemden düşmemişti. Yangının harap ettiği yerleri sıklıkla görüntüleyen Avrupa Basını, imar hareketlerine de aynı ilgiyi duymakta idi. Özellikle şehrin yeni imarının Fransızlar tarafından yapılması ve bu amaca yönelik bir şirketin de Fransa'da "Société de Reconstructions de Smyrne" (İzmir'in Yeniden İmar ve İnşaasını Tetkik Şirketi) adı altında kurulmuş olması Fransız basınının ilgisini arttırmakta idi. Bu doğrultuda planlar tamamlanıp uygulamaya geçildiği zaman biraz geç de olsa haftalık *L'Illustration* dergisi 4 Mart 1933 yılında yayınlanmış olan 4696. sayısında İzmir'in imarına dört tam sayfa ayırmıştı. Yangın öncesi ve sonrasının kroki planlarının da yer aldığı makalede, İkinci Kordonun 30 metre genişlikte olacağı ve Tramvay hattının yer aldığı Birinci Kordonun yükünü azaltmak için boydan boya paralel gideceği yer alıyordu. Makale, İzmir'de, çoğunluğu ticari yapı olarak 1925 yılında 290, bir yıl sonra 420, üçüncü yılda 320 ve 1928 yılında da 940 bina inşa edildiğini de yazıyordu. Ancak, bu yıldan sonra inşaat hızı yavaş yavaş kesilmeye başladı. Mali sorunlara inşaat malzemesi, çimento ve kereste yoklukları eklendi. Sorunlara yanmış alanlarda faaliyetlerin kısıtlanması ve "Société de Reconstructions de Smyrne" şirketine tam yetki verilmemesi de eklenmişti. Bu nedenle Belediye şehrin yanmamış kısımlarında kamu binalarının yapılmasına yöneldi. Bir otel yapılması, mezbaha, su şebekesinin düzenlenmesi, kanalizasyon faaliyetleri, tramvay ve elektrik sistemlerinin düzenlenmesi ilk planda ele alınması hedeflenen işlerdi. Ekonomik zorlukların üstesinden gelinmek için Danger Kardeşlerin planladığı geniş yolların daraltılması ile işlere devam edildi. Bütün daraltma çabalarına rağmen ana caddeler 30, ikinci derece caddeler ise 20 metreye ancak indirilebildi. Paralel Sokak ise Gündoğdu Meydanından ileriye açılamadı. Görüntü bu yıllarda mülkiyet sorunlarından ötürü yapılaşamayan Pasaport Mevkiini vermektedir. Bu dönemde sadece Pasaport Binası (Telgrafhane) yapılmış ve Kantar Karakolu buraya taşınmıştı



Ed. Zaccariou et Koury

İZMİR LİMANINDA KULLANILAN MAVNALAR

İzmir Limanına gelen gemilerin sayısında göreceli de olsa 1894 yılı Ocak ayından sonra bir artış görüldü. Bunun sebebi de Korent Kanalının açılması idi. Kanal sayesinde özellikle Batı Akdeniz'den gelen gemiler Pire, İzmir ve İstanbul'a daha kısa zamanda erişme imkanına sahip olmuşlardı. Bu aynı zamanda göreceli de olsa maliyetlerde de bir azalma ortaya çıkarmakta idi. Deniz ulaşımında ortalama 300 deniz millik bir azalma olmuştu. Korent Kanalı, Pire Limanını Yunanistan'ın en önemli limanı yapmış ve Selanik ile yarışa sokmuştu. Ancak, yeni limanların yapılması ile birlikte zaman içinde kıyı şehirlerinde pek çok kişi işsiz kalmaya başlamış, yeni inşa edilen limanların vergilerinin artışı Korent Kanalından ortaya çıkan ucuzlamayı da ortadan kaldırmıştı.

Bu yıllarda Selanik'te olduğu gibi İzmir'de de hammalların isyanı, mavnacıların grevleri görülmekte idi. İzmir Rıhtım ve Limanının yapılması ile birlikte yeni liman donanımları ve Fransa'dan getirilen büyük ahşap mavnalar doğal olarak önceleri açıkta bekleyen gemilerden kıyıya mal çıkaran taşımacılık sistemini ortadan kaldırıyordu. Zaten bu durumun anlaşılması ile İzmir Rıhtım ve Liman inşasına çok fazla karşı çıkış da başlanmıştı. Liman yapımı öncesi kıyıya mal taşıma işinden gelir elde eden İzmir'in belirli elit grubu ile yönetim arasında da büyük çatışmalar çıkmıştı. İzmir'de yayınlanan gazetelerden Amaltheia, Impartial, ve Réforme bu konuda sürekli yayın yaparak liman inşası konusunda İzmir halkını devamlı bilgilendirmekte ve olumuz yönleri halka aktararak göreceli bir engelleme içine girmekte idi.



Fot. Alois Beer

"ALOIS BEER"İN RIHTIMI

1900'lü yılların başında Alois Beer İzmir Rıhtımındaki karmaşık yapıyı görüntülerken İzmir yaşamından gerçek bir manzarayı da günümüze taşımıştı. Dönemin önde gelen stereograflarından olan Beer, fotograflarını arkaya ismi basılı kartonlar üzerine yapıştırırdı. Bir kısım fotoğraflarının da kartpostal olarak basıldığını bilmekteyiz.





Fot. Alois Beer

LİMAN İŞÇİLERİ VE "ALOIS BEER"

İzmir Limanında emeğini satarak geçinen işçi sınıfı hammal, mavnacı ve sandalcılar olarak görülmekte idi. Genellikle kırsal kesimlerden kopup gelmiş ve İzmir'de belirli bir mülk edinememiş bu grup kendi içinde ayrı ayrı örgütlenmişdi. İzmir Limanının ticari aktivitesinin güçlendiği 17. yüzyıldan beri edindikleri deneyim ile zaman zaman grevler de yapmakta idiler. Özellikle gemilere mal yükleme ve indirmede vaz geçilmez unsurlar olan hammallar bu başkaldırmalarının sonunda kısmen de olsa istediklerini elde ediyorlardı. En sıkıntılı dönemleri de 19. yüzyıl sonu ile 20. yüzyıl başına denk gelmekte idi. Bu istibdat döneminden 1908 yılında Meşrutiyetin ilanı ile kurtuldular ve bundan sonra grevler sıklıkla görülmeye başlandı. 1912 yılında loncaları ortadan kaldıran kanunun çıkması ile bir süre grevler yavaşladı ise de yine zaman zaman Limanın ticari hayatında kesintiler ortaya çıktı.

Görüntü Alois Beer tarafından Liman işçilerinin odak noktası olan Pasaport ve İzmir'in orta halli otellerinin önünü bu kişiler ile vermektedir.



Fot. Escotte and Cie.

MENDİREK VE "DUSSAUD FRÈRES"

Dussaud'lar, Güney Fransa'da Cote d'Azur'de, Courthézon'da yaşayan geniş bir aile idi. Ailenin taş işçiliğinde uzmanlaşmış, imar ve inşaat sektöründe faal olduğu bilinen babaları Jean Dussaud'nun, Claire Dubois ile evlendikten sonra yedi çocuğu olmuştu. Jean Elie (1821-1899), Claire (1827-1911), Elzéar (1828-1880), Marguerite (1833-1909), Louis (1836-1926), Joseph (1837-1886) ve Auguste (1840-1906) isimli çocuklarından en büyüğü olan Elie, baba mesleğinin başına geçmiş, işleri ilerleterek liman inşaatları başta olmak üzere pek çok uluslararası kamu yatırımlarına imza atmıştı. Buralardan kazanılan gelir ile de Courthézon'da 1862 yılında başlanan ve on yıl süren bir inşaat sonunda "Chateau de val Seilla" isminde geniş bir arazi içinde günümüzde bir kültür mirası olarak kabul edilen görkemli bir yapı ortaya çıkarmıştı. Tüm aile büyük kamu yatırımları ile uğraşmakta olup kızları arasında Claire'in oğlu Elie Jules Guiffray ve küçük kız Marguerite'in kocası Aimé Louis Tissot da inşaat mühendisi olarak bu aile şirketi içinde yer almaktaydılar.

Kardeşler arasından Jean Elie ve Elzéar, girdikleri liman ve köprü yatırımları arasında sadece İzmir Rıhtım inşaatında, girişimcilerin inşaat maliyetlerini ödeyememeleri sonucunda, inşa ettikleri işletmeyi satın alma zorunda kalmışlardı. Bu büyük girişim uluslararası ölçekte bir aile şirketi görünümünde ilk olarak 1857 yılında "Société Dussaud Frères" adı altında Jean Elie ve Elzéar tarafından kurulmuş, diğer kardeşler işe sonradan katılmışlardı. Dussaud'ların küçük kız kardeşleri Marguerite'in 1854 yılında Courthézon'da evlendiği Aimé Louis Tissot, şirketin Claire (Guiffray) Dussaud'nun oğlu Elie Jules Guiffray'e verilmesinden sonra kurulan yeni yönetimde Caporal ve Granet ile beraber tekrar yer alacaktır ve daha sonra da 1896 yılında Fransa'da ölünceye kadar İzmir Tramvay Şirketi (Compagnie de Tramways de Smyrne) müdürü olacaktır. Daha sonra Şirketin yönetiminde müdür olarak Elie Jules Guiffray'in en küçük oğlu Fernand Guiffray'i (1882-1942) görmekteyiz. Görüntü, Dussaud'lar tarafından inşa edilmiş ve 13 Eylül 1922 yangını öncesinde mendirekleri üzerinde İzmir'i terk etmek isteyenlerle dolu göstermektedir.



Fot. Wide World Photos

1939 DEPREMİ SONRASINDA İZMİR RIHTIMI

İzmir 1922 yangının tahribatını atlattıktan bir süre sonra 1928 Mart ve 1939 Eylül ayında iki deprem yaşamıştı. Birincisinde merkez Torbalı ve ikincisi de Dikili çevresi idi. Bununla beraber İzmir'de de hasarlar olmuştu. Görüntü 22 Eylül 1939'daki deprem sonrasında Rıhtımın yangından kurtulan nadir yapılarının olduğu Pasaport yöresini göstermektedir.

Resimde görüldüğü üzere yangından kurtulan bazı yapılar son iki depremi de ayakta kalarak atlatmış görülmektedir. Bunların başında Rees'lerin binası gelmektedir. Baba oğul aynı adı taşıyan Thomas Bowen Rees'lerden baba, 1826 yılında İngiltere'de doğduktan sonra İzmir'e gelmiş ve özellikle Kırım Savaşı sırasında İngiliz Ordusuna yaptığı destek satışları ile servet sahibi olmuştu. 1877 yılı aile için en üst noktaya erişildiği dönemdi. İngiliz Ordusunun Mısır ve Sudan'daki savaşlarında da malzeme sağlayarak gelişen ticareti sonunda Buca'da sahip olduğu on çocuğunu barındıran büyük bir bina yaptırmıştı. İskenderiye'de de bir merkez kurmuş ve pamuk ticaretine armatörlüğü de eklemişti. "Egypt and Levant Steamship Co. Ltd." şirketini kurmuş, Birinci Dünya Savaşı başında ailece Midilli'ye gitmişler daha sonra İzmir'e döndülerse de, 1922'den sonra tamamen İzmir'i terk ederek Nice'e yerleşmişlerdi. Bu süre içinde Atina'da da bir büro kurmuşlardı.



Fot. Cemal Yalkış

RIHTIMIN BAŞLANGICI

Her ne kadar Rıhtım inşaatına görüntüde yer alan kesimden başlanmadı ise de tüm işlemlerin tamamlanması sonucunda Konak, İzmir Rıhtımının başı ve Punta da Rıhtımın sonu olarak anıldı. Ancak, tüm aktiviteler Gümrük Depoları ve Pasaport İdaresi arasında kalan Limanda gerçekleşmekte idi. Her ne kadar Sarı Kışla ve Vilayet Merkezi olarak kullanılan alanda bir şehir meydanı ortaya çıkmış ise de bu alan Saat Kulesinin yapımına kadar sönük bir alan olarak kalmıştı. Zira bu alanda Sarı Kışlanın karşısında yer alan depo hanlar basit bir mimari tarzda inşa edilmişlerdi. Halbuki Limana yönelik hanlarda estetik öğeler daha ağırlıklı olarak kullanılmıştı. Bununla beraber Konak Meydanına inşa edilen ve Karşıyaka bağlantısını sağlayan vapur iskelesi ve Vilayet Merkezinin ağırlığı ile bu alanda insan yoğunluğu göreceli olarak zaman içinde artmaya başladı. Cumhuriyetin ilanından sonra Konak Meydanının simgesel önemi daha da belirginleşti. Bununla beraber Rıhtım tramvayları ile Göztepe tramvayları hiçbir zaman süreklilik sağlamak için bu alanda birleşmedi. 1954 yılının Haziran ayı başında kaldırılan Göztepe tramvayları Saat Kulesinin etrafında dönerken Punta hattı ise çalıştığı dönem süresince hep Gümrük Depoları önünde kaldı.

Görüntü İzmir Rıhtımında tramvay raylarının olmadığı tek kesimi göstermektedir. Sol planda yer alan Gümrük Depoları, Punta hattının son durağı idi. Sağ planda yer alan yapı ise Bakırcıan Kardeşlerin palamut ihracatı için kullandıkları depodur. Bitişiğinde ise Patersonların kiralık olarak kullandıkları Maksudiyan Han yer almaktadır. Bu iki yapı kağir olarak inşa edilmiş sıvalı yapılardı. Yanlarında ise taş işçiliğinin özgün örneğini veren Sadıkbey Han yer almaktadır. Fotoğrafın alındığı ve Karşıyaka'ya giden Körfez vapurlarının kalkış noktası olan Konak İskelesi ve işletmenin bu yıllarda İzmir Liman ve Körfez İnhisarı Türk Anonim Şirketi olan adı değişmiş ve Ağustos 1934'te tüm mal varlığı Maliye Vekâleti'ne bağlı İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne devredilmişiti. Sonraki yıllarda İzmir Liman İşletmesi Müdürlüğü adını alan şirketin ismi daha sonra çok kez değişecektir.



Fot. Cemal Yalkış

RIHTIMIN AĞAÇLANDIRILMASI

İzmir'in 1922 yangını sonrasında yapılmış olan imar planı, yapıldığı günün planlama anlayışına göre pek çok detaya Plan Raporunda yer vermişti. Bunlar arasında şehrin ağaçlandırılması ve nerelere ne tür ağaçların dikilmesi de yer almakta idi. René ve Raymond Danger Kardeşler bu kapsam içinde ıhlamur ağaçları üzerinde ısrarla durmakta idiler. Özellikle ılıman ve nemli bölgelerde yetişen ağaçların İzmir iklimi ile de örtüştüğünü ileri sürüyorlardı. İki plancı Fransa'daki örneklere dayanarak yaptıkları planda, yolların kenarlarına öteden beri Fransa'da gerek gölgesi ve gerekse belirli dönemlerdeki kokusu ile tercih edilen ıhlamur ağacı dikilmesini istiyordu. Sonbaharda geç yaprak dökmesi ve ilkbaharda erken yeşermesi de bu tercihin bir diğer sebebi idi. Ancak, bu dönemlerdeki İzmir Belediyesi bu yaklaşıma sıcak bakmıyordu. Özellikle dökülen yaprakların sokakları kirletmesi ve zaten yetersiz olan kanal sistemini tıkayacağı düşüncesi ağır basmakta idi.

Diğer taraftan İzmir'in imar edilmesi çalışmalarına verilen ağırlık yeşillendirme çalışmalarını arka plana atmıştı. Yeşil olgusunu özellikle Kültürpark içinde düşünmekte idiler. Bununla beraber 1930'lu yıllarda Rıhtımın ağaçlandırılması gündeme geldiği zaman Belediyede büyük tartışmalar oldu. Bir tarafta yaprak döken ağaçların çevreyi kirletmesi diğer taraftan da geniş taçlı ağaçların arka plandaki evlerin görüşünü kapatması ağaç seçiminde önemli rol oynadı. Sonuçta dönemin Belediye Başkanının önerisi ile İzmir Rıhtımının Liman dışındaki kısımlarına yaprak dökmeyen, çevreyi kirletmeyen ve göreceli de olsa manzara kapatmayan palmiye ağaçlarının dikilmesine karar verildi. İlk palmiye ağacının da Rıhtıma 1932 yılının 28 Temmuz günü dikildiği bilinmektedir. Yaklaşık onbeşer metre açıklıkla dikilen ağaçların deniz suyundan etkilenmemesi ve köklerinin yatay yayılması için çukur diplerine beton dökülmüştü.

Görüntü hızla yapılaşan İzmir Rıhtımındaki Fransız Konsolosluğu ve bitişiğinde Théatre de Smyrne yerinde yükselen yapıyı, yeni dikilmiş palmiye ağaçları ile göstermektedir.



Fot. Resne

DEVLET DEMİRYOLLARI 8. İŞLETME MERKEZİ BİNASI

Asıl adı Bahaettin Rahmi Bediz (1875-1951) olan Foto Resne'yi 1927 yılı başlarında Beyler Sokağında bir fotoğraf atölyesi çalıştırıken görmekteyiz. Kendisi, İstanbul'da doğmuş, babasının görevi için gittiği Girit'te bir tesadüf sonrası fotoğrafçılığa başlamıştı. Burada çektiği fotoğraflarla dünya kartpostal tarihine de ismini yazdırmıştı. Girit'te çıkan huzursuzluklar sonunda 1909 yılında adayı terk ederek İstanbul'a oradan da 1926 yılında İzmir'e gelmişti. İttihat ve Terakkiyi desteklemesi ve Resneli Niyazi Bey'e duyduğu saygı ve hayranlığa izafeten Türkiyede açtığı fotoğraf stüdyosuna Resne ismini verdiği bilinmektedir. İzmir'e geldiği zaman burada Girit'te yetiştirdiği Hamza Rüstem'i görecektir. Rahmi Bediz İzmir'de çalıştığı on yıl içinde çok fazla resim almış ve özellikle arkeolojik alanlarda görevli olarak çekimler yapmıştı.

İzmir Rıhtımının son noktası olarak kabul edilen görüntüdeki Punta veya diğer adı ile Aydın Garı ve Meydanı, Rahmi Bediz'in İzmir'deki ilk dönemlerine aittir ve fotoğrafın arkasında Devlet Demiryolları 8. İşletme Merkez Binası ibaresi yer almaktadır. Bu yıllarda Garın önünde yer alan "café" kapanmış, sağ planda yer alan Buca İstasyonu önemini yitirmiştir. Yapıldığı yıllarda İzmir'in önde gelen sosyal mekanlarından olan meydan geçici bir sessizlik içindedir. 1856 yılında temeli atıldığı zaman çevresindeki taşınmazların değerininin 5, 6 kat arttığı ve özellikle İngilizlerin tercih ettiği alanlarda gerek demiryolu hattının görevlileri için ve gerekse üst gelir grubunun çok sayıda konut inşa ettiği bilinmekteydi. Garın yapılması ile birlikte 1854 yılının Mayıs ayında İzmir'e gelerek 1856 yılına kadar burada kalan ve bu süreçte Punta kesiminin kafes dokulu planını yapan Luigi Storari'nin planladığı alanlar bu şekilde değer kazanmıştı.



Ed. P.L. Dermond

BİBLİYOGRAFYA

Abensur-Hazan, Laurence, *Smyrne, Evocation d'une Echelle du Levant - XIXe-XXe Siècles,* Editions Alan Sutton, Saint-Cyr-sur-Loire 2004.

Allard, Camille Dr., *Souvenirs d'Orient, Les Echelles du Levant,* Adrien le Clerc and Cie., C. Dillet, Paris,1854, 1864

Andria, Jacob de, *Indicateur des Professions Commerciales et Industrielles de Smyrne de l'Anatolie etc...,* Imprimerie Commerciale de Timoni, Smyrne, 1895

Arı, Kemal, *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri,* Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları No:2, İzmir, 2009

Atay, Çınar, *Osmanlıdan Cumhuriyete İzmir Planları,* Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı, İzmir, 1998

Aubert-Roche, Louis Rémy, *De la Peste, Typhus d'Orient, Documents et Observations Recueillis Pendant les Années 1834 à 1838 en Egypte, en Arabik, La Mer Rouge, en Abissyne à Smyrne et Constantinople,* Smyrni-Constantinople, Librairie des Sciences Médicales, Just Ropier, 1840

Aydın Vilayet Salnamesi, 1878, 1888, 1896

Aydın Vilayet Salnamesi, R.1307-H.1308 (1891), İbrahim Cavid, Hazırlayan Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu, Türk Tarih Kurumu Yayınları; Ankara, 2010,

Barjot, Dominique, & Eric Anceau & Isabelle Lescent-Giles, & Bruno Marnot & Collectif, *Les Entrepreneurs du Second Empire,* Institut d'Histoire Moderne et Contemporaine. Presses de l'Université de Paris Sorbonne, 2003

Beattie, William, *Brief Memoir of the Late William Henry Bartlett, 1833,* M. S. Rickerby Cannon Street City, University of Toronto Press, Toronto, Buffalo 1973

Berton, Charles, *Quatre Années en Orient et en Italie ou Constantinople, Jérusalem et Rome 1848, 1849, 1850, 1851,* Louis Vivès Libraire Editeur, Paris, 1854

Blot, Jean, *Souvenir d'un Officier de Marine, Campagne de l'Iphigénie Croiseur École d'Application des Aspirants,* P. Lethielleux, Libraire-Editeur Paris, 1913

Bonaventure F. Slaars, *Réponse à M. Gaston Deschamps, Relevant ses Appréciations Ineptes sur Smyrne, ses Calomnies Contre les Habitants de cette Ville, ses Erreurs Historiques, Archéologiques, etc...,* Smyrne, 1868

Borg, Antonio, *Piani Diversi di Tutte le Isole Adiacenti alla Grecia Come Anche di Tutte l'Altre Sogette al Gran Signore...,* Manuscripts Atlas, 1770

Bruyn, Cornelis de, *Reizen van Cornelis de Bruyn, Door de Vermaardste Deelen van Klein Asia (Travels in the Principal Part of Asia Minor, the Islands of Scio, Rhodes, Cyprus, & C. Enrich'd with Above Two Hundred Copper-Plates, 1698-1700-1702,* Gale Ecco, Print Editions, USA, 2010

Burnouf, Emile, *La France dans le Levant,* Revue des Deux Mondes, Paris, 15 Octobre, 1887

Chateaubriand, François Rensé Vicomte de, *Itinéraire de Paris à Jérusalem*, Premier Edition, Lenormant, 1811, Deuxieme Edition, Ladvocat, Paris, 1820

Choiseul-Gouffier, Marie-Gabriel-Florent-Auguste de, *Voyage Pittoresque de la Grèce*, Paris, 1782, 1809, 1820

Colonas, Vassilis, *Greek Architects in the Ottoman Empire*, Olkos Publications Ltd., Athens, 2005

Cuinet, Vital, *La Turquie d'Asie: Géographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineure, Volume 3*, Ernest Leroux Editeur, Paris 1892, 1890-1895

David, Pierre, *Réponse de Pierre David Officier de la Legion d'Honneur à la Petition du Sr. Marc-Antoine Vigoureux, Contre l'Administration Consulaire du Levant*, Didot Frères Firmin Didot, Paris,1828

Deschamps, Charles Pierre Gaston Napoléon, *Sur les Route d'Asie*, Paris, Armand Colin, 1894, 1907, 1914

Dobkin, Marjorie Housepian, *Smyrna 1922, The Destruction of a City*, Newmark Press, New York, 1988

Firmin-Didot, Amboise, *Notes d'un Voyage Fait dans le Levant en 1816, 1817*, Paris, 1821

Frangakis Syrett, Elena, *The Making of an Ottoman Port: The Quay of Izmir in the Nineteenth Century*. The Journal of Transport History Manchester University Press, March 1, 2001

Georgiades, Demetrius de Smyrne, *Smyrne et l' Asie Mineure: Au Point de Vue Economique et Commercial*, Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, Paris, 1885.

Georgiades, Demetrius de Smyrne, *La Turquie Actuelle, Les Peuples Affranchis du Joug Ottoman et les Intérêts Français en Orient*, Editeur Calmann-Lévy, Paris 1892.

Girard, Le Capitaine B., *Souvenirs d'une Campagne dans le Levant. Les Côtes de la Syrie et de l'Asie Mineure*, La Revue Maritime et Coloniale, Tome 80, Paris, 1884,

Hasluck, Frederick William, *Heraldry of the Rhodian Knighta, Formerly in Smyrna Castle*, British School, Athens, 1911

Hastaoglou-Martinidis, Vilma, *Réseaux d'Innovations: Travaux Portuaires dans les Villes Levantines, 1850-1920*, 7th Urban History Association Conference, Athens, 2004

Horton, George, *The Blight of Asia, An Account of the Sysytematic Extermination of the Christian Populations by Mohamedians and of the Culpability of Certain Great Powers with the True Story of the Burning of Smyrna*, Publishers The Bobbs-Merill Company, Indianapolis, Copyright 1926, Mew York, 1953

Hunt, Freeman, William B. Dana, *The Merchants' Magazine and Commercial Rewiew, Volume XXVIII*, New York, 1853

İzmir Belediyesi, *İzmir, Cumhuriyetin 15. Yılında*, Nefaset Basımevi, 1938

İzmir Belediyesi, *İzmir Şehri İmar Planı Raporu*, Nefaset Basımevi, İzmir,1939



İzmir Belediyesi, *Beyaz Kitap*, İzmir Devlet Demiryolları Matbaası, İzmir, 1954

İzmir Ticaret Odası, *İngiliz Konsolosluk Raporlarında İzmir Ticareti, 1864-1914*, İzmir Ticaret Odası Yay. No: 55, İzmir, 1998

İzmir Ticaret Odası, *Yüzyıllar Köprüsü, 19. Yüzyıldan 21. Yüzyıla İzmir Ticaret Odası Tarihi*, İzmir Ticaret Odası, İzmir, 2002

Paul Lucas, *Troisième Voyage du Sieur Paul Lucas, Fait en 1714-1715 par Ordre de Louis XIV, dans la Turquie, l'Asie, la Sourie, la Palestine, la Haute et la Basse Egypte, &c.*, Robert Machuel le Jeune, Rouen, 1719.

Kalligas, Paulos, Traduction Marie-Paule Masson-Vincourt, *Voyage à Syros, Smyrne et Constantinople*, L'Harmattan, Paris, 1997

Karamitsos, Argyrios, *Public Auction, Picture Postcards, Smyrne, Constantinople, Asia Minor*, Thessaloniki, Athens, 2010

Kararas, Nikos, *To Sevdikioi (Το Σεβτικιοι)*, Association of Smyrnians Pub.lication, Athenes, 1964

Kitromilides, Paschalis M., *Smyrna, the Metropolis of the Asia Minor Greeks*, Traduction Judy Giannakopoulou, Centre for Asia Minor Studies, Edit. Nikos Kamn. Hatzigeorgiou, Bank of Cyprus Cultural Foundation and Ephesus Publishing, Athenes, 2001

Kontente, Leon, *Smyrne et l'Occident, De l'Antiquité au XX. Siècle*, Yvelinédition, Montigny le Bretonneux, 2005

Knight, William, *Oriental Outlines or A Rambler's Recollections of a Tour in Turkey, Greece, and Tuscany in 1838*, Sampson Sons, London,1839

L'Illustration, 24 Octobre, Samedi, 1894

Laborde, Léon-Emmanuel-Simon-Joseph de, *Voyage de l'Asie Mineure et Voyage de la Syrie par Mrs. Alexandre de Laborde Becker, Hall, et Léon de Laborde*, Paris, Firmin Didot Frères, 1837-1838

Luffman, John, *Selected Plans of the Principal Cities, Harbours, Forts &c. in the World*, London, 1801

Mac Culloch, John Ramsay, & Vethake, Henry, *Dictionary, Practical, Theoretical and Historical, of Commerce and Commercial Navigation*, Longmans, Green and Co., London, 1882

Mac Farlane, Charles, *Constantinople et La Turquie en 1828*, P.A. Moutardier, Libraire-Editeur, Paris, 1829

Maalouf, Amin, *Les Echelles du Levant*, Librairie Générale Française, Distributeur Hachette, Paris, 1998

Marchebeus, Jean-Baptiste, *Voyage de Paris à Constantinople par Bateau à Vapeur, 1839*, Kessinger Publishing, USA, 2010

Michaud, Joseph François, Poujoulat, Baptistin, *Correspondance d'Orient, 1830-1831, Volume I*, N.-J.Gregoir, V. Wouters et Cie, Imprimeurs-Libraires, Bruxelles, 1841

Milton, Giles, *Paradise Lost: Smyrna 1922, The Destruction of Islam's City of Tolerance,* Basic Books Publisher, New York, 2008

Ministère des Affaires Etrangères, *Documents Diplomatiques Français, Tome II, Paris, 1er Juillet-31 Dècembre 1922*

Morin, Jean, *Souvenirs d'un Banquier Français, 1875–1947,* Editions Denoël, Paris, 1984

Moustier, Audéric, Comte de, *Voyage de Constantinople à Ephèse par l'Intérieur de l'Asie Mineure. Bithynie, Phrygie, Lydie, Ionie,* Editeur Le Tour du Monde par Edouard Charton, Paris, 1864.

Œconomos Lysimachos, *The Martyrdom of Smyrna and Eastern Christendom; a File of Overwhelming Evidence, Denouncing the Misdeeds of the Turks in Asia Minor and Showing their Responsibility for the Horrors of Smyrna, Compiled and Prefaced by Lysimachos Œconomos,* London, G. Allen & Unwin, 1922

Père Martin, *Réponse à un Ecrit, Intitulé Précis Historique de l'Etablissement des Capucins Français à Smyrne en 1628, 1821*

Piri Reis, *Kitabı Bahriye,* The Historical Research Foundation, Istanbul, 1988

Polat, Sema, *1927 Nüfus Sayımı ve İzmir,* Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, Cilt 2 sayı 4–5, İzmir, 1994–1995

Poumarède, Géraud, *Naissance d'une Institution Royale, Les Consuls de la Nation Française en Levant et en Barbarie aux XVI. et XVII. Siècles,* Annuaire-Bulletin de la Société de l'Histoire de France, Paris, 2001

Puaux , René, *La Mort de Smyrne,* Edition de la Revue des Balkans, Paris, 1922

Quataert, Donald, *Ottoman Manufacturing in the Age of the Industrial Revolution,* Cambridge Middle East Library 30, Cambridge University Press, Cambridge, 1993

Ramsay, Mc Culloch, John. A., *Dictionary Practical, Theoretical and Historical of Commerce and Commercial Navigation,* Longmans, Green and Co. London, 1882

Rochère, La Comtesse de la, *La Demoiselle de Compagnie Suivie de Pauvre Mère,* Paris, 1875

Roger, Noëlle, *En Asie Mineur, la Turquie du Ghazi,* Fasquelle Editeurs, Paris, 1930

Rolleston, George, *Report on Smyrna,* Printed George E. Eyre and William, Spottiswoode for H.M. Stationery Office, London, 1856

Roux, Joseph, *Recueil des Principaux Plans des Ports et Rades de la Mer Méditerranée Estraits de ma Carte en Douze Feuilles, Dédiée à Mons.Gr. le Duc de Choiseul, Ministre de la Guerre et de la Marine, Gravée avec Privilège du Roy, par son très Humbre Serviteur Joseph Roux Hidrographe du Roy à Marseille,* 1764

Rougon, Firmin, *Smyrne, Situation Commerciale et Économique des Pays Compris dans la Circonscription du Consulat*



Général de France ,Vilayets d'Aïdin, de Konieh et des Iles, Beger Levrault, Paris, 1892

Sakayan, Dora, *Smyrne 1922. Entre le Feu le Glaive et l'Eau, Les Epreuves d'un Medecin Armenien*, L'Harmattan, Paris, 2000

Salmon, Thomas, *Lo Stato Presente di Tutti i Paesi e Popoli del Mondo. Naturale, Politico, E Morale Con Nuove Osservazioni, E Correzioni Degli Antichi E Moderni Viaggiatori Volume VI, della Turchia, della Caldea, dell'Assiria, Mesopotamia, Siria, Palestina, Georgia, Isole di Cipro, Rodi, 1736-1738*, Edizione Seconda. Presso Giambatista Albrzzi, Venezia. 1738.

Savary, Jaques, *Le Parfait Negociant ou Instruction Generale Pour ce qui Regarde le Commerce des Marchandises de France et des Pays Etrangers*, Frères Estienne, Paris, 1757

Savigny de Moncorps, Vicomte, *Journal d'un Voyage en Orient. 1869–1870, Egypte, Syrie, Constantinople, Illustré par Riou et Alph. de Neuville de 19 Dessins Gravés par Hildibrand*, Librairie Hachette et Cie, Paris, 1873

Scherzer, Karl Von, & Humann, Carl Wilhelm & Stckel, J .M., *La Province de Smyrne, Considerée au Point de Vue Géographique, Economique et Intellectuel*, Nabu Press, United States, 2010

Sedad, Ahmet & Biliotti A., *Législation Ottoman depuis le Retablissement de la Constitution, Recueil des Lois, Décrets, Réglements, Conventions, Actes Internationaux, etc, etc de l'Empire Ottoman, Tome Premier*, Jouve et C. Imprimeurs-Editeurs, Paris, 1912

Shepherd, John A., *The Crimean Doctors: A History of the British Medical Services in the Crimean War*. Liverpool University Press, Liverpool,1991

Slaars, Bonaventure F., Traduction Iconomos, Constantin, *Etude Sur Smyrne (1868)*, Editeur Kessinger Publishing's Photocopy Edition, Whitefish, Montana, 2010

Smith, Michael Llewellyn, *Ionian Vision: Greece in Asia Minor, 1919-22*, C Hurst & Co Publishers Lt., 1998

Smyrnelis, Marie-Carmen, *Une Societe Hors de Soi: Identites et Relations Sociales a Smyrne au XVIIIe et XIXe Siecles* (Collection Turcica), Peeters Publishers, Paris, Louvain 2005

Smyrnelis, Marie-Carmen, *Smyrne, la Ville Oubliée? 1830-1930. Mémoires d'un Grand Port Ottoman*. Ouvrage Collectif, Ed. Autrement, Collection Mémoires, No:121, Edition Marie-Carmen Smyrnelis, Paris, 2006.

Smyrnelis, Marie-Carmen, *Histoire d'une Ville Ottomane Plurielle, Smyrne XVIIIe-XIXe Siècles*, Collection d'Articles de Marie-Carmen Smyrnelis, Istanbul, Ed. Isis, Collection Analecta Isiana, 2006.

Storari, Luici (Louis), *Guide du Voyageur à Smyrne, Aperçu Historique, Topographique et Archéologique*, Librairie de Castel, Paris, 1857

The Illustrated London News, 14 Octobre 1843, 1863, 8 Mars 1873

The Leisure Hour, An Illustrated Magazine for Home Reading, 2 August, 1869

The Penny Magazine of the Society fort the Diffusion of Useful Knowledge, 31 Mars 1832, 25 May, 1839, 31 Octobre 1845

The New York Times, 17 Septembre 1922, 17 Novembre 1922, 17 Decembre 1922

The Times 6 April 1922

Thobie, Jacques, *Intérêts et Impérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914),* Publications de la Sorbonne, Paris, 1977

Thobie, Jacques, *Phares Ottomans et Emprunts Turcs (1904-1961),* Editions Richemieu, Paris 1972

Thoma, Charles, *The Smyrna Corner: An Epic Tale of Money, Love & Politics Set in the Crumbling Ottoman Empire on the Eve of World War I,* Author House, Milton Keynes, 2011

Tournefort, Josephus Pitton de, *Relation d'un Voyage du Levant, Fait par Ordre du Roy: Contenant l'Histoire Ancienne et Moderne de Plusieurs Isles de L'Archipel de Constantinople des Cites de La Mer Noire de L'Armenie de la Georgied des Frontieres de Perse et de L'Asie Mineur,* Imprimerie Royale, Paris, 1717.

Twain, Mark, (Langhorne Clemens), *The Innocents Abroad or The New Pilgeim's Progress, Being Some Acount of the Steamship Quaker City's Pleasure Excursion to Europe and the Holy Land; With Descriptions of Countries, Nations, Incidents and Adventures, as they Appeared to the Author, with Two Huhdred and Thirty-Four Illustrations,* American Publishing Company 1881, 1884, 1869

Valli, Eusebio, *Memoria Su'la Peste di Smyrne del 1784 (1788),* Kessinger Publishing, LLC, Whitefish, 2009

Vinson, David, *Les Arméniens dans les Recits des Voyageurs Français du XIXe Siècle (1796-1895),* Editeur Editions et Régions, Paris, 2004

Wynn, Anthony, *Three Camels to Smyrna: Times of War and Peace in Turkey, Persia, India, Afghanistan & Nepal 1907-1986 - The Story of the Oriental Carpet Manufacturers Company,* Hali Publications Ltd., London, 2008

United States Department of State, *Martin Koszta, Correspondence &c. Message from the President of the United States, Transmitting Copies of Correspondence, &c., Growing out of the Seizure and Rescue of Martin Koszta.* Publisher Washington, A. O. P. Nicholson, April 14, 1854