

MARTI SEVDALISI  
BERGAMA VAPURU'NUN  
50. YAŞINA MERHABA



956.211  
ÜRÜ  
2001  
k.4

İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

Izmir Büyükşehir Belediyesi

*Martı Sevdahısı Bergama Vapurunu'nun 50. Yaşına Merhaba*

Yaşar Ürük

Yayına Hazırlayan:  
Izmir Yayıncılık  
Izmir Büyükşehir Belediyesi  
Yayıncılık ve Tanıtım Hizmetleri  
Tic. San. A.Ş.

İşçiler Cad. No: 130 Kahramanlar 35230  
İZMİR

Tel. 0(232) 421 70 40  
izyay@izmir-bld.gov.tr

1000 adet basılmıştır.

**İ.B.B AHMET PİRİŞTİNA**  
**KENT ARŞİVİ VE MÜZESİ**

KAYIT NO :

TASNİF NO : 356.211 ÜRÜ 201 6-4



MARTI SEVDALISI

## BERGAMA VAPURU'NUN 50. YAŞINA MERHABA



1998 yılında şehirde yaşamın bazı güçlüklerinden dolayı yaşamımızı Güzelyalı'da sürdürmeye karar verdiğimizde, tam otuz dört yıl yaşadığım Karşıyaka'dan ayrılmanın beni hangi özlemlerin girdabına sürükleyeceğini çok merak ediyordum. Aradan geçen dört yıla yakın zamanda Karşıyaka'yı pek fazla özlemediğimi gördüm. Çünkü çocukluk ve gençlik yıllarımda yaşadığım Karşıyaka artık yoktu ve bir daha da aynı güzelliklerin yaşanması olası değildi. Ama bir tek şeyi yıllar öncesinden içimde yaşattığım sevgiyle unutamadığımı gördüm: Körfez vapurlarıyla hemen her gün "İzmir'e inmeyi!".

1964 yılı sonbaharında Karşıyaka Ortaokulu'nun bir zamanlar Dame de Sion Okulu olarak kullanılan köşkten bozma eski binasındaki sınıfta ilk ders için yerimi aldığım gün, o inanılmaz güzellikteki belde için ileride yazılar yazacağımı ve bunlardan bazılarının da çocukluğumun büyüğü körfez vapurları üzerine olacağını asla düşünemedim.

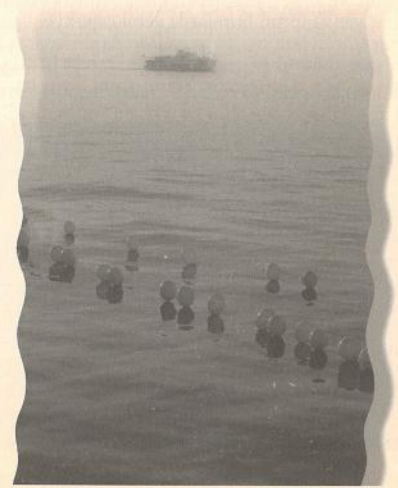
O yıllarda İzmir'in eğitim düzeyi en yüksek okullarından biri olan Hakimiyeti Milliye İlkokulu'nu bitirdikten sonra babam her nedense o bölge öğrencilerinin gitmek zorunda oldukları Karataş Ortaokulu'na gitmemi istemedi. Aslında gözüm Özel Türk Koleji'ndeydi. Ancak babamın devlet memuru olması ve aldığı üç kuruş maaşla iki çocuklu bir evin tüm gereksinimini güçlükle karşılamaya çalışması özel okul olasılığımı başından ortadan kaldırıyordu. Yine de iyi bir devlet okuluna gitmemi isteyen babam kısa bir araştırmaya girişti. Gidebileceğim okulun neresi olabileceği sorusuna kesin yanıt uzak bir akrabamız olan Belkis Zincirkıran'dan geldi. Belkis hanım o zamanlar İzmir Eğitim Enstitüsü'nde öğretmenlik yapmaktaydı ve Milli Eğitim toplumunda çok sevilen bir insandı. Babamın sorusunu hiç duraksamadan yanıtladı: Karşıyaka Ortaokulu.

Eski püskü bir kamyona yüklediğimiz eşyalarla Küçükyalı'daki kira evimizden Fazıl Bey asfaltındaki eve taşındığımız o ağustos günü öğleden sonrasında fırsatını bulur bulmaz kendimi sokağa attım. Tanrım, yeşili ne kadar bol bir yerd. Ağaçlardan neredeyse gök yüzünün görünmediği yoldan sahile doğru yürürken öntünden geçtiğim evlerin bahçelerinin güzellikleri, çiçeklerin inanılmaz kokusu otuz dört yıl sürecek bir sevdanın ilk merhaba sözcükleriydi sanki.

Bu seveda sürecinde Karşıyaka bana hep sevgiyle yaklaştı, cömert davrandı. Orada günlerim hep mutlu geçti. Her şeyden önemlisi; ben Karşıyaka doğumlu değildim ama üç çocuğum da doğuştan Karşıyakalı oldular. Bugün Karşıyaka'ya gerçekten "karşıdan" bakıyorum. Ama görüntüsü ne kadar karşımda olursa olsun, Karşıyaka çocukluk ve gençlik yıllarımda yaşadığım her anısıyla ve her anıyla içimde bir yerlerde öylece yaşayıp duruyor.

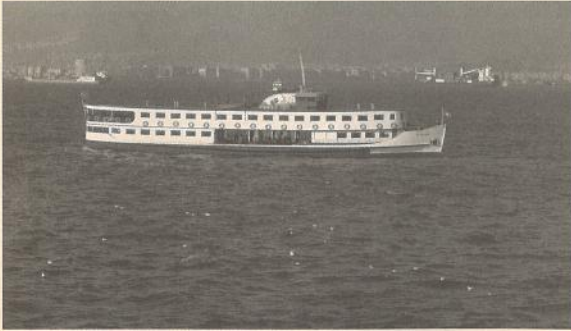
### BERGAMA

Ortaokula başlamadan önce körfez vapurları, beni Karşıyaka'da oturan anneanneme ulaştıran gizemli vapurlar hala belleğimde parlak fotoğraflar olarak durur. Küçük bir çocuk olarak iskeleden meydana indiğimizde, bizi anneannemlerin evine ulaştıracak olan pırl pırl pirinç aksesuarlı faytonlara binmeden önce, uzun bir sopanın ucundaki tahta tekerleklerin dönmesiyle yine tahta kanatlarını ses çıkartarak çırpan kırmızı yeşilli kelebeklerin, tepelerinde neon ışıklarıyla yanıp sönen Yapı Kredi'nin keleşini kışkırdığını düşünürdüm.



O yıllarda körfez vapurlarının adlarını ezberlemiştim. "Bayraklı", "Dokuz Eylül" gibi. Ama işte Karşıyaka Ortaokulu öğrencisi olduktan bir yıl sonra evimizi birkaç yıllığına Küçükalya'ya taşımamız beni Karşıyaka'nın belki de en ilginç öğrencisi haline getirdi. Çünkü sabah erken saatlerden itibaren Konak iskelesine tıklım tıklım yanaşarak İzmir tarafındaki okullara giden yüzlerce öğrenciyi boşaltan körfez vapurları Karşıyaka'ya o yıllarda İzmir tarafından okumaya giden tek öğrenci olan beni alarak ve oldukça az yolcu sayısı ile dönerdi. İşte o yıllarda her gün bindiğim vapurlar arasında dört tanesinin diğerlerinden oldukça değişik tekneler olduklarını fark ettim. 1950'li yıllarda tüm Türkiye'nin tanıdığı "İzmirli Dördüzler" benzeri, bunlar da "Körfez Dördüzleri" idi: "Sur", "Efes", "Selçuk" ve "Bergama". İlk ikisi 1938, diğer ikisi ise 1951 yılı yapımı bu vapurları görüntü olarak birbirinden ayıran iki özellik vardı. Bunlardan ilki Selçuk ve Bergama'nın ikinci katta ön güvertesinin bulunmaması, ikincisi ise ilk iki vapurun silindirik biçimindeki bacalarına karşın, Selçuk ve Bergama'nın Denizcilik Bankası'nın ünlü kumbaralarına model olmuş biçimdeki kavisli bacaları.

Okul yolculukları sırasında özellikle bu dört vapurda kendime eğlenceler yaratmaya çalıştım. O yıllarda kentkart, jeton ve iskele turnikeleri yoktu. Kalın kartondan yapılmış yolcu biletleri, vapur iskeleden hemen ayrıldıktan sonra iki görevli tarafından toplanır ve özel bir torbaya konularak iskeleye teslim edilirdi. İşte bazı günler heyecan aradığımda bu bilet görevlileriyle köşe kapmaca oynardım. Onların dolaşmaya başlamalarından hemen önce kendime gizlenecek bir yer bulur ve heyecanla beni bulmalarını beklerdim. En çok saklandığım yer vapurun burnunda gemi çapasıyla ilgili makine ve büyük projektörün bulunduğu yerdirdi. Orada saklanarak kurtardığım bileti ertesi gün kullanırken, tasarruf ettiğim(!) bilet bedeliyle Karşıyaka çarşısında Gode Cengiz'in salonunda langirt oynardım.



50 yıllık sevda "Bergama" onarıma alınmadan kısa zaman önce (fotoğraf: Yaşar Ürün)

Bu dört vapurun özellikle alt yolcu salonlarından kıçta ve koltukları meşin kaplı olanı "Birinci", başta ve ahşap oturma yerlerine sahip olanı ise "İkinci" sınıf olarak adlandırılır, yolcu ücretleri de farklı olurdu. Ama benim için vapurun en güzel yeri kıçtaki salonun girişinde ayrı bir merdivenle inilen ve su kesiminin altında kalan yolcu kamarasıydı. Sadece üç beş lumbozdan ışık aldığı için karanlık ve biraz da havasız olan bu kamaraya çok kalabalık seferler dışında pek rağbet eden olmazdı. Çoğu seferde bu kamaranın tek sahibi ben olurudum. Orası sanki bana ait gizli bir dünyaydı. İzmir'e dönüşlerde genellikle ertesi güne ait ödevlerimi burada yapardım. Ama en sevdiğim iki şeyden biri her iki yandaki koltukların arkasında duran kapakları açarak vapurun dümen hareketini sağlayan iki zincirin, gres yağlı kocaman baklalarının hareket edişlerini seyretmek; diğeri ise koltukların arka sırtlarında bulunan piriç çubuklara takılmış iri düğümlü filelerden oluşan küçük paket ya da çanta koyma yerlerini pota varsayarak, sıkıştırarak top haline getirdiğim kullanılmış defter yapraklarını potaya atarak "kamaraya basket" oynamaktı. Biletleri toplamak için dolaşan kamarotların ayak seslerini merdivende duymaz suç aracı kâğıt topu ortadan kaldırır, ve uslu bir çocuk olarak kamarotun uzaklaşmasını beklerdim. Denizin yüksek dalgalı olduğu fırtınalı günlerde dalga boylanı lombozları aşar, ben de merakla suyun içini görmeye çalışırdım. Vapur iskeleye yaklaştığında da -ki Karşıyaka vapurları iskelelere genellikle "sancak" tarafından yaklaşırdı- hemen güverte kıyısında yerimi alır, yanaşmaya az kala bu işi yapan görevliye bırakmadan önümdeki zinciri açar ve basketten sonra uzun atlama sporunda da ne kadar başarılı olduğumu göstermek için sabırsızlıkla beklerdim. Geminin kalın halatı iskele babasına geçmek üzere havalandığı anda ben de uzun bacaklı olmanın avantajını kullanarak tüm yolculardan önce iskeleye atlamış olurudum. Bazen deniz çekilmiş olur ve vapur iskeleden yarım metreden fazla aşağıda kalırdı. O zaman çaresiz çımacıların "sürme" denilen iskele tahtalarını çekmelerini beklerdim. Bu kez vapurlarda yaşadığım triatlonun üçüncü ayağı başlardı: Kısa mesafe koşusu. Her vapur yolcusu arasında mutlaka "iş çok acele" ya da koşuya meraklı olanı mutlaka vardır. Bu gibiler vapurdan iner inmez iskele çıkışına doğru son sürat koşmaya başlarlar. İşte ben de her seferde bu koşucularla yarışır ve arada "sürpriz" sprinterler çıkmazsa, varış noktası olarak belirlediğim demir çıkış kapısına genellikle zafer edasıyla varırdım. Bu koşuların en zevkileri "burun farkıyla" kazandıklarım olurdu.

Körfez vapurlarıyla ilişkimin geçici tanışıklıktan, kesin dostluğa döndüğü 1964 yılında başlayan Karşıyakalı oluş, 1998 yılına kadar sürdü. Bu 34 yıl vapurlarla sarmaş dolaş geçti. Bunlar içinde belki de en sevdiğim vapur olan "Bergama" yoğun çalışma temposuyla geçmiş günlerdeki uykusuz gecelerimin de dost tanıydı. Karşıyaka iskelesinin karşısındaki evde böyle gecelerde havalanmak için balkona çıktığımda hep onunla merhabalaşırdım. Çünkü geceleri iskeleye uzun yıllar hep "Bergama" bağlanır ve sabah Alsancak - Pasaport "çalışan ve öğrenci" seferlerini Karşıyaka iskelesinden o yapardı.



50yıllık sevdâ "Bergama" onarıma alınmadan kısa zaman önce (fotograf: Yaşar Ürük)

Her Karşıyakalıda olduğu gibi, benim yaşamımda da oldukça önemli yeri olan körfez vapurları ile ilgili bir kitapçığı, üstelik "Bergama"nın 50. yaşında yenilenip, güzelleşip gençleşmesinin anısına yazmanın bana kısmet olması, onlarla yaşadığım tüm güzelliklerin anısına büyük bir onur. Anlatılamaz bir duygu. *Ne mutlu bana.*

Bu körfezden bu güne kadar ne vapurlar geçti ve geçecek de. Büyük Kanal çalışmasıyla arınmaya başlayan mavi körfez daha nice yıllar buna tanık olacak. Elbette günün birinde "Bergama"nın da metalleri dayanamaz hale gelecek ve o da tarihe karışacak. Ama bu gün tüm kardeşleri adına onun günü ve İzmirliiler olarak verdiği yarım yüzyıllık hizmet için "Bergama"ya "Maşallah" diyor ve kocaman bir öpücük veriyoruz. Körfezde ulaşım ve körfez vapurlarını anlatmaya geçmeden gelin bir şiirle soluklanalım.<sup>1</sup>



1940'lı yıllarda Alsancak İskelesi'nden yolcu alan "Göztepe"

1940'lı yıllarda Alsancak İskelesi'nden yolcu alan "Göztepe"

## Taze say... Var mı isteyen?

"Taze say... Var mı isteyen?"

Soğuk bir kış sabahı  
Konak vapurundayım, pencere kenarında  
Çocukların etkisinden olsa gerek  
Pencerede bölük pörsük bagular  
Harfler yapıştırmam canlara,  
Eğri büğrü harfler...  
Tam düğünelerimin aş noktasında

Bir öğretmen hemen ön masada  
Ellerinde koca koca defterler kitaplar  
Öğrencilerin taşındığından bile fazla  
Ellerine dikkat ediyorum sonra  
Tebeşire alerjisi olsa gerek  
Elleri gara

"Taze say... Var mı isteyen?"

"Taze say... Var mı isteyen?"

Bir aralık ganimdikilere tahkiyon kalagım  
"Seni seviyorum" diyor oğlan kıza  
İsimden diyorum inanma keşim inanma  
İşte tam bu ara

Bir çocuk geliyon ganim  
Afacan mi afacan  
"Baba" diyor, "Neden deniz kahverengi  
Ve neden güneş kızlarıyon balutlara ardına?"

"Taze say... Var mı isteyen?"

"Taze say... Var mı isteyen?"

Karşımda bir emekli, elinde kâğıt kalem  
Bazı rakamlar yazıyor kağıda  
Topluyon onları, okuyor  
Sonra hep ekşi  
Silkeliyor şöyle gözü yaşlı

Soğuk bir sabah  
Karşıyaka - Konak vapuru  
İnsanlar  
Emekliyi, sevgiliyi, öğretmeni  
Çocukun hepsi bu vaporda

"Taze say... Var mı isteyen?"

"Taze say... Var mı isteyen?"

Birden bir yağ damlası düşüyor gözümden  
Buzanan gözlerimdeki etkisi  
Sen geliyorsun aklıma  
Güzelliğin, gözlerin  
Seni yazmaya başlıyorum  
Buzulu cama  
Sonra gütiüp kendime  
"Boş ver" diyorum, "Aldırma!"





Kimilerine göre kuruluşunun beş bininci, kimilerine göre de yedi bininci yılını kutlamakta olduğumuz İzmir şehri, bunca yıldır çoğu güzelliğini hatta varlık nedenini borçlu olduğu ancak değerinin asla bilinmediği körfezden yoksun düşünmek olası değildir. Bunca zaman İzmir için söylenmiş nice güzel sözün, dizinin ya da güftenin esin kaynağı olan körfez üzerine son

üç yıldır yoğun olarak söylenenler ise pek öyle şarkılı, şiirli şeyler değildir. Bunlardan ilki: Kıyı bantının genişletilmesi amacıyla yüz yıldan fazla zamandır Kordon adıyla bildiğimiz rıhtıma yapılan "doldurma" işlemi; diğeri ise yine yüz yıldan fazla zamandır İzmirlilere hizmet veren körfez vapurları işletmesinin İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne devir olmasıdır. Yarım yüzyıllık "Bergama Vapuru"nun yenilenerek hizmete girmesi onuruna hazırladığımız "Körfez" temalı bu yazımızda bu nedenle, Kordon'dan başlayıp, vapurlarla süren bir İzmir Körfezi yolculuğuna çıkacağız. Aslında rıhtımın yapım öyküsüyle başlayan ve körfez vapurlarının İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne devrine kadar süren İzmir Körfezi öyküsünü buraya sığdırmak ne yazık ki olanaksız. Çünkü böyle detaylı bir çalışmaya bu kitapçığın sayfaları yetmez. Ayrıca o tür bir çalışma da böyle özel bir günün anısına hazırlanan bir yazı için fazla didaktik ve soğuk yüzlü bir anlatıma sahip olur. Bu nedenle sözü hem fazla uzatmamaya, hem de biraz daha tatlı dille söylemeye çalışacağız.



Dört yıl kadar önce Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nde yürürken yanımdaki arkadaşlardan biri "Hadi, birer tane de biz atalım" diyerek kolumdan çekti. "Küçükük fiçicik, üstü dolu kağıtçık" bir masanın başındaki üç-dört genç "Kordon Yolu'na Hayır Kampanyası" için imza topluyorlardı. Bizim gruptakilerin bir kısmı hemen imzaları çaktılar ama ben duraksadım. Masada bulunan açıklama bana göre yeterli değildi ve benim de bu durumlarda konu mankeni olarak imza atmak gibi bir huyum da asla yoktu. Arkadaşım dayattı, ben direndim. Kampanya bildirisindeki açıklamanın yeterli olmadığını kendisi de kabul ettiği için dayatmasından vaz geçti. Ben de ona söz verdim. Konuyu kısa zamanda iyice araştırarak ve vardığım sonuç beni imza kampanyasının haklılığı konusunda doyumlandırsa mutlaka imza atacaktım.

Bu konu o andan sonra uzunca bir zaman, benim gündemimde birinci sıradaki yerini korudu. Önce şehir plancısı birkaç dostumla görüşüp, düşüncelerimi dinledim. Sonra da İzmir Büyükşehir Belediyesi'nde o dönemdeki yetkililerden bilgi aldım. Aklim iyice karıştı. Çünkü her iki taraf da birbirlerinden çok farklı savlar ileri sürüyorlardı. Doğrusunu söylemek gerekirse "hayır" diyenlerin haklı çıkmalarını istiyordum ama benzer iki örnekte yaşadıklarım duraksamamın sürmesine neden oluyordu. Benzer örneklerin biri Mustafa Kemal Bulvarı, diğeri ise Karşıyaka sahil bantı idi. Bunların ilkinin yapımına 12 Eylül'ün hemen sonrasında başlanıp, hemen tüm aşamaları bizzat Kenan Evren tarafından izlenince kimsenin gıkı çıkamamış, bulvar da aynı hızla tamamlanmıştı. 90'lı yılların başında ise Karşıyaka sahil bantının yapımı gündeme geldi. Bu kez yerlerinden sökülüp taşınması söz konusu olan palmyeler nedeniyle binlerce insan ayaklandı. Sabahlara kadar ağaçların başında nobetler tutuldu. Hatta bazıları kendilerini palmyelere zincirlerle bağlatılar. Sonunda ağaçlar başka semtlere taşındı, sahil bantı yapıldı ve üzerine binlerce fidan dikildi. O sıralarda seçim sonucu belediyede görev değişikliği oldu ve her nedense tam bir yıl ne ağaçlara su verildi, ne de o bölgeye yeni dikilmiş aydınlatma elemanlarının teknik bakımları yapıldı. Elli civarında palmye için kendilerini ağaçlara zincirleyenlerin, binlerce fidanın göz göre göre kurummasına ise sesleri hiç çıkmadı. Şu an her iki yolun da şehir içindeki yararı sanırım tartışılmaz. Mustafa Kemal Bulvarı olmasaydı Mithatpaşa Caddesi'nin, Karşıyaka sahil bantı olmasaydı eski yolun böylesine yoğun trafikte ne hale geleceğini kestirmek bile istemiyordum.

## BERGAMA

O zamanlar bir yerel dergi hazırlanmakta olduğu "Kordon Yolu Dosyası" için benden yazı isteyince kararımı verdim. Yolla ilgili her iki görüşe de katılmayıp, konuya salt "araştırma" açısından yaklaşacaktım. Kısacası, konunun tartışılacağı plattformu hazırlayacak ancak yargıyı İzmirliye bırakacaktım. Zaten "Atı alan Üsküdar'ı Geçmiş", Kordon doldurulacağı kadar doldurulmuştu. İşte bunu düşündüğüm an yazı da kendiliğinden başlamış oldu. Yazı, "dolduruş"la başlayacaktı. O yazıda kullandığım bazı bölümleri burada da yinelemenin oldukça yararı olduğuna inanıyorum. Çünkü "doldurulmak" eylemi körfezin neredeyse başlangıcından bu yana kaderi durumundadır. Toprakta taştan sanayi atıklarına, çöpten pislige kadar her türlü madde ile binlerce yıldır doldurulmaktadır İzmir Körfezi.

İzmir Körfezi'nin doldurulmasına tarihsel açıdan kestirme bir bakış yaptığımızda suçun tümünün bu körfezin kıyılarında yaşayan insanlara yüklenmemesi gerektiğini görürüz. Çünkü kuzeyde Gediz Nehri ile doğuda Kemer Çayı sözü geçen kıyılara ayak basan ilk insandan çok önceleri, taşıdıkları alüvyonları körfeze dökmeye başlamışlardır. Daha sonraları İzmir şehrinin ilk kurulduğu yer olan Tepekule, yarımada biçimini yitirmesini böyle bir dolmaya borçludur.

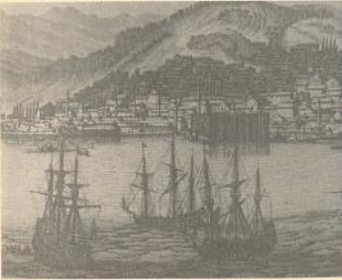
Izmir Körfezi bu uzun süremlı dolduruluş serüveninde kıyısının girintili-çukuntılı olma özelliğini de fazlasıyla yitirmiştir. Coğrafyacı Strabon'un Antik Çağ İzmir'ini anlatırken sözünü ettiği ve sonraki yüzyıllarda giderek yok olan İç Körfez ya da bilinen adıyla İç Liman buna en güzel örnektir.

Yıldırım Bayezit'i yendiği Ankara Savaşı'nın ardından yönünü İzmir'e çeviren Timur, şehri Hıristiyanlardan geri almak amacıyla 1402 yılının Aralık ayında kuşatma başlatır. Ancak karadan yaptığı hücumlarla iç liman girişindeki kaleyi düşüremeyeceğini anlayınca, kumandanlarından Şah Melik denizle kale arasına bir set yaparak büyükçe bir bölümü taş ve tahtalarla doldurur. Kalenin yıkılarak düşürülmesi sırasında oluşan taş ve moloz yığınları doldurulan bölümün daha da genişlemesine neden olur.

Izmir Körfezi'nin dolduruluş serüveninde, burada son bulan irili-ufaklı pek çok akarsuyun önemli rolü vardır. Hem bunların hem de yüzyılımızın ortalarına kadar kurutulma uğraşları süren birçok bataklık öykülerini de bu yazıda aktarabilmek olası değil. Bunları bir başka yazıya bırakıp, iyisi mi gelin, sözü Kordon Yolu ya da doğru adıyla İzmir Rıhtımı'nın öyküsüne getirelim.

## BERGAMA

17. yüzyılın ortalarından itibaren<sup>2</sup> ticaret yaşamı gittikçe canlanan ve Akdeniz şehirleri içinde çok önemli bir liman durumuna gelen İzmir'de, 19. yüzyılın ortalarına kadar gemilerin yaşayabileceği herhangi bir rıhtım ya da büyük iskele bulunmamaktadır. Körfezde demirleyen gemilerle kıyı arasındaki yük alış-verişi şat, mavnalı vb. araçlarla ve kıyıdaki işletmelerin önlerinde bulunan küçük iskelelerden yapılmaktadır. Başta Poyraz ve Eşek İmbatı gibi güçlülere olmak üzere, Kuzey-Doğudan, Güney-Batıya kadar olan yaklaşık 180 derecelik açıya sahip geniş bir alandan gelen her türlü rüzgâr ve fırtınaya açık olan bu kıyıda gerçekleştirilen ticaret sırasında, büyük zarara yol açan kazalara da oldukça sık rastlanılmaktadır. O dönemlerde körfeze giren ticari gemi sayısının yıllık toplamı ise 1000'i aşmaktadır.



XVIII. yüzyıl sonlarında körfezde gemiler

Öte yandan Osmanlı döneminde İstanbul da dahil olmak üzere hiçbir büyük şehrin imar, bayındırlık vb. çok önemli gereksinimleri karşılamak üzere devlet tarafından hazırlanmış plân ya da tasarımlar yoktur. Su dağıtımı, elektrik ya da havagazı üretimi, aydınlatma, telefon ya da kara-deniz ulaşımı ile ilgili tüm alt yapı ve işletme önerileri hep yabancılardan gelir. Çıkarlarını gözetmek açısından bu gibi yatırımlardan iyi kâr elde edebilecekleri büyük şehirleri çalışma alanı olarak seçen bu gibi yabancı sermaye sahipleri, Osmanlı'daki küçük şehirlere de bu tür yatırımlar yapmayı asla düşünmezler. Osmanlı hükümetleri de bu sermaye sahibi yabancılara oldukça hoş görülü davranarak kolaylıkla izinler ve imtiyazlar verir. Devletin artık iyice çökmüş olan ekonomisi zaten bu yatırımların altından kalkacak güçte değildir. Öte yandan özellikle demiryolu ulaşımının, imparatorluk sınırları içinde -yabancı sermaye tarafından bile olsa- gelişmesi, İstanbul'a göre askerî açıdan çok önemlidir. Bunların dışında sözü geçen yabancı sermaye şirketlerinden bazılarında yerli sermaye sahiplerinin adlarına da rastlanmaktaysa da, bunların sayıları ve sermaye payları önemsiz addedilebilecek kadar azdır.

17. yüzyıldan itibaren Doğu Akdeniz'in en önemli ipek pazarlarından biri haline gelen ve bunu izleyen yüz yıl içinde de art bölgesiyle birlikte Anadolu'nun Avrupa ile ticaret bağlantısı olan ilk ve tek noktası ve tek ihracat limanı olan İzmir'e, bir çok kişinin "Rıhtım yapılmasının şart olduğunu" düşündüğü bir sırada John Charuaud, Alfred Barker ve Georges Quaracino adlarındaki üç İngiliz tüccar bu iş için kendi aralarında bir şirket kurar ve rıhtım yapımı için valilik makamına yazıyla başvuruda bulunur.

### 1865 yılındaki bu girişimin en önemli özellikleri:

- Rıhtımın Kışla'dan (Konak) İzmir - Aydın demiryolu hattının başlangıcına kadar (Punta/Alsancak) düz bir çizgi olarak uzanacak olması;
- Rıhtım için -ortalama- yüz arşın genişliğinde (yaklaşık 76 metre) bir alanın doldurulacak olması ve üretilecek olan arazi üzerinde inşaat yapmak yetkisinin şirkete bırakılması;
- İmtiyaz dönemi boyunca rıhtım vergisinin şirket tarafından toplanması ve bu dönem sonunda rıhtım ve üzerindeki tesislerin bedelsiz olarak Osmanlı Devleti'ne bırakılacak olmasıdır. Bu girişimin Osmanlı İmparatorluğu'nda günümüzün "yap-ışlet-devret" modeline uygun (belki de ilk) örnek olduğunu söyleyebiliriz.

Söz konusu girişim sırasında Aydın (İzmir) Valiliği görevinde Raşid Paşa<sup>3</sup> bulunmaktadır. Konu ile ilgili olarak İstanbul ile yapılan yazışmalar birkaç yıl sürer. Bu arada valilik görevine Mehmed Sabri Paşa atanır. Özellikle İzmir Körfezi kıyılarının büyük bir bölümünün Bezm-i lem Valide Sultan Vakfı'na bağlı bulunması, yazışmaların önemli bir kısmının Valilik, Saray ve Evkaf Nezareti (Vakıflar Bakanlığı) arasında sürdürülmesine neden olur. Bu arada Meclis-i Vâlâ

Riyasetinden<sup>4</sup> Aydın Valiliği'ne gelen bir yazıyla "Kıyıda emlakı bulunanların rıhtım yapımına razı olup olmadıklarının iyice araştırılması" istenir. Bunun üzerine konuyu araştıran ve bunları tutanakla saptayan Valilik "Emlak sahiplerinin çoğunun rıhtım yapımına ve denizin doldurulmasına razı olduğunu"<sup>5</sup> İstanbul'a bildirir. Bu arada bir başka sorun da çözümlenir: Rıhtım hattının düz bir çizgi halinde yapılması durumunda, denizin, kıyıdaki bazı noktalardan üç yüz arşın (yaklaşık 227 metre) uzaklığa kadar doldurulması gerekmektedir. İşyeri sahipleri de "Bu kadar geniş bir alanı kendi olanakları ile dolduramayacakları, şirketin doldurması durumunda ise paylarına düşecek bedeli ödeyemeyeceklerini" belirtirler. Valilik, şirket vekili Monsieur Barkir ile görüşerek rıhtımın "Mevcut kıyıya paralel doğrultularda açılar yaparak" doldurulmasını kabul ettirir. Bu gelişmenin sonucunda önce Şura-yı Devlet'in onayı, ardından Padişahın iradesi ile konu kesinleşir ve söz konusu şirket ile hemen bir sözleşme yapılır. 27 Kasım 1867 tarihli bu sözleşmeye göre; "Şirket, rıhtım üzerinde izni aldığı tarihten itibaren otuz yıl imtiyaz sahibidir. Doldurma işlemi şirket tarafından yapılacak ve elde edilecek olan arazi toptan ya da parça parça olarak yine şirket tarafından satılabilecektir. Ancak bu işlemler yürürlükteki yasalara uygun olacaktır. Devlete şirket tarafından ödenmesi gereken bedeller, hiçbir masraf düşülmeksizin tüm gelir üzerinden hesaplanarak ödenecektir. Osmanlı savaş gemileri ile Osmanlı'nın dost ve müttefiki ülkelerin savaş gemileri de şirkete ödenecek rıhtım vergisinden muaf tutulacaklardır. Sonraki yıllarda rıhtımın genişletilmesi ya da büyütülmesi söz konusu olur ise öncelik şirkete tanınacaktır. Rıhtımdan gümrüksüz olarak mal giriş-çıkışı kesinlikle yapılmayacaktır. Rıhtım 25 arşın (yaklaşık 19 metre) genişliğinde olacaktır. Rıhtım yapımı en geç beş yılda tamamlanacaktır. Rıhtım üzerinde ya da rıhtıma çıkan sokaklarda halkın güvenlikle gidip gelmesi ve düzenin sağlanması için gerekli parmaklık veya korkuluklar şirket tarafından yapılacaktır. Sahilde bulunan binaların sahipleri, yapılacak rıhtım ile aralarında kalan arsaları bedeli karşılığında şirketten satın alabileceklerdir. Uzunluğu tahminen 4500 arşın (yaklaşık 3406 metre) olacak rıhtım, oluşturacağı köşeler itibarıyla beş parçaya bölünmüş olarak inşa edilecektir. Bu bölümlerden ilki Kışla'dan Gümrük'e; ikincisi Gümrük'ten İngiltere Konsolosluğu'na; üçüncüsü İngiltere Konsolosluğu'ndan Bellavista (Gündoğdu) burnuna; dördüncüsü Bellavista burmundan Tuzla burnuna, beşincisi ise Tuzla burmundan Aydın demiryolu istasyonuna (günümüzde Alsancak Garı) kadar olacaktır. Hem şirketin gereksinimi hem de dileyenlerin rıhtım boyunca gidip gelmesini sağlamak üzere bir tramvay hattı da şirket tarafından yapılacaktır. Otuzuncu yılın sonunda rıhtım, onarım gereksinimi olmayacak biçimde ve bedelsiz olarak devlete devredilecektir. Rıhtımdan gelip geçen yolcularla bunların ticarî olmayan eşyalarından vergi alınmayacaktır. Şirket, rıhtım alanı içinde kalan lağım ağızlarını denize kadar uzatacaktır. Şirket, rıhtım yapımı için gerekli inşaat malzemesi ve araçları devlet arazilerinden ücretsiz olarak alacak ve bunların kolaylıkla nakledilebilmesi için Karşıyaka'ya

kendi olanaklarıyla bir iskele yapacak ve bu iskele de imtiyaz döneminin sonunda devlete devredilecektir. Yapım işlerini denetleyecek komiser devlet tarafından atanacak, ancak maaşı şirket tarafından ödenecektir. Şirket sözleşme tarihinden sonra en geç bir yıl içinde rıhtım inşaatına başlamış olacaktır."

İmzalanan sözleşme ile şirkete vergi toplama yetkisi verilmesi öncelikle İngiltere'nin itirazına neden olur. Osmanlı Devleti ile 1838 yılında imzaladığı anlaşma ile yaptığı ticaret için vergi ödeme konusunda ayrıcalıklı bir konum edinen İngiltere'nin, en çok iş yaptığı Osmanlı limanında yeni bir vergi ile karşılaşması Londra'da rahatsızlık yaratır. Bu rahatsızlığı bir başka konu da tamamlamaktadır. Rıhtım sözleşmesinin imzalanmasından yedi yıl önce İstanbul ile anlaşma yapan bir Fransız şirketi Osmanlı karasularındaki tüm deniz fenerlerinin işletme hakkını üstlenmiştir. Bu şirket tüm gemilere indirimli ücret uyguladığı halde, bu kolaylıktan yalnızca İngiliz gemilerini yararlandırmamaktadır. İngiliz ticaret çevreleri İzmir'deki şirketin geleceğine fazla güvenmemekte ve rıhtım imtiyazının sözü geçen Fransız şirketince elde edilebileceğini düşünmektedirler. Böyle bir durum İngiliz gemileri için hiç de iyi sonuç getirmeyecektir. Sonuçta İstanbul hükümetine baskı başlar. Zamanın Hariciye Nazırı (Dışişleri Bakanı) Fuat Paşa, İngilizleri tatmin edecek bir takım öneriler sunarsa da sonuç alamaz. Ote yandan imtiyaz sahibi üç ortak 2.500.000 Fransız Frankı sermayeli anonim şirket kurarlar (İzmir Rıhtım Şirketi) ve şirket yasallaşmış olur. Rıhtımın yapımı işi de konu üzerinde deneyimli olan Fransız Dussaud et Frères firmasına verilir. Ancak şirket hisselerinin büyük bir bölümünün satışı sunulduğu İngiliz borsasındaki satışlar pek de iyi gitmez. Baskılar karşısında bunalan İstanbul, bu kez şirkete baskı yapmaya başlar ve rıhtımın bir bölümünde inşaat yapılmayıp bu kıyı şeridinin açık bırakılmasını önerir. Böyle bir söz İngilizlere zaten önceden verilmiştir. Rıhtım yapılacak kıyının en problemleri yerinde böyle bir bölümün açık bırakılması aslında şirketin de işine gelir ve neredeyse bir yıl tamamlanmak üzereyken 29 Ekim 1868 tarihinde "Ek sözleşme" yapılır. Bu sözleşmeye göre "Gümrük önündeki 100 arşınlık (yaklaşık 76 metre) yere şimdilik rıhtım yapılmayacaktır. Buradan giren-çıkın mallardan rıhtım vergisi alınmayacak, ancak bunlar kaydedilecektir. Her yılın sonunda devletle yapılacak kâr-zarar hesaplaşmasında dengenin taraflardan birinin aleyhine bozulması halinde dikkate alınacaktır."

Aradan çok geçmeden İngilizlerin korktukları başlarına gelir ve bir Fransız inşaat şirketiyle 6.000.000 Fransız Frankı karşılığında anlaşan üç İngiliz tüccar, yüzde on olarak belirlenen peşinatı bile ödeyemeyince, inşaat şirketi Osmanlı Devletinin de izniyle 6 Mayıs 1869 tarihinde imtiyaz şirketini satın alır ve anlaşmalara tamamen sadık kalarak hızla rıhtım yapımına başlar. Gümrük önündeki bölüm dışında kalan dört bölüm bir takım gecikmeler ve aksaklıklardan sonra ancak 1876 yılında tamamlanarak hizmete girer.



Beşinci bölümün tamamlanması için şirketin İstanbul'daki vekili Charle Lousbiane 1877 yılında başvuruda bulunur. Uzun yazışmalardan sonra çıkan irade ile "Rihtim Anlaşmasına Ek İkinci Anlaşma" taraflar arasında imzalanır. Bu anlaşmayla imtiyaz süresi 1912 yılına kadar uzatılır. Yine bu anlaşmaya göre: "Şirket, Gümrük'ten Tuzla burnuna kadar olan bölümde rihtime paralel bir cadde (günümüzdeki İkinci Kordon) ve bu caddeden geçen sokaklar ile kaldırımlarını yapacaktır. Bu sokaklar düzeltilmiş ve köşeli taşlarla işlenmiş olacaktır. Şirket söz konusu caddeyi Hükümet konağının bitişiğine kadar uzatarak düzenleyecektir." Bu ikinci ek anlaşma ile mendirek içindeki gümrük binası, balık halı, karantina binası, posta binası ve fenerler gibi yapıların da şirket tarafından yapıımı sağlanır.

Rihtimin gümrük önündeki kısmının da tamamlanmasıyla birlikte İngilizler (dolayısıyla da İstanbul hükümeti) için sancılı dönem yeniden başlar. Anlaşma ile uygulanan tarifeye göre rihtim vergisini yükseltmeyen ancak dilediği zaman indirimde bulunabilen Fransız şirketi, İngiliz gemileri ile gelen mallara tam tarife uygularken, Fransız ve Alman gemileri ile gelen mallara %50 indirim uygular. Bu nedenle şehirdeki İngiliz kolonisi ve Londra'nın baskısı şirketi fazla etkilemez ve İngiliz gemilerine herhangi bir indirim yapılmaz. Çaresiz kalan Osmanlı devleti, anlaşmaya göre kendisine kalan ve şehrin gereksinimlerinde kullanılmak üzere İzmir Belediyesi'ne bırakılan %12'lik paydan fedakârlıkta bulunmak zorunda kalır. Bu arada 31 Temmuz 1883 tarihinde yapılan bir ek anlaşma ile "Şirketin tüm kişi ve kurumlarla, gemilere farklı tarife uygulayamayacağı" koşulu getirilir. Söz konusu ek anlaşmaya göre ise: "Şirket Karşıyaka halkının ellerinde götüreceği sebze ile kümes hayvanlarından rihtim ücreti almayacaktır. Eşya yükleme ve boşaltma için diğer şirketler ya da kişiler tarafından küçük vapur, mavna ya da duba işletilmesine şirket engel olmayacaktır."

Üçüncü ek anlaşmadan sonra İngiliz gemileri ile gelen mallara farklı ücret uygulayamayan şirket, bu kez yeni bir engellemeye başvurur ve söz konusu gemilerle gelen malları yükledikleri mavnaların üzerinde uzun süre bekletmeye başlar. Ortalık yeniden karışır ve İngiliz tüccarlar son çare olarak birleşerek şirketi satın almaya kalkarlar. Ancak "Eldeki anlaşmaya uymadığı" gerekçesi ile İstanbul, bu satın alma önerisini geri çevirir. Şirket sahibi Elie Dussaud, 1885 yılında şirketi Osmanlı Devleti'ne satmaya karar verir. Ancak satış bedelinin Hazine-i Hassa tarafından ödenmesi de olanaksızdır. Ortaya atılan bir kaç değişik öneri de çözüme ulaşamaz. Uzun görüşmeler sonunda imtiyazın Fransız şirketinde kalması kararlaştırılır ve 18 Mayıs 1891 tarihinde dördüncü ek anlaşma imzalanır. Bu anlaşmaya göre: "İmtiyaz süresi -40 yıl daha eklenerek- 1952 yılı sonuna kadar uzatılır. Buna karşılık şirket tarafından yapılacak olan petrol ve ispirto depoları yine şirketçe işletilecektir. Şirket başkalarıyla ortaklık kuramayacak ya da şirketi satamayacaktır. Hükümet 1912 yılının sonundan itibaren dilediği zaman imtiyazı satın alabilecektir. Rihtim vergisinin toplamının 20.000 Fransız Frankının üstüne çıktığı yıllarda daha önceleri %12 pay alan devlet, net kârın %50'sini almaya başlayacaktır."

1867 tarihli sözleşmede bulunan ilgili madde uyarınca Rihtim üzerinde tramvay hattı yapma ve işletme izninin şirkete verildiğinden yukarıda söz etmiştik. Şirket 1880 yılında Rihtimin tamamlanmasından hemen sonra hattı inşa ederek hizmete sokar. 1891 yılında imzalanan "Ek Sözleşme" ile de bu hat demiryolu standardına dönüştürülür. Böylelikle sabah saatlerinden gece yarısına kadar tramvaylarla yolcu taşınan yaklaşık 3500 metre uzunluğundaki bu hatta, gece yarısından sonra lokomotifle yük taşınır ve Gümrük'te bulunan depolarla, Punta'daki Aydın demiryolu istasyonu arasında da bağlantı sağlanmış olur. Kordon tramvayı adıyla bilinen bu hattaki arabalarda başlangıçta Müslüman kadınlar için bulunmayan perdeli bölmeler 1899 yılından itibaren görülür.

İzmir'de ikinci hat olarak 1883 yılında çalışmaya başlayan Konak - Kokaryalı (daha sonraları Reşadiye, günümüzde Güzelyalı) tramvayını görürüz. 1889 yılında "Sözleşme koşullarından bazılarına uyulmaması nedeniyle" yönetimine zamanın hükümeti tarafından el konulan ve halk arasında "Göztepe tramvayı" olarak söylenen hat bir zaman İzmir Belediyesi tarafından işletildikten sonra, imtiyaz hakkı 1890 yılında İstanbul tüccarından Nişan Harenc Efendi'ye devredilir. 1900 yılında Anonim Şirkete dönüşen Göztepe tramvayı yönetimi 1908 yılında Belçikalılara geçer.

XX. yüzyılın başlarında söz konusu tramvay hattının Punta'da son bulmayıp, daha ilerideki Paralı Köprü'ye kadar uzatılması düşüncesi doğar. Söz konusu köprü; 1861 yılında hizmete giren ve günümüzde bir bölümü "Ağaçlı Yol" olarak bilinen, İzmir Metro'sunun Stadyum İstasyonu ile Ege Üniversitesi Kampüsü arasında ve günümüzdeki adı "Üniversite Caddesi" olan cadde üzerinde, Meles Çayı'nın geçildiği köprüdür. Günümüzdeki Ankara Caddesi açılmadan önce Bornova yolu olarak kullanılan ve 1861 yılında satılan hisse senetlerinin geliri ile yapılan bu yol halk arasında "Eski İzmir Yolu" adıyla da bilinmektedir. İzmir'de yapılan "şose" yolların ilki olan bu yol "Ağaçlı Yol" adını, yapımcısı Mösyo Fischer'in, 5100 metre uzunluğundaki yolun iki yanına diktiği ağaçlardan alır. Yolun sahibi olan kumpanya, yolun başlangıç noktası sayılan, Halkapınar civarındaki köprü girişinde yolu kullanan hayvan ve arabalardan ücret aldığı için, yol ülkemizin ilk "paralı" yolu olur, köprü'nün adı da "Paralı Köprü" olarak kalır. Bu ad, sonraları yakın bölge için de kullanılır olur. 1885 yılında İzmir Belediyesi'ne devredilen köprü, 1902 yılında yapılan açık arttırma ile bir yıllığına Giritli Abdurrahman Efendi'ye kiralanmıştır.

Böylece bir yandan Bornova bağlantısının geliştirilmesi, öte yandan da Kasaba demiryolu hattı ile buluşabilmesi için İzmir Belediyesi tarafından Aime Tissot'ya yaptırılan söz konusu tramvay hattı 13 Ağustos 1903 tarihinde hizmete girer. Hattın işletme hakkı, açılışa birlikte Kordon Tramvay Şirketi'ne verilir.

Osmanlı devletinin üst üste girdiği savaşlar ve iç kanışıklıklarla oldukça yıpranması ve otoritesini yitirmesi nedeniyle İzmir Rihtim Şirketi,

yüzyılımızın başından itibaren anlaşma maddelerini dilediği gibi uygulamaya başlar. Dilediği gibi vergi alan şirket gümrük tarifelerini sürekli artırırken, rıhtım ve tesislerin bakım ve onarımlarını da yapmaz. Bununla da kalmayan şirket İzmir'in işgali sırasında iki katı artırdığı tarifeden kazandığını Yunan Devleti ile paylaşır. Bu olaylar kurtuluştan sonra da sürer. Yerel basın ile şirket ve şirketin hem ortağı hem de müdürü olan E. Guiffroy arasındaki tartışma oldukça şiddetlenir ve iş mahkemelerde açılan hakaret davalarına kadar uzar. Sonuçta olaya Ankara el koyar ve Osmanlı'dan kalma bu tür kurumların tamamını birer birer ortadan kaldıran Türkiye Cumhuriyeti Devleti, 12 Haziran 1933 tarih ve 2309 sayılı "İzmir Rıhtım Şirketinin İmtiyazı İle Tesisatının Satın Alınmasına Dair Kanun" ile rıhtım, liman, tramvay ve bunlara ait menkul ve gayri menkullerin tamamını devir ve satın alır.

## BERGAMA

Şimdi İzmir Rıhtımı ile ilgili söyleşimize küçük bir ara verip, ilginizi çekecek bir soru açalım:

Asıl adı Ahmet Şefik olan Midhat Paşa'nın İzmir Rıhtımı ya da şimdiki adıyla Kordon'da arsa sahibi olduğunuzu biliyor muydunuz? Sanırım çoğunuzun yanıtı "Hayır!" O halde bize de aktarmak düşüyor.

Osmanlı devlet düzeninde önemli reformlar yapmış olan Midhat Paşa 1880 yılının Ağustos ayında Aydın Valiliğine atanarak İzmir'e gelir ve adeta harabeye dönmüş bir şehirle karşılaşır. Çünkü 29 Temmuz 1880 günü meydana gelen oldukça şiddetli bir yer sarsıntısı İzmir'de büyük zarara yol açmıştır. Bu arada özellikle Rum eşkiyanının yağma ve soygun olayları almış yürümüştür. Midhat Paşa göreve başladığının ikinci günü kendisine sunulan bir belgeyi okuyunca adeta çılgına döner: "Her kim, gece sokağa çıktığında üzerinde en az on mecidiye akçe ya da gümüş ve altın saat benzeri şey bulundurmaz ise, soyulduktan sonra hakaret edilecek ve dövülecektir." Hemen harekete geçen Paşa, yalnızca Konak meydanında haydut asırtmakla kalmaz, kısa zaman içinde İzmir'de polis ve jandarma teşkilâtının kurulmasını da sağlar.

Midhat Paşa, İzmir'in imarı için de oldukça çaba harcar. O yıllarda bir tek cadde bulunmayan şehirde, İç Ege'den demiryolu ile Basmane'ye getirilen tarım ürünleri ve diğer ticari eşya Rıhtım'da bulunan gemilere çok dar sokaklardan, üstelik eşek ya da develerle taşınmaktadır. Bu nedenle Midhat Paşa, ilki Basmane Garı'ndan Kışla'ya; ikincisi de Kışla'dan Göztepe'ye iki büyük caddenin açılmasını İstanbul'a kabul ettirir. Bab-ıâli çok geçmeden bu işten vazgeçerse de Midhat Paşa Göztepe'ye giden yolun bir kısmını açmıştır bile.

Bu arada İzmir Rıhtımı, Pasaport İskeleyi civarındaki bir bölümü dışında 1876 yılında tamamlanmıştır. Yapımcı şirket, doldurularak kazanılan arsaları parça parça satmaktadır. Midhat Paşa bu satış işiyle ilgilenir ve sonraki yıllarda büyük değer kazanacağını düşündüğü arsaların Türk tüccarlar tarafından da satın alınmasını ister.

Ancak önerisi beklediği ilgiyi görmez. Çünkü Türk tüccarlar o dönemlerde inşaat yatırımlarına fazla önem vermemekte, üstelik söz konusu alanın değer kazanacağını da kabul etmemektedirler. Midhat Paşa bu yanlış düşüncenin önüne geçmek için şehrin önde gelen zenginlerini makamına davet ederek konuşur. Türk tüccarlara örnek olmak için de kısa bir zaman sonra arsalarından birini kendisi satın alır. Ancak Midhat Paşa'nın arsaya büyük bir yapı konduracak kadar parası yoktur, ayrıca başı İstanbul'la iyice derttedir. Nitekim 17 Mayıs 1881 gecesi "Padişah Abdülaziz'in öldürülmesinden sorumlu olduğu" gerekçesiyle tutuklanmak istenen Midhat Paşa verdiği ani bir kararla Fransız Konsolosluğu'na sığınır. Daha sonra zamanın Adliye Nazırı İzmir'e gelerek Paşayı konsolosluk binasından alarak İstanbul'a götürür ve İzmir'i bir daha hiç göremeyecek olan Midhat Paşa sürgün gittiği Taifte öldürülür.

Paşanın "İzmir'de sürgün"e mahkûm edilen ailesi vali konağından kovulmasına çıkarılır ve eşyaları pencerelerden atılır. Eşleri, çocukları ve yardımcıları perişan olur. Kendilerine bir ev buluncaya kadar çadırda yaşamak zorunda kalırlar. Midhat Paşa'nın arsası uzun yıllar üzerinde kurulan baraka benzeri küçük yapılarla kullanılır. Ancak 1908 yılında Meşrutiyet'in ilânından sonra yabancı bir şirket günümüzdeki "yap, işlet, devret" yöntemi gibi bir sistemle arsaya talip olur ve "25 yıl kullandıktan sonra aileye devretmek" koşulu ile Paşanın arsasına bina yapmak için ruhsat alır ve "Midhat Paşa Ferhanesi"ni inşa eder. "Ferhane" ya da başka bir deyişle "Berhane"; ortasındaki avlunun iki yanında çok sayıda dükkân bulunan büyük binalara denmektedir ve İzmir'de bunlardan çok sayıda vardır. Midhat Paşa'nın büyük eşi Naime Hanım İzmir'in işgalinden bir yıl önce vefat eder ve söz konusu bina da 1922'deki büyük yangında tamamen yanarak tarihe karışır.



Söz İzmir rıhtımından açılmışken, buranın Karşıyaka ile ilgisinden söz etmeden de geçemeyiz. Çünkü adına bu gün Kordon dediğimiz İzmir rıhtımı, tamamen Karşıyaka'nın taşı toprağı ile inşa edilir ve bu yapım için de Karşıyaka'da bilinen ilk iskelenin de yapımına neden olur.

Yukarıda sözünü ettiğimiz ve Osmanlı Devleti ile İzmir Rıhtım Şirketi yetkilileri tarafından karşılıklı olarak imzalanan "İmtiyaz Şartnamesi"nde bulunan yirmi beş maddeden bu konu ile ilgili olarak en önemlisi 19. maddedir. Bu maddeye göre rıhtımı yapan şirket, söz konusu yapım için gerekli gördüğü ağaç, taş, tuğla, toprak ve diğer malzemeyi devlet arazisinden bedelsiz olarak alacaktır. Bu gibi gerekli yapım malzemelerini çıkarmak için Karşıyaka'ya bir iskele yapacak olan şirket, bu iskeleyi işin sonunda devlete bağışlayacaktır. Yukarıda sayılan malzemenin alınacağı araziler şahıs malı ise, sahiplerinin razı edilmesi de şirkete ait olacaktır.

İşte bu madde gereği denizin doldurulması için gerekli tüm malzeme Karşıyaka'dan getirilir. Bu malzemenin yanı sıra yine rıhtım inşaatında kullanılan ahşap kazıklar için gerekli ağaçlar da Yamanlar ormanlarından kesilerek bu iskelede bekleyen teknelere aktarılır. Bu nedenle günümüzdeki Kemalpaşa Caddesi'nin tam karşısındaki noktaya yapılmış olan iskele, Karşıyaka'ya bildiğimiz anlamda tarihte yapılan ilk iskeledir. Kısaca, belli tonaja kadar her tür teknenin bağlanabileceği boyutlarda, iskele gibi bir iskeledir. Günümüze kadar birkaç kez yapılan Karşıyaka İskeleyi hep bu noktada ya da biraz yanında yapılmıştır. 120 yıl kadar önce ilk iskele yapıldığında Karşıyaka, birkaç evlik çok küçük bir köydür. Bu köy işte bu iskelenin konumuna göre gelişir, büyür ve iskele meydanı Karşıyaka'nın bir anlamda merkez noktası olur. İşte bu iskeleden yıllarca taşınan malzeme ile İzmir rıhtımı tamamlanır ve günümüzün İzmir Kordonu varlığını bir anlamda Karşıyaka'nın taşına toprağına borçlu olur.

Sözünü ettiğimiz ve tamamen ahşap olan Karşıyaka İskeleyi, daha sonraları körfezde yolcu vapurları çalıştırılmaya başladığında, eklenen ahşap bir salonla yolcu iskeleyi haline dönüştürülür. Bu iskele 1906 yılında havagazi ile aydınlatılmaya başlar. İki yıl sonraki bir ayaklanmada yakılır ve adeta yeniden inşa edilircesine onarımdan geçer. Körfez ulaşım tarihinin günümüze değin gelmiş geçmiş en büyük deniz kazası sonucu gelişen olaylar sırasında gerçekleşen ayaklanma ve bu yakılma olayının ayrıntılarından ilerideki satırlarda ayrıca söz edeceğiz.

Söz Karşıyaka'dan açılmış iken 1910'lu yılların Karşıyaka'sında - Bayraklı hariç- biri Donanmacı Mahallesi sahilinde, diğeri ise Papaz'da iki iskele daha olduğunu ayrıca ekleyebiliriz. Ancak yeri gelmişken Karşıyaka İskeleyi'nin tarih içinde yaşadığı önemli bir olaydan da söz etmek gerekir. 15 Mayıs 1919 günü, işgal başladığı zaman körfeze giren Yunan savaş gemilerini seyretmek ve bağırıp alkışlamak için

binlerce Rum ve diğer bir kısım azınlık İzmirli Kordon'a istif istif yığılır. Şehirdeki ikinci büyük grup karşılayıcı ise Karşıyaka'dadır. Çünkü İzmirli Rumların yoğun olarak buldukları yerlerin başında gelmektedir Karşıyaka. Günümüzde Karşıyaka çarşısının girişinde hemen solda yer alan "06 Pasta Fırını" binası, o günlerde de fırındır ve sahibi Etniki Eteryacı bir Rum'dur. Bu adamın önderliğindeki azgın Rumlar daha günün ilk ışıklarıyla birlikte Karşıyaka yahsında toplanmaya başlar ve iskeleye de çıkarlar. Ancak çürümeye başlamış zayıf ayakları üstüne o kadar çok insan yığılan iskele o ağırlığa dayanamaz ve birden çöker. Bu olayda yüzden fazla Rum yaşamını yitirir. Dolayısıyla bir anlamda "Rumları İzmir'de denize ilk kez Karşıyaka İskeleyi döker."

1926 yılına gelindiğinde ise Karşıyaka İskeleyi'nden körfezdeki hemen tüm iskelelere aktarmasız doğrudan sefer yapıldığı görülür. Bu yıl içinde, öğle paydosu nedeniyle bile Karşıyaka'ya vapur gidip gelmektedir. Aynı yıl Karşıyaka - Reşadiye (Güzelyalı) hattında da düzenli ve aktarmasız vapur seferleri başlar. Bu iskelenin geçirdiği sayısız küçük onarımdan sonra artık elle tutulur yeri kalmayınca, Liman ve Körfez İhisan Anonim Şirketi yeni bir iskele yaptırmaya karar verir. Körfezdeki vapur seferlerinin de işletmecisi olan bu şirket 1934 yılında hazırlattığı projeyi kısa zamanda gerçekleştirir. Otuz bir liraya mal olan bu iskele İzmir körfezindeki ilk betonarme iskeledir.

## BERGAMA

Eski Karşıyaka'yı ve sahili ile iskelesini anlatmışken İzmir'in üçüncü tramvay hattı olan Karşıyaka tramvaylarından da söz etmemiz gerekmektedir. Çünkü bu tramvaylar uzun yıllar boyunca seferlerini vapur ve tren seferlerine göre ayarlamışlardır.

Karşıyaka tramvayı İzmir Belediyesi tarafından, Göztepe tramvay müdürü Agop Harenc Efendi'ye 480000 kuruşa yaptırılır. 1906 yılında hizmete giren tramvay merkez iskele olmak üzere üç hattan oluşmaktadır. Bu hatlardan birincisi şimdiki Kemalpaşa Caddesi üzerinden tren istasyonu ve Osman Paşa Camii duraklarına uğrayarak Soğukkuyu'ya, ikincisi Osmanzade üzerinden Papaz (Bostanlı) İskeleyi'ne, üçüncüsü ise bir süre sahilten, daha sonra tramvay caddesinden Alaybey'e ve Naldöken'e uzanmaktadır. Karşıyaka tramvayının toplam ray uzunluğu 5750 metredir. Dar hatlı olarak yapılır. Bu nedenle tramvay arabaları sık sık raydan çıkar.

17 Haziran 1906 Pazar günü Soğukkuyu hattı kesin kabul, diğer ikisi ise geçici kabul ile teslim alınır. Osmanzade İskeleyi'ne kadar işletilmekte olan ikinci hat 1907 Haziran ayında, Penetti köşkü, İplikçizade köşkü, Reşadiye girişi ve Osmanzade duraklarına uğrayacak şekilde Papaz'a kadar uzatılır.

Karşıyaka'da tramvay çalıştırılması ile bu tarihe kadar iskele - Soğukkuyu arasında seferler yapan omnibüsler kaldırılır.

Günümüzdeki otobüslerin atası olarak kabul edebileceğimiz bu hattaki omnibüsler, 1901 yılı Mart ayında o dönemlerin tanınmış kişilerinden kitapçı Ahmet Sabri efendi tarafından işletilmektedir. Yolcuların ücret olarak 2 metelik (20 para ya da başka bir deyişle yarım kuruş) alınan omnibüslerde Müslüman kadınlar için perdeyle ayrılmış özel bir bölme de bulunmaktadır.

Karşıyaka tramvayını ilk yıllarda Belçikalılar çalıştırmaktadır. Bu dönemde vagonlar tek atla çekilmektedir. Seferler Hamidiye Vapur Şirketi'nin Karşıyaka, Osanzade ve Alaybeyi iskelelerine geliş saatleri ile Karşıyaka'ya işleyen trenlerin hareket saatlerine göre çalışmaktadır.

1908 yılında personel olarak üç kontrol memuru, sekiz biletçi ve sekiz sürücü çalışmaktadır. Yine bu yıl altı tanesi açık (yazlık), altı tanesi kapalı olmak üzere on iki tramvay arabası vardır. Yolcu ücreti 2 meteliktir (20 para). Ancak Osanzade-Papaz köyü arası ücreti 1 meteliktir. Tramvayda 3-12 yaş arası çocuklar ile askerlerden yarım ücret alınmaktadır.

Cumhuriyet döneminde kara ulaşımının hızla gelişmesi ve hattın elektrikli hale getirilememesi nedeniyle Karşıyaka tramvayı gittikçe köhnelmeye başlar. Kaldırıldığı zaman dünyadaki son iki üç atlı tramvaydan biri durumunda olan Karşıyaka tramvayında kaldırılmadan önceki son bir yıl içinde 763.172 yolcu taşınır.

1930'ların başından itibaren çeşitli olumsuzluklardan hem yolcuların yakınmaları hem de İzmir basınında yoğun olarak yer almaya başlayan tramvay karşıtı yazılar artar. Sonunda İzmir Belediye Meclisi 1 Ekim 1939 tarihli toplantısında Karşıyaka tramvayının aşamalı olarak kaldırılmasını kararlaştırır. Hemen ardından da Soğukkuyu hattının rayları sökülür, cadde parke taşla döşenir ve Mareşal Voroşilof'un armağanı olarak İzmir Belediyesi'ne bağışlanan otobüs burada çalışmaya başlar. Sözüünü ettiğimiz Karşıyaka-Soğukkuyu hattı Karşıyaka ulaşım tarihindeki ilk belediye otobüs hattıdır. Kısa zamanda kalan iki tramvay hattı da kaldırılır ve Karşıyaka tramvayı tarih içindeki yerini alır.

Tango döneminin bir şarkı güzelliğindeki tramvayları zamana gelirdi ve tarih olur. Hem beton blokların hem de insanların üst üste yığıldığı büyük yerleşim yerlerinin hızına ve kalabalıklığına ayak uyduramayan tramvay geçmişe karışıp gider. Kalsaydı, günümüz sürücülerinin kırmızı ışıkta bile beklemeye sabrı olmayan bir düzende binlerce aracın arasında ne yapacaktı? Galiba, bu tür şeylerin (nostaljik örnekler dışında) anılarımızda yaşaması daha güzel oluyor.



Karşıyaka ulaşımının merkezi olan iskeleye uzun zaman vapur seferlerine uyan zaman dilimlerinde çalışan tramvaylar için ikinci ulaşım merkezi daha içerilerde yer alan tren istasyonudur. Bu nedenle söz biraz da demiryolu ulaşımı üzerinde dolaşsın isteriz.

Gerçi İzmir'de Alsancak Garı çıkışı ve imtiyazı 1856 yılında verilmiş "İzmir - Aydın Demiryolu" olarak bilinen ikinci bir hat daha vardır ama konumuz körfez ulaşımı olduğu için biz burada yalnızca Basmane Garı'ndan başlayan ve körfezi kuşatarak geçen İzmir - Kasaba (Turgutlu) demiryolundan söz edeceğiz.

İzmir'den Turgutlu ya da o dönemdeki adıyla Kasaba'ya ulaşacak 93 kilometrelik demiryolu hattının imtiyazı 1863 yılında Edward Price adlı bir İngiliz'e verilir. Bu kişinin bir yıl sonra bir İngiliz şirketine devrettiği ve 25 Ekim 1865 tarihinde Manisa'ya kadar olan bölümünün yapımının tamamlandığı bu hattın resmi açılışı 20 Haziran 1866 günü yapılır. Yirmi sekiz yıl şirket tarafından çalıştırılan hattın imtiyazı 27 Temmuz 1894'te bu kez "İzmir Kasaba ve Temdidî Osmanlı Demiryolu Şirketi" adlı bir Fransız ortaklığına devredilir. Ote yandan bu hattın yaklaşık 8 kilometre uzunluğundaki İzmir - Birunabad (Bornova) eki 20 Temmuz 1865 tarihinde işletmeye açılmıştır.

Kasaba hattının açılışından başlayarak Manisa postasını yapan trenler Karşıyaka'ya uğrar. Çok geçmeden yalnız Karşıyaka için özel seferler düzenlenir. Ancak bu seferlerin ilgili müdürlükçe 1889 Ekim ayında kaldırılması Karşıyakalılarının tepkisine yol açar. Tepkiler üzerine o günkü adı Nafia Nezareti olan zamanın Bayındırlık Bakanlığı 1891 yılı Ekim ayında seferlerin yeniden başlatılmasına karar verir.

O tarihe kadar aksak olarak yürütülen Karşıyaka seferlerinin düzenli bir hale getirildiği 1893 yılında, yolculuğu 30 dakikada süren Karşıyaka hattının bilet bedelleri birinci mevki için 5 kuruş, ikinci mevki için 4 kuruş, üçüncü mevki için 3 kuruştur. Bu mevkilerin gidiş - dönüş bilet bedelleri ise sırasıyla 8, 6 ve 5 kuruştur.

1897'ye kadar günde 12 olan sefer sayısı bu tarihte 9'a indirilir. 6.25'te hareket eden ilk trene karşılık son sefer 18.50'dedir. Aynı yılın Ekim ayında sefer sayısı bu kez 8'e indirilir.

21 Ağustos 1903'de ülkemizde ilk kez tren-tramvay bağlantılı kombine bilet uygulaması Karşıyaka hattında başlar. Bu hatta tek biletle Konak'tan tramvayla Punta Garı'na, oradan trenle Karşıyaka'ya ve oradan da yine tramvayla Papaz ya da Tomazo'ya kadar ulaşılabilir. Büyükşehir Belediyesi tarafından günümüzde uygulanmakta olan metro, otobüs, vapur entegrasyonunun ilk örneği budur. Cumhuriyet'ten sonra Basmane'den Çiğli'ye kadar ulaşan banliyö hattının devreye alınmasıyla Karşıyaka ulaşımında demiryolunun payı oldukça önem kazanır. Özellikle Çiğli, Şemikler, Yahı, Nergiz, Alaybey ve Bayraklı'daki işçileri İzmir'in sanayi bölgesindeki fabrikalardaki işlerine taşıyan trenler yıllarca çok önemli bir işlev görür.

Bu satırların yazıldığı günlerde İzmir Büyükşehir Belediyesinin İzmir metrosunun ikinci etap projesinde Üçyol - Üçkuyular hattı ile birlikte;

mevcut demiryolu sistemini de uygun hale getirerek Aliğa - Menemen hattını hizmete açmak için çalışmalarını sürdürmesi, körfezin XIX. yüzyılın sonundan XX. Yüzyıl'ın sonuna kadar egemenliğini sürdüren vapur, tramvay ve tren üçlüsünden sonra XXI. Yüzyıl'da yeni sürüven olacak olan metro, otobüs, vapur söylemi ile anılacağıın müjdesi olmuştur.



XIX. yüzyıl'da imbatla kabarmış körfezde sahile ulaşmaya çalışan sandal Söz Karşıyaka İskelesi'nden açılmışken, konuyu başta Karşıyaka olmak üzere İzmir Körfezi'nde yapılan deniz ulaşımından ve körfez vapurlarına bağlamak doğru olacaktır. XIX. yüzyıl'ın ikinci yarısı başında İzmir körfezinin Güney yönündeki kıyı şeridi bu güne oranla oldukça içeridedir. O dönemlerde deniz, Hisar Camii önündeki "Saman İskelesi" dediğimiz bölgeye kadar gelmektedir. Buraya "Kale içi" adı verilir. İşte bu Saman İskelesi'ne çok sayıda kayık ya da yelkenli bağlıdır. Karşıyaka'ya ulaşım bu kayıklarla yapılmaktadır.

1880 yılına gelindiğinde İngiliz, Rus ya da Yunan bandıralı bir çok köhne teknenin hiçbir denetim olmadan keyfi sefer yapıldığı görülür. Çoğu, yandan çarklı olan bu teknelere rağmen, halkın çoğunluğu yine de kayığı tercih etmektedir. Bir kaç yıl içinde gerek gemilerde kullanılan buhar teknolojisinin geliştirilmesi, gerekse şehrin hemen tüm kıyılarında gelişme gösterir olması İzmir Körfezi'nde deniz ulaşımını kârlı bir iş haline getirir. Ote yandan hem İstanbul hem de

vilayet yönetimleri körfezdeki deniz ulaşımının bir imtiyaza bağlanmasının şart olduğu görüşündedir. Derken bu işi almaya istekli iş adamları art arda talepte bulunur. İzmir Körfezi'nde vapur işletme ayrıcalığı 1883 yılında, aralarında Uşaklızade Sadık Bey'in de bulunduğu istekli olan on beşe yakın başvurudan, İzmirli işadama Yahya Hayati Efendiye (sonraları "Paşa" olarak anılır) verilir.

Yahya Hayati Efendi'nin bu iş için yaptığı 18 Mart 1883 tarihli başvuruda, kurmayı önerdiği anonim şirket hakkında şu taahhütlerde bulunduğu görülür: "Çıkarılacak olan hisse senetleri yalnızca Osmanlı uyruklulara satılacak, Körfezde bulunan iskelelere düzenli vapur seferleri yapılacak; Şirket kânnın %15'i yapımı süren İzmir Mektebi Sultanisine verilecek;<sup>7</sup> Vapur ücreti devlet tarafından hazırlanacak tarife üzerinden tahsil edilecek ve vapur işletilmesi gereken yerlerde yok ise iskeleler inşa edilecek." Bunlara karşın şirket otuz yıl süre ile İzmir Körfezi'nde vapur işletme tekeline sahip olacaktır. Daha sonraları bu süreye 33 aylık bir zaman daha eklenir.

Yahya Hayati Efendi'nin yöneticiliğinde kurulan "İzmir Hamidiye Vapur Şirketi" kurucuları arasında tüccardan Balyozzade Matyos ve Karabet efendiler, İsayan Efendi, Arnavutoglu Dimitri Efendi, Uralı tüccardan Eskinazi Erdit Efendi ve Kazancızade Hafız Mehmet Efendi vardır. Şirketin ilk yıllardaki yönetim kurulundaki isimler arasında ünlü edebiyatçı Tokadızade Şekip Bey'in de iki yıl kadar bulunduğu bilinmektedir. Adı geçen şirketle yapılan ayrıcalık sözleşmesinde belirtilen körfez iskeleleri şöyledir: Eski ve Yeni Foça, Alaybey, Osmanzade, Donanmacı, Karşıyaka, İzmir, Karataş, İslahhane, Göztepe, Abdullah Ağa Çiftliği, Kilizman, Urla ve Karaburun ile İzmir Körfezi dışında kalan Çeşme Ilıcası.

Başlangıçta bu iskelelerden Foça, Çeşme Ilıcası, Karaburun, Abdullah Ağa Çiftliği ve Osmanzade dışındaki iskelelerin yapımına hemen geçilir ve 14 Ocak 1884 tarihinde İç Yönetmeliği yürürlüğe giren İzmir Hamidiye Vapur Şirketi 1884 yılı Şubat ayında çalışmalarına başlar. İlk vapur ücretleri de bellidir. Buna göre bir deniz mili taşıma ücreti birinci mevki 27 para ve ikinci mevki 20 paradır. Yedi yaşına kadar olan çocuklardan ücret alınmamaktadır. Yolcuların beraberlerindeki 30 kilografa kadar eşyadan da ücret alınmamaktadır. Ancak İngiliz Juli Kumpanyası körfezdeki yolcu ve eşya taşıma işini<sup>8</sup> 1886 yılı Şubat ayına kadar<sup>9</sup> sürdürür. Bu arada Karşıyaka, özellikle şirketin kurulduğu yıllarda Türk olmayan pek çok kişinin akınına uğrar. Gittikçe gelişen nüfus içinde Rumlar hayli çoğunluktadır. Şirketin kurulması ile birlikte vapur seferlerinin başlatılması, özellikle Karşıyaka'nın gelişmesini oldukça hızlandırır. Yirmi yıldan fazla bir zaman çalışmalarını sürdüren Hamidiye şirketi 1908 yılında meydana gelen ve İzmir Körfezi'ndeki en büyük deniz faciası olan kaza nedeniyle oldukça sıkıntılı günler yaşar. 9 çalışanını bu olay sonucu işten çıkartan şirket, söz konusu dönemlerde zaten "Olması gerektiğinden fazla eleman çalıştırdığı" için sürekli eleştirilmektedir.

Bu kazadan sonra gelişen olaylar sonucu şirket yönetimi Belçikalılara geçer. Sırasıyla İzmir Suları Şirketi'ni kuran, ardından Göztepe Tramvay Şirketi'ni ele geçiren, daha sonra da Karşıyaka tramvayının kiracı olarak işletmecisi olmayı başaran Belçikalılar, sonunda Hamidiye şirketine önce borç para verip yönetimi<sup>10</sup> ele geçirir. Oyunları bununla da bitmez ve şirkete yerleştirdikleri yabancı memurlara yüksek maaşlar ödeyerek şirketi zarara uğratarak, hisse senetlerinin değerini düşürürler ve değeri düşen senetleri de yine kendileri azar azar olarak 1914'e kadar şirketi tamamen ele geçirirler. Günümüzdeki borsa cambazlıklarına parmak ısırtacak kadar maharetle yapılmış olan bu oyun, azınlıkların bu ülkenin değerlerinden nasıl yararlanıp sömürdüklerinin ibret verici bir belgesidir.

Öte yandan II. Meşrutiyetten sonra İzmir'de Caferi Kemal Bey ve Hacı Mustafa Efendi tarafından da birer vapur şirketi kurulduğu görülür.

Hamidiye şirketinin imtiyaz süresi Birinci Dünya Savaşı sırasında sona erer. Ancak ülkenin içinde bulunduğu koşullar nedeniyle çalışmalarını işgale kadar sürdürür. Yunan işgali sırasında yıllardır İzmir ve çevresini bir anlamda sömüren Rees, Paterson, Forbes ve Whittall aileleri Guifray'lerin önderliğinde bir şirket kurar ve körfezde vapur işletir. Bu şirket vapurlardan bazılarının adlarını değiştirmenin yanı sıra Turan semti civarında bir de tersane kurar.

Kurtuluştan hemen sonra körfezdeki vapur işletme işi tam karmaşa gösterir. İzin almadan pek çok kişi ve kuruluş körfezde vapur işletmektedir. 1923 yılında bazı resmi başvuruların olması üzerine açılan ihalede bu konudaki imtiyaz aynı yılın Temmuz ayında otuz yıl geçerli olmak üzere Uşakizade Muammer Bey'e verilir. İki yıldan biraz fazla bir zaman şirketi yöneten Muammer Bey, 1925 yılı Eylül ayında vapurları İzmir Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'ne hisse senedi karşılığında devreder. Bir süre sonra elindeki hisseleri devlete satan Muammer Bey şirketten ayrılır ve şirketin adı "İzmir Liman ve Körfez İnhisarı Türk Anonim Şirketi" olarak değiştirilir. Bu şirket Dr. Hulusi Ateş'in Yönetim Kurulu Başkanlığı sırasında satın aldığı arsalar üzerinde günümüze Alaybey Tersanesi olarak ulaşan tesisin kurulmasını sağlar. Şirket dokuz yıllık çalışması boyunca düzenli bir hizmet vermeyi başaramaz sürekli olarak eleştiri toplar. Sonunda Ankara'nın benzeri kamu hizmeti gören şirketler için aldığı karar uyarınca 1 Ağustos 1934 tarihinde tasfiye edilerek tüm mal varlığı zamanın Maliye Vekâletine bağlı İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne devredilir. Söz konusu kuruluşun adı 1 Haziran 1936 tarihinde İzmir Liman İşletmesi Müdürlüğü adını alır. 1938 yılında ise İstanbul ve Trabzon Liman İşletmeleri, Tahlisiye Umum Müdürlüğü ve Van Gölü İşletmesi ile birlikte 3295 sayılı yasa ile kurulan Denizcilik Bankası'na bağlanır.

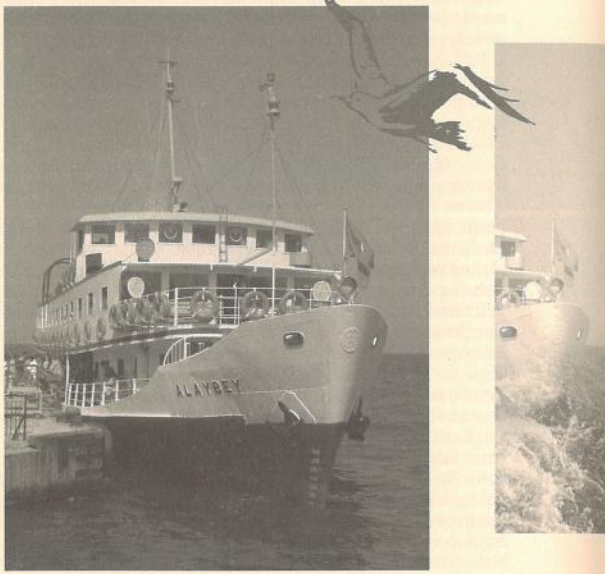
Serüven bununla da bitmez ve bu yapı da yaklaşık bir buçuk yıl çalışmadan sonra 3633 sayılı yasa ile lağvedilir ve yerine Devlet

Limanlar İşletmesi Umum Müdürlüğü ile Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü adıyla iki ayrı şirket kurulur. İzmir işletmesi de ilk umum müdürlüğe bağlanır. Ancak 1 Mart 1943 tarihinde sözü geçen iki umum müdürlüğün birleştirilmesi hakkındaki 4517 sayılı yasa ile Devlet Denizyolları ve Liman İşletme Umum Müdürlüğü kurulur. Ancak her yıl zarar eden bu kuruluş dokuz yıllık zararın sonunda lağvedilerek 5842 sayılı yasa ile 1 Mart 1952 tarihinde sermayesinin %51'i devlet tarafından ödenmiş olan Denizcilik Bankası T.A.Ö. kurulur. Söz konusu kuruluş 1964 yılında 440 sayılı yasa ile İktisadi Devlet Teşekkülü olarak kabul edilir. 8 Aralık 1984 tarihli Kanun Hükmünde Kararname ile de söz konusu bankadan ayrılarak Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü adını alır. 1 Ocak 1989 tarihinden itibaren de Alsancak Liman İşletmesi TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne devir olunur. 4046 sayılı Özelleştirme Yasası uyarınca şirketin adı Özelleştirme İdaresi'nce 6 Şubat 1995 tarihinden itibaren Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi olarak değiştirilir. İzmir işletmesi de bu merkeze bağlı taşra teşkilatı olarak görevi sürdürür. Ancak söz konusu işletme, 1990'lı yılların ikinci yarısında hizmet vermeye başlayan özel taşımacılığın da "daha ucuz bilet ücreti" politikası uygulayarak devreye girmesiyle her geçen gün yolcu yitimine başlar. Bazı vapur seferleri ya iptal edilir ya da aksayarak gerçekleştirilir. İzmirlinin şikayetleri artar. Sonunda İzmir Büyükşehir Belediyesi 2000 yılında bu konuya el atarak, "İşletmenin tüm ekipman ve personeli ile belediyeye devir edilmesini" talep eder. Amaç; İzmir'de uygulanması planlanan entegre taşımacılık sisteminde deniz ulaşımında da en verimli biçimde yararlanmaktır. Öneriyi uygun bulan Özelleştirme Yüksek Kurulu, Türkiye Denizcilik İşletmelerine ait İzmir Körfez hattı deniz yolu ile şehir içi yolcu ve araç taşımacılığının İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na devri kararını Başbakanlığın onayına sunar. 2000 yılı Şubat ayında imzalanan bu karara göre işletme körfez hattında yolcu ve araç taşıma hizmetlerinden çekilerek 8 yolcu ve 3 arabalı vapuru "üç yıl ödemesiz, izleyen yıllarda her yıl bir milyon dolar olmak üzere toplam iki milyon dolar bedelle" İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne devreder. Bu arada da tarafından "İzdeniz" kısa adıyla bilinecek olan İzmir Deniz İşletmeciliği Nakliye Turizm A.Ş. kurulur. Aynı yıl Mayıs ayı başında açılışı yapılan İzmir Metrosu deneme seferleri ile birlikte de hem entegre kent ulaşımı uygulaması, hem de saat başı konulan ek seferlerle tarihinde ilk kez Konak - Karşıyaka iskeleleri arasında "Sabaha kadar" vapur seferleri başlatılmış olur.



İzmir Büyükşehir Belediyesi körfez kontrol teknesi (fotoğraf: Yaşar Urak)

Öte yandan bu entegre gelişme ve ucuzluk politikası ile rekabet edemeyen özel taşımacılık şirketi 2001 yılı Ağustos ayı sonunda "Körfez ulaşımından çekileceğini" açıklar. Izdeniz 2001 yılı yaz aylarında hafta sonlarında ulaşımı açtığı "Yassıca Ada" (Alman Adası) hattıyla bir ilke de imza atmış olur.



#### **Biraz da körfezde martı gibi süzülen vapurlardan söz edelim.**

Yıllar önce var olan diğer iskeleleri göz ardı edecek olursak, yüz yılı aşkın bir zamandır Karşıyaka'yı Alsancak, Pasaport ve Konak'a bağlayan Körfez vapurları (bana göre) İzmir'den çok Karşıyaka'nın sayılır. Çünkü bu vapurlar (tatil günleri dışında) İzmir'i Karşıyaka'ya değil, Karşıyaka'yı İzmir'e ve oradan yeniden Karşıyaka'ya taşırlar.

1890 yılına kadar geçen ilk yıllarda sefer yapan Hamidiye Şirketi vapurlarından adlarını bildiklerimiz şunlardır: "Adliye", "Dikili", "Girit", "Göztepe", "Hamidiye", "Islahhane", "İstanbul", "İzmir", "Karataş", "Karşıyaka", "Kilizman", "Terakki" ve "Urla".

"Adliye" vapuru 4 Şubat 1899 günü Osman Kaptan yönetiminde Göztepe İskelesi'ne doğru seferdeyken, Mehmet Kaptan yönetimindeki "Girit" ile çarpışır ve olaydan hemen sonra batar.

Bu vapurların içinde en zarıflı olan "Dikili" aynı zamanda en büyük ve en sağlam olanlarından da biridir. Pervaneli olan bu vapur daha çok şirketin imtiyaz sahibi olduğu iskelelerin dışındaki yerlere çalıştırılmaktadır. Çalışanlarının çoğu Müslüman olan bu vapurda sunulan hizmetin "çok iyi" olduğundan dönemin gazete sütunlarında bile söz edilir.

"Hamidiye Vapuru"nun en önemli özelliği ise tamamen ahşap olmasıdır.

1908 yılında mendirek ağzında geçirdiği kaza nedeniyle batan "İstanbul Vapuru"1888 yılında Avrupa'dan satın alınır. 34 metre uzunluğunda, 5.1 metre genişliğindedir. 45 beygir gücünde olan vapur saatte 13 mil yol alır.

"Terakki Vapuru"nun en önemli özelliği, "Urla Vapuru" gibi yandan çarklı olmasıdır. Baş ve kıç tarafında günümüzdeki araba vapurları benzeri birer kapak bulunan bu vapurla at arabaları ve kadanalar da taşınmaktadır. Halk arasında "Foskolos" diye de anılan vapur 1903 yılında başta kazanı olmak üzere esaslı bir onarım görür.

Hamidiye şirketinin hızlı ve iyi vapurlarından olan yandan çarklı "Urla" da 1903 yılında onarıma alınır ve boyu uzatılır.

Bu vapurlara daha sonra sırayla 1899 yılında "Gülbahçe", 1904 yılında "Osmaniye", 1909 yılında "Hürriyet" ve 1911 yılında "Müsavat" adlı vapurlar katılır.

Bunların arasında "Gülbahçe" adlı olanı en yaşlı vapurdur ve o da yandan çarklıdır. 1910'larda bu vapurun onarımı çimento ile yapılmaktadır. Müslüman kadınlar için biri buzlu camlı, diğeri tenteli olan iki özel bölümü vardır. "Gülbahçe" 15 Kasım 1899 tarihinde, Karşıyaka seferini yaparken bir Rus gemisi ile çarpışır ve aldığı yara nedeniyle Karşıyaka'ya güçlükle ulaşır. Aynı vapur 16 Ekim 1900 tarihinde bu kez Karşıyaka'dan gelirken, mendirekten çıkmakta olan ve Whittal şirketine ait "Mari" römorkörüyle çarpışır. Kazada her iki tekne de hasar görür.

"Osmaniye Vapuru" Bayraklı Tersanesi'nde inşa edilir. Bu özelliğiyle günümüzde de adı geçen tersanede inşa edilmekte olan körfez vapurları serisinin ilkidir. 22 Eylül 1904 günü sefere konan bu vapur, saatte 12 mile kadar çıkabilen hızı ile İzmir - Karşıyaka arasını 13 dakikada almaktadır. Bu nedenle körfez filosunun en hızlı teknesi olur. 400 yolcu kapasitesi vardır. Boyutları "İstanbul" vapuru ile aynıdır.

"Hürriyet Vapuru" 1909 yılında Belçika'dan satın alınır. Alındığında üç yaşında olan vapur uskurludur ve elektrik donanımı vardır. 6500 Osmanlı lirasına satın alınan bu vapurun kazanı pek sağlam değildir. 48.2 metre uzunluğunda 7.1 metre genişliğindeki bu vapura

Cumhuriyetin ilanından sonra "Cumhuriyet" adı verilir. 1934 yılında artık dümeni bile yerinden kopup, batır hale gelen tekne 1940'lı yılların başında çürüğe çıkarılır.

20 Mayıs 1911 günü İzmir'de Hamidiye Şirketi'ne teslim edilen "Müsavat" da, ikizi olan "Hürriyet" gibi Belçika'dan alınır. 11-12 mil hız yapan her iki vapurun adı da dönemin İttihatçıları tarafından çok beğenilir.

Bu arada eskiyen ve çürüyen vapurlar da birer birer elden çıkarılmaktadır. 1890'da "Kilizman" ve 1898'de "İslahane" vapurları elden çıkarılır. 1897'de Hacı Davut Vapur Kumpanyası'na 250 Osmanlı lirasına satılan "Karataş Vapuru"nu 1912 yılında 30 tonluk "Adliye Vapuru"nun Cemal ve Kemal beylere 1200 Osmanlı lirasına satılması izler. Yüzyılın başında körfezde işleyen vapurların tamamı buharlı ve küçüktür. Tekne ve kazanlarının köhne olmaları büyük tehlikeler yaratmaktadır.

Cumhuriyet döneminin başlangıcında 1923'den 1925'e kadar süren Uşakzade Muammer Bey döneminde körfezde 6 vapur çalışmaktadır. Bunlardan İtalya'da Ansalde tezgahlarında yaptırılan "Uşak Vapuru" ile "Göztepe Vapuru" oldukça lüks vapurlardır.

1925 yılı yapımı ve 147 gros tonluk, küçük fakat oldukça zarif olan "Uşak" fırtınalı günlerde Karaburun ve Foça'ya gidememektedir. 1931 yılında kazamı onanılır. 12 mil hız yapan bu vapur yaşlandıktan sonra 1934 yılında iskelelerin kapatılmasıyla seferden alınır. Ancak birkaç yıl sonra haftada iki gün yapılan Karaburun seferlerine tahsis edilir. 1940'ların başında İstanbul'a götürülür ve uzun yıllar Pendik - Adalar hattında çalışır.

"Göztepe Vapuru" ise 26 Mayıs 1934 tarihinde seferden alınır.

Karşıyaka hattında çalıştırılan "Duatpe", balıkçı teknesi olarak inşa edilmiştir. Bu nedenle kamarası olmadığından az sayıda yolcu yeri vardır. 1934 yılında güç hareket etmesi ve özellikle baş tarafından su almaya başlamasından dolayı seferden alınır.

"Kocatepe" şilep benzeridir. Kamarasızdır ve oturma yeri azdır. Fırtınalı denize dayanıklılığından dolayı Karşıyaka seferlerinden alınıp, Karaburun - Foça hattına verilir. 1932 yılında da çürüğe çıkarılır.

Römorkör olarak yapılan "Dumlupınar" ise sabah akşam birer sefer yaptığı Bayraklı hattında çalıştırılmaktadır. Aile gezileri için kullanıldığı 1938 yılında seferden alınır.

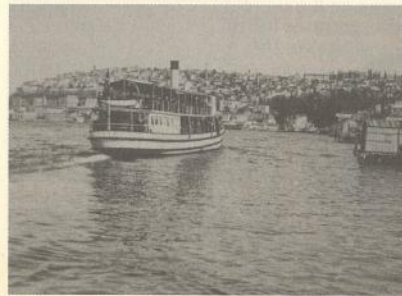
Cumhuriyet dönemi vapurlarından "Çankaya", Rus Çarlarından birinin eski yatıdır. Ekim Devrimi sırasında İstanbul'a sığınanlar tarafından satılır.

Fazla yolcu almamasına karşın ince ve uzun teknesi, burundaki maskotlu direği, perdeli salonlarının güzelliği ve yatık kenarlı pencereleleri ile ünlü bir vapurdur. Ancak başta dümeni olmak üzere makinesi, kazanları ve hemen her aksamı sık sık arızalanmaktadır. 1932 yılında geçirdiği onarıma karşın 1934 yılında yeniden tersaneye bağlanır ve 1936 yılında büyük bir onarım daha görür. Yaşlandıktan sonra seferlerden alınır ve Pasaport iskelesinin yenilenmesi sırasında teknesi bozulmadan geçici iskele haline dönüştürülür. Daha sonra İstanbul'a götürülerek Atatürk köprüsünün Unkapanı ayağına bağlanır.

1926 yılından itibaren seferlerde görülen İngiliz yapımı "Karşıyaka" ve "Göztepe" vapurları ise en çok sefer yapan vapurlardır. Manevra yetenekleri çok fazladır ve kamaraları oldukça iyidir. Ancak göl vapuru olarak yapıldıkları için altları düzdür. Bu nedenle dalgalı havalarda oldukça fazla sallandıklarından yolculara heyecanlı dakikalar yaşatırlar. Mazotlu vapurlar geldikten sonra önce "Göztepe Vapuru", birkaç yıl sonra da sonra da 1906 yılı yapımı, 141 gros tonluk "Karşıyaka" vapuru İstanbul'a götürülür ve bir zaman Büyükada ile Yörükali arasında plaj seferleri yaparlar. İstanbul'da "Karşıyaka Vapuru"na "Suvak" adı verilir.

İzmir Körfezi'nde hizmet vermiş bir başka "Suvak" daha vardır. 1906 yılında İtalya, Lussinpiccolo'da, M. U. Martinolich tezgahlarında buharlı yolcu vapuru olarak inşa edilen, 36.5 metre uzunluk ve 5.8 metre genişlikteki tekne, 142 gros tonluktur. 300 beygir gücünde tripil (üç silindirli) buhar makinesi bulunan ve saatte 10 mil hız yapabilen "Suvak" Cumhuriyet'in ilk yıllarında İzmir Körfezi'nde hizmet verir ve Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü'nün 18 Şubat 1943 tarihinde işletmeye açtığı İstanbul - İzmit hattında çalıştırılmak üzere İzmir'den alınır. 1960'lı yıllarda satılarak tarihe karışır.

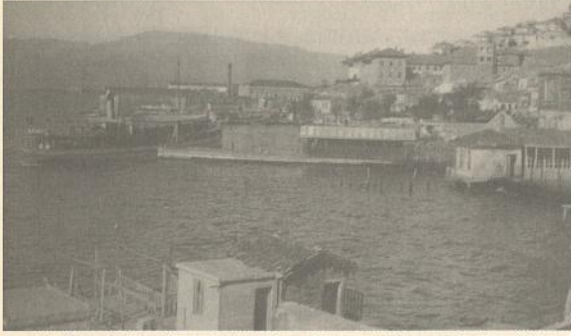
Körfezin emektar vapurlarından ikisi ise 1904 yapımı, filonun en küçük vapurlarından 132 gros tonluk "Güzel İzmir" ve 1910 yılı İngiliz yapımı 155 gros tonluk "Dokuz Eylül"dür.



1940'lı yılların başlarında "Güzel İzmir" Salihane önelirine



"Güzel İzmir" gibi E. Guiffray'den satın alınan "Dokuz Eylül Vapuru" 36.19 metre boyunda ve 6.3 metre genişliğindedir. Yazın 524, kışın ise 445 yolcu kapasiteli ve kömürle çalışan, 280 beygir gücündeki makineye sahip bu vapur saatte 9 mil sürat yapmaktadır. 1910 yılı İngiliz yapımı olan ve 1936 yılında esaslı bir onarım gören bu vapur 1966 yılında filonun en yaşlı vapuru iken hizmet dışı bırakılır. "Duatepe" ise yaşlandıktan sonra Rizeli bir denizciye satılır.



1940'lı yılların başlarında Karataş iskelesi ve halat atmak üzere olan "Güzel İzmir" (Yaşar Ürük arşivi)

"Alsancak Vapuru" da 26 Mayıs 1934 tarihinde, iskelelerin çoğunun kapatılmasıyla sefer dışına alınır.

İlk mazotlu vapur olan "Bayraklı" ise 14 Şubat 1938 tarihinde teslim alınarak yabancı mürettebatla ilişkisi kesilir. 31 Mart 1938 tarihinde seferlerine başlayan ve 1934 yılı Hollanda yapısı olan 42 metre boy ve 7 metre genişliğindeki bu vapurun eski adı "New Dagenham"dir. Toplam 340 beygir kuvvetinde iki mazotlu motoru ve çifte uskuru bulunan 473 gros tonluk ve 8 millik hızı sahip tekne daha önce İngiltere'de Times nehri üzerinde turistik amaçla çalışmıştır. 350



1940'lı yıllarda Alsancak iskelesinden yolcu alan "Göztepe"

koltuklu vapur gördüğü onarımdan sonra yaz aylarında 500'ü aşkın yolcu alır hale gelir. 27 bin İngiliz lirasına mal olan vapurda radyo ve iskeleleri haber vermek için özel hoparlör düzeni de vardır. "Bayraklı" Londra'dan İzmir'e, kırk beş gün süren oldukça heyecanlı bir yolculuk sonrası ulaşır. İkinci Dünya Savaşı'nın çıkmasına az bir zaman kala gerçekleşen bu yolculuk sırasında gemiyi

uzun zaman izleyen kimliği belirsiz bir denizaltı günlerce gazete sütunlarında haber olur. Sonunda geminin İzmir'e varışı bir bayram gününe denk geldiği için İzmirli taraflardan da sempati ile karşılanır ve çok sevilir. Üstelik öncelikle oranla yeni ve oldukça temiz bir vapurdur. Sıcak günler için de havalandırma sistemine sahiptir. Görünürdeki tek kusurunun "normalden dar bir gövdeye sahip" olması olan bu vapur 1944 yılı Şubat ayında onarım için İstanbul'a gönderilir. İyice yaşlandığı için 1960'lı yılların başından itibaren neredeyse sürekli olarak mendireğe bağlı duran vapur, 1966 yılında seferden alınır.



40'lı yılların başında Konak İskelesi'nden hareket etmiş "Bayraklı"

Mazotlu teknelerden diğer ikisi 1938 yılı Alman yapımı olan "Sur" ve "Efes"tir. Bunlardan "Efes" adını taşıyan 12 Ağustos 1938 tarihinde, "Sur" ise kısa bir zaman sonra İzmir'e gelir. İzmir Körfezi için ismarlanmış ilk örnek olan ve her biri iki yüz elli bin liraya mal olan, 518 gros tonluk ve 44 metre boyundaki vapurlar yaz aylarında 1095, kışın ise 960 yolcu kapasitelidir. Hızları 12 mildir ve çift uskurları vardır. 1941 yılından itibaren radyo yayını da dinlenilebilir hale getirilir. İkisinin adı da Atatürk tarafından konulur.



Emektar "Sur" 1970'lerin başlarında Pasaport İskelesi'ne yolcu indiriyor (Yaşar Ürük arşivi)

Önce "Bayraklı" ve ardından gelen "Efes" ve "Sur" vapurlarıyla İzmirli daha rahat bir körfez yolculuğuna kavuşmuşken bazı yönetim hataları nedeniyle sıkıntılar doğar. İzmirli özellikle gece seferlerinin biraz daha yoğunlaştırılmasını ve ek seferler konulmasını; yeni vapurların normal hızlarıyla seyir yaparak yolculuğun kısılmasını; Bayraklı hattının yeniden açılmasını ve bu arada eski vapurların da bakım ve onarıma alınmalarını istemektedir. Oysa işletme eski vapurlara daha çok sefer sayısı koymaktadır. Üstelik vapurların üçünde de büfe olanakları olmasına karşın "Bayraklı" vapurunun büfesi açılır açılmaz; "Efes" ve "Sur" vapurlarındaki büfeler ise bir zaman sonra kapatılırlar.

Daha sonra gelen "Selçuk" ve "Bergama" ise yine Bremen tezgahlarında yapılmış olup, imalat tarihleri 1951'dir. 519'ar gros tonluk "Bergama" ve "Selçuk" vapurları da yapı olarak "Sur" ve "Efes" in benzeridir. Ancak önemli iki dış değişiklikleri vardır. 44.36 metre uzunluk, 8.08 metre genişlik ve 2.76 metre su kesimine sahip teknelerin üst katta ön güverteye yolcu oturma yerleri yoktur ve bacaları Denizcilik Bankası'nın efsanevi kumbarası biçimindedir. Bu nedenle ilk ikisinin yazın 1095, kışın ise 960 olan yolcu kapasitelerine karşın; "Bergama" ve "Selçuk" un yolcu kapasiteleri yazın 1010, kışın ise 902 kişidir. Bu dört vapurdan günümüzde sadece "Bergama" yenilenerek ikinci yaşamına döndürülmektedir. "Bergama" 1985 yılında da Alaybey Tersanesi'nde önemli bir onarım geçirip, başlangıçta onun da Krupp olan motorları 385'er beygirlik iki Pendik-Sulzer motorla değiştirilir. "Efes Vapuru" özel sektöre satılır ve restoran olur. "Sur", makineleri ikizi "Efes" için yedek parça olarak alındıktan sonra kaderine terk edildiği Gelibolu'nun Burhanlı mevkiinde öylece durmaktadır. 1972 yılında ilk kez "emekli" olacakları söylenmeye başlayan "Sur" ve "Efes" vapurlarının adlarını taşıyacak iki yeni teknenin Alaybey tersanelerinde inşa edileceği haberleri zamanın gazete sütunlarında yer alırsa da bu haberler gerçeğe dönmez.

Körfez vapurlarında eski yıllarda oldukça sık rastlanan arıza sorunu karşısında çaresiz kaldığı durumlarda zaman zaman İstanbul'dan takviye tekneler gönderildiğini görmekteyiz. Bunlara vereceğimiz iki örnek "Tarz-ı Nevin" ve "Sütlüce" dir.

Önceleri "Şirket-i Hayriye" adıyla bildiğimiz İstanbul Şehir Hatları İşletmesinin 47 baca numaralı vapuru "Tarz-ı Nevin", 1940'lı yılların sonlarında geçici bir zaman için İzmir'e gönderilir. İskoçya Glasgow'da, Fairfield Shipb. Cop. tezgahlarında 1903 yıllarında denize indirilen 144 gros tonluk, çelik sac teknenin uzunluğu 30.6 metre, genişliği 5.8 metre ve su kesimi 2.2 metredir. 195 beygir gücünde 2 silindirli Compound buhar makinesi bulunan gemi, Şirket-i Hayriye'nin tek uskurlu ilk teknesidir. Bu nedenle "Yeni Biçim" anlamındaki "Tarz-ı Nevin" adı verilir. Başlangıçta alt kat kamara dışında, kaptan köşkü dahil her yanı açık olan ve 250 yolcu kapasiteli geminin bazı bölümleri onarım görerek kapatılır. "Bergama" ve "Efes" geldikten sonra İstanbul'a dönen gemi 1966 yılına kadar aralıksız çalıştıktan sonra, sökülme üzere satılır.



1950'li yıllarda Konak Meydanı ve yolcu alan, "Bergama"nın ikizi "Selçuk"

1950'lerin sonuna doğru seferlerin aksaması üzerine arada İstanbul Şehir Hatları'ndan geçici olarak gönderilen 63 baca numaralı "Sütlüce vapuru" Fransız yapımıdır ve Dunkerque'de Atl. & Chantier de France tezgahlarında 1909'da denize



İstanbul'dan geçici olarak gönderilen "Sütlüce" (fotoğraf: Selahattin Giz)

indirilir.

Çelik sac kullanılarak zamanın oldukça ileri teknolojisi ile yapılmış 10.5 mil hızında, çift uskurlu, 521 gros tonluk teknede 3 genişlemeli ve 540 beygir gücünde ve 3 silindirli iki buharlı makine vardır. 44.2 metre uzunluk ve 7.3 metre genişlikte ve su kesimi 3 metre olan ve de baş ve kıç göze hoş gelmeyecek kadar yüksek olan vapur sonraları Hasköy tersanesinde onarıma alınarak yeniden biçimlendirilmek istenirse de, bu kez denge sorunu çıktığından başarılı olunmaz. "Sütlüce Vapuru" o yıllarda düzenli olarak yaptığı İgneada seferlerinden bir tanesine denk gelen 13 Kasım 1917 tarihinde iki Rus savaş gemisi tarafından gerçekleştirilen İgneada bombardımanında iki mermi isabeti alır. Önemli hasar alan gemi de ayrıca yangın da çıkar. Hemen ardından geldiği Varna Limanı'nda demir tarar ve karaya oturur. Pervane kanatları kırık olarak İstanbul'a getirilen tekne onarıma alınarak 1919 yılından itibaren hizmetini sürdürür. Kış aylarında 776, diğer zamanlarda 876 yolcu taşıyan tekne İstanbul'a döndükten sonra 1974 yılına kadar hizmete devam eder ve onarıma alındıktan bir yıl sonra "Hızır Kaptan" adlı dizel motorlu kuru yük gemisine dönüştürülür. Sonraki yıllardaki el değiştirmelerinde önce "Tamanlar", daha sonra da "Tarık Güner" adını alır.

Bu vapurlardan sonra gelen ilk vapur "Hasköy"dür. 1960 yılında denize indirilen vapur ilk seferini ancak 29 Mayıs 1962 Salı günü yapabilir. Türk işçisi tarafından Hasköy tersanelerinde 4.5 milyon liraya inşa edilen 511 gros tonluk geminin beş yüz bin liraya alınan 520'şer beygirlik iki adet Fiat dizel motoru dışında her şeyi yerli yapımıdır. 13 mil sürati vardır ve körfezde çalışan ilk radarlı gemidir. 43 metre uzunluk, 8.3 metre genişlikte ve su kesimi 3.14 metre olan; İstanbul'dan güverte enspektörü Sadi Akgün idaresinde getirilen "Hasköy"ü İzmir'e gelişinde Yeni Kale açıklarında "Bergama vapuru" ile romörkörler karşılar ve gemi Pasaport önüne yanaştığında Denizcilik

Bankası Genel Müdürü Amiral Vedat Burak tarafından İzmirliilere gezdirilir. Yaz yolcu sayısı 844, kış yolcu sayısı ise 684 olan ve makine enspektörlüğünü Erol Çağlar'ın yaptığı gemi, İzmir'de kaptan Mehmet Köseoğlu'ya teslim edilir.

Körfezdeki ikinci "Dokuz Eylül" vapuru ilkinin seferden alınmasından 10 yıl sonra 1976 yılında ikizi "Alaybey" ile birlikte Alaybey Tersanesi'nde yapılır. Bunlar aynı zamanda türlerinin bu tersanede yapılan ilk örnekleridir. 46.66 metre uzunluk ve 7.9 metre genişlikleri ile "Ambarlı" ile "Kumburgaz" sefere alınmaya kadar körfezde çalışan en uzun tekneler olurlar. Her ikisi de 600'er beygirlik ikişer Stork motora sahip olan ve 13 mil hız yapabilen vapurlar yazın 1085, kışın 911 kişilik yolcu kapasiteleri ile de gelmiş geçmiş tüm körfez yolcu vapurları arasında ilk sırayı alır.



"Alaybey" Konak İskelesi'nde yolcu alırken, "Bergama" da ağır ağır yanaşiyor (fotoğraf: Yaşar Ürük)

Göztepe İskelesinin yeniden hizmete alınması üzerine İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'nden "Beşiktaş" ve "Vaniköy" gemileri gönderilir. 1951 yılında Hollanda, Kinderdijk'te L. Smith & Zoon tezgahlarında yapılan, 34.7 metre uzunluk ve 7.6 metre genişlikteki 283 gros tonluk "Beşiktaş"ın su kesimi 2.7 metredir. 260'ar beygir gücünde çift dizel motoru ve çift uskuru olan, 300 yolcu kapasiteli geminin hızı 12 mildir. Semt sakinlerinin tepkisi üzerine "Beşiktaş" adı "Göztepe" olarak değiştirilir. 1980 yılında bu hatın kapatılması üzerine İstanbul'a alınan "Göztepe" bir zaman burada çalıştırdıktan sonra Rota Denizcilik A.Ş.'ne satılır. Hasköy Tersanesi'nde inşa edilip 1954 yılında servise konan, 512 gros tonluk "Vaniköy" ise yapı olarak çok küçük farklarla "Hasköy"ün eşidir. Uzunluk 46.4 metre, genişlik 8.3 metre ve su kesimi 2.4 metre olan tekne, yazın 844, kışın ise 684 yolcu kapasitelidir. Uzun yıllar İstanbul'da hizmet verdikten sonra İzmir'e gönderilen, Fiat dizel motora sahip çift uskurlu 15 mil hız "Vaniköy", yaklaşık yapabilmektedir.



Karşıyaka İskelesi'nde yolcu alan "9 Eylül" (fotoğraf: Yaşar Ürük)

Körfez vapurları tarihinde hizmet verip seferden kaldırılmış eski vapurların adlarını taşıyan yeni teknelere örneklerden ikisi ise "Bayraklı" ve "Karşıyaka"dır. 1985 yılında Pendik Tersanesi'nde yapılan ve 780 beygir gücündeki ikişer Pendik/Sulzer motora sahip, 490 gros tonluk bu ikiz gemiler 15 mil hızla sahiptir. 58.2 metre uzunluk, 10.6 metre genişlik ve su kesimi 2.4 metre olan gemiler körfezde hizmet verirken "Ambarlı" ve "Kumburgaz" teknelerinin denize indirilmesinden bir zaman önce İstanbul Şehir Hatları İşletmesi seferlerine alınır. Yaz aylarında 1450, kış aylarında ise 1340 yolcu kapasiteli gemilerden "Bayraklı"nın adı, 1996 yılında "Nurettin Alpdogan" olarak değiştirilir.



İstanbul'a alındıktan sonra adı değiştirilen "Bayraklı"



Önceki adı "Kumburgaz" olan "Yalova 1" (fotoğraf: Yaşar Ürük)

1988 yılında İstanbul'da İstinye ve Haliç, İzmir'de Alaybey tersanelerinde birbirinin eşi 10 vapur inşa edilir. Daha önce inşa edilenlerden biraz küçük ama oldukça süratli olan bu teknelerden Alaybey Tersanesinde inşa edilenler "Tuzla", "Ambarlı" ve "Kumburgaz"dır. Üçü de İstanbul Şehir Hatları İşletmesi'ne teslim edilmek üzere Alaybey tersanelerinde inşa edilirken "Bayraklı" ve "Karşıyaka" vapurlarının İstanbul'a öncelikle gönderilmeleri üzerine sadece "Tuzla" İstanbul'a alınır; "Ambarlı" ve "Kumburgaz" İzmir'de bırakılırlar. 49.1 metre uzunluk ve 8.97 metre genişlik ve 2.53 metre su kesimine sahip, 307 gros tonluk çift uskurlu gemiler, 636'şar beygir gücünde ikişer motora sahiptir. "Ambarlı" Pendik/Sulzer, "Kumburgaz" ise Sulzer motorlara sahiptir. Yazın 747, kışın ise 589 yolcu kapasiteleri olup, 14 millik süratleri ile en hızlı körfez vapurlarıdır.



1989 yılında İstanbul'da Haliç Tersanesi'nde denize indirilen birbirlerinin eşi, 77'şer gros tonluk 10 motorbottan "Ayvansaray" ve "Göksu II" adlı küçük tekneler kısa zaman sonra İzmir'e gönderilir. 26.9 metre uzunluk ve 5.2 metre genişlikte ve de su kesimleri 2.2 metre olan birbirinin eşi tekneler 235 beygirlik ikişer Caterpillar motora sahip olup; yazın 240, kışın ise 174 yolcu almaktadır. İki tekne de "Vaniköy" ile birlikte hizmetten alınıp, İstanbul'a gönderilirler.

1990'larda vapurlar listesine yine İstanbul'dan gönderilen "Kilyos", "Beykoz" ve "İstinye" girer. Bunlardan 1988 yılında Haliç Tersanesi'nde motorlu yolcu gemisi olarak inşa edilen 304 gros tonluk "Kilyos" 47.3 metre uzunluk, 8.9 metre genişliğe sahiptir. Pendik/Sulzer yapımı 636'şar beygir gücüne sahip iki dizel motoru bulunan çift uskurlu tekne 14 mil hızı sahiptir. "Kilyos" günümüze ulaşmadan İstanbul'a döner. 1952 Hollanda yapımı "İstinye" 46.4 metre boy ve 9.8 metre eniyle gelmiş geçmiş tüm körfez yolcu vapurlarının "en geniş" olur. Sulzer motorlu vapur yazın 789, kışın ise 678 yolcu kapasitelidir. 1954 yılında İstanbul'da denize indirilen 520'şer beygirlik iki adet Fiat motora sahip, 511 gros tonluk "Beykoz" ise "Hasköy" ve "Vaniköy"ün eşidir. 46.4 metre uzunluk, 8.3 metre genişliğe sahip çift uskurlu ve 12 mil hız yapabilen teknenin su kesimi 3.14 metredir. Yaz ayları 844 yolcu alabilen gemi, diğer zamanlarda 684 yolcu kapasitelidir. 1952 yılında Hollanda, Amsterdam'da Verschure & Co.'s Sheeps tezgahlarında motorlu yolcu vapuru olarak inşa edilen, 46.5 metre uzunluk, 9.8 metre genişlikte, 483 gros tonluk "İstinye"nin su kesimi 2.94 metredir. Her biri 450'şer beygirlik 2 Sulzer dizel motoru vardır. Yaz yolcu sayısı 789, kış yolcu sayısı 678 olan çift uskurlu tekne 13 mil hızı sahiptir.

İzmir Körfez Vapurları İşletmesi'nin, İzmir Büyükşehir Belediyesine devri, 8 yolcu vapuru ile 3 araba vapuru üzerinden yapılır. Bu arada hattın açılışında görev yapan "Harem" araba vapuru İstanbul'a dönmüştür. Bu yolcu



"Salacak" araba vapuru Bostanlı İskelesi'nde (fotograf: Yaşar Ürük)

vapurları "Bergama", "İstinye", "Beykoz", "Hasköy", "9 Eylül", "Alaybey", "Kumburgaz" ve "Ambarlı"dir. Araba vapurlarından 1966 yılında İstanbul, Camialtı Tersanesi'nde denize indirilen "Salacak" en yaşlı olanıdır. 520'şer beygirlik bir çift Fiat dizel motora sahip olan vapur 10 mil hız yapmaktadır.



58.2 metre uzunluk ve 14.5 metre genişlik ve 3 metre su kesimi bulunan vapur yazın 576, kışın ise 418 yolcu kapasitelidir. 1989 yılında yine İstanbul, Camialtı Tersanesi'nde denize indirilen 1077 gros tonluk "Esenköy" ise, üç araba vapurunun en büyüğüdür. 848 beygir gücünde iki adet Pendik-Sulzer motora sahip 12 mil hız yapabilen, 67.3 metre uzunluk, 20.5 metre genişlik ve 4.1 metre su kesimi olan bu vapur, yazın 738, kışın ise 269 yolcu kapasitelidir. 1967 yılında yine İstanbul'da inşa edilen, benzinli Fiat motorlara sahip "Eminönü" araba vapuru ise "Salacak"ın ikizidir. Her üç otomobil tekne de 62 almaktadır.



Bostanlı İskelesi'nden hareket etmiş "Esenköy", Uçkuyular'a ilerliyor (fotograf: Yaşar Ürük)



"Polaris" teknesi seferde (fotograf: Yaşar Ürük)

Yazımızın yazıldığı günlerde bu vapurlardan "Beykoz" atıl durumda kalmış ve bağlı durmaktadır. Öte yandan İstanbul semtlerinin adını taşıyan 3 teknenin adı değiştirilerek "Ambarlı"ya "Kordon", "Kumburgaz" a "Yalova I", "Hasköy" e ise "Gölcük" adı verilmiştir. Bu arada İzmir'den bir özel şirket olan "Turyol" ile hizmet alımı anlaşması yaparak, mevcut gemilere ek tekneler de çalıştırmaya başlar. Bu tekneler zaman zaman İstanbul'daki eşleri ile değiştirilmekte ve belli bir zaman görev yaptıktan sonra İstanbul'a dönerken, bir yeniside İzmir'e gelmektedir. Yazının hazırlandığı 2001 yılı Eylül ayında körfezde sefer yapan bu teknelerle, yaz ve kış yolcu kapasiteleri şöyledir:

ADI	YAZ	KIŞ
ADATEPE 2	550	290
ALTINKAYA 1	676	372
B. ALI REIS 2	510	200
INANDILAR	510	284
KAPTAN ENABIR CAN	700	550
K. M. GÜLER	850	500
METE 2	550	216
MUZAFFER KAPTAN	550	250
N. ALI YILDIRIM	850	500
POLARIS	600	390
TÜFEKÇIOĞLU 2	550	350
VARAN 1	600	300
VARAN KAPTAN	600	250
Y. YEŞİLADA	550	260



"Varan" teknesi Göztepe İskelesi'nde (fotograf: Yaşar Ürük)

Izmirliilerin deniz ulaşımına gösterdikleri yoğun ilgi nedeniyle -ki bu satırların yazıldığı tarihte günlük yolcu sayısı 45000'i bulmuştu- halen seferde olan 3 arabalı vapurun zaman zaman yetersiz kalması, İzdeniz'i de yeni tekne arayışına yönlendirmiş ve sefere konulacak dördüncü araba vapurunun İstanbul'da çalışanların benzeri ve oldukça süratli bir tekne olması kararlaştırılmıştır. Ancak yazımızın hazırlandığı günlerde bu yapımla ilgili ihale henüz gerçekleşmemiştir.

### BERGAMA



"Kuşadası" ve "Yamanlar" römorkörleri rıhtımda (fotograf: Yaşar Ürük)

nezaretinde yapılır. 1963 Aralık ayında tezgaha konan tekne 31 Aralık 1965 günü hizmete girer.

1899 yılında İzmir - Karşıyaka hattında üç vapur çalışırken. 1905 yılında bu sayı ikiye iner. Ancak aynı yıl ayrıca bir vapur da Hamidiye hattında çalışmaktadır. 1888 yılında Karşıyaka ile Konak arasında her gün karşılıklı olarak 25'in üzerinde sefer yapılmaktadır. Başlangıç yıllarında ilk seferlerin, genellikle sabah Konak'tan 05.00, Karşıyaka'dan 05.30'da gerçekleştirilmesine karşın, son seferler Konak'tan 20.30, Karşıyaka'dan ise 21.00'de yapılmaktadır. Bu seferler 1911 yılında gece yarısına kadar uzatılır. Ancak Trablusgarp savaşı kömür sıkıntısına neden olunca hafta sonu dışındaki günlerin gece seferleri kaldırılır.

1888 yılında şirketin her zaman en çok yolcu taşıdığı hat olan Karşıyaka hattında çalışan vapurlarda Birinci Mevki kamaralar açılır. Bilet ücretleri hakkında bilgi sahibi olmak isteyenler için 1893 yılının tarifesi verebiliriz: 1. mevki 60 para, 2. mevki 40 para ve aylık paso 40 kuruş. Ancak 1900 yılı Mart ayında pasolar kaldırılarak kupon uygulamasına geçilir. Bu yıllarda körfez vapurlarının yıllık ortalaması en az bir milyon yüz bin yolcudur.

1950'li yıllarda güneşli bir kış günü Karşıyaka İskelesi



Körfez vapurları konusunda meraklısı için sunduğumuz istatistik bilgilere burada biraz ara verip, yukarıda sözünü ettiğimiz faciayı aktaralım.

Başlangıcından günümüze kadar geçen 116 yıllık fazla zaman içinde körfez vapurları bir hayli kazaya neden olmuştur. Bu vapurların başında "Gülbağçe", "Girit", "Göztepe" ve "Efes" vapurları birçok irili ufaklı kaza ile adı en çok duyulanlardır. Öte yandan eski gazetelerde körfezde olan başka deniz kazalarından da söz edilmektedir. Bu haberlerin arasında kuşku duyulanları da vardır. Söz gelimi Rum azınlığın en önemli gazetesi olan Amaltiya, 15 Mart 1889 tarihli sayısında "Yenikale istihkâmına erzak götüren sandalın fırtınadan battığını ve içinde bulunan 18 askerden 16'sının öldüğünü" yazar. Bu haberden üç gün sonra İzmir garnizonundan bir yetkili tarafından Türk gazetesi Hizmet'e gönderilen bir yazıyla "Böyle bir olayın meydana gelmediği" bildirilir. Ancak Amaltiya gazetesinde böyle bir düzeltmeye rastlanmaz.

1 Ağustos 1887 tarihinde Hamidiye Şirketi'ne ait "Göztepe" ve "Kilizman" vapurları, Pasaport - Göztepe hattı üzerinde çarpışır. Burnundan yara alan Göztepe karaya oturur ve yetişen kayıkçılar yolcuları kurtarır. Yapılan soruşturmada kaptanların alkollü oldukları anlaşılır.

4 Şubat 1899 tarihinde yine aynı hatta şirketin iki vapuru daha çarpışır. Göztepe yönüne giden "Adliye Vapuru", karşı yönden gelen "Girit" ile çarpışır. Adliye, aldığı yaranın etkisiyle kısa zamanda batar.

Aynı yıl 15 Kasım tarihinde şirkete ait "Gülbağçe" Karşıyaka'ya giderken, körfezin ortasında bir Rus gemisi ile çarpışır. Kaptan Yorgi'nin hatasından kaynaklanan bu kazada can kaybı olmazsa da vapur aldığı yara nedeniyle Karşıyaka'ya güçlüklerle ulaşır. "Gülbağçe" 16 Ekim 1900 tarihinde bu kez Karşıyaka'dan gelirken, mendirekten çıkmakta olan ve Whittal şirketine ait "Mari" römorkörüyle çarpışır.

31 Ağustos 1901 günü akşamı ise "Girit Vapuru", fenersiz bir yelkenli ile çarpışır.

24 Ağustos 1905 tarihinde ise Karşıyaka'dan dönen "Urla" vapuru, Sisam adasına gitmek üzere mendirekten çıkmakta olan Yunan bandıralı bir yelkenli ile çarpışır.

24 Nisan 1908 tarihinde ise sabah ilk seferlerini yapmak için Pasaport'tan hareket eden "Terakki" ve "Göztepe" vapurları birbirleriyle çarpışır.

31 Ocak 1933 tarihinde Konak'tan Reşadiye'ye hareket eden Körfez Şirketi'nin "Göztepe Vapuru" Reşadiye İskelesi'nin fenerini

farkedememesi yüzünden tayyare fenerine yaklaştığı sırada baştan karaya oturur ve ancak bir römorkör yardımıyla yüzdürülerek kurtarılır.

19 Ocak 1934 tarihinde "Cumhuriyet" in dümeni o zamanlar "Dolma" adıyla anılan Konak Meydanı önlerinde yerinden çıkarak batar. Dümensiz kalan vapur ancak yedeğe alınarak kıyıya yanaştırılır. Batık dümen de iki gün sonra Tahmil ve Tahliye Şirketi'nin büyük vinci ile ve dalgıçlar vasıtasıyla çıkarılır.

16 Temmuz 1948 tarihinde İnciraltı'dan son seferini yaparak dönmekte olan "9 Eylül" vapuru günümüzdeki Konak Ordu Evi'nin bulunduğu alandaki Sahil Park Gazinosu önüne geldiği sırada bir sandala çarpar. Feryatlar arasında denize dökülen dört kişiden üçü çırpınmaktayken vapurdan atlayan iki genç ile olay yerinde bulunan bir başka sandalın yardımcılarıyla kurtarılır. Ancak dördüncü kişi boğularak ölür. Olayda vapurun projektör yakıp yakmadığı uzun süre tartışılır.

18 Ocak 1967 tarihinde "Efes" mendirek içinde çarptığı İzmir Sahil Sağlık Merkezi emrindeki "Büyükdere" motorunun batmasına neden olur.

Gelelim asıl kazaya. 30 Eylül 1908 Çarşamba günü akşamı körfez şirketinin serdümen Rauf Efendi yönetimindeki ve 100'ün üzerinde yolcusu bulunan "İstanbul" Vapuru, Karşıyaka'ya son seferini yapmak üzere limandan çıktığı bir sırada ve mendirek dışında, Selânik'ten gelmekte olan Muharrem Kaptan yönetimindeki "Kesendire Vapuru" ile çarpışır ve çarpmanın şiddetiyle anında batar. Kazada 63 kişi boğularak ölür. Üstelik boğuların büyük çoğunluğu Rumdur. Karşıyaka, Rumlara oldukça yoğun olduğu bir bölgedir. Bu nedenle vapur yolcularının çoğu da Rumdur.

Öte yandan dönemin gazetelerine göre kazaya "İstanbul" vapurunun izinli olan kaptanı İsmail Efendi'nin yerine getirilen Rauf Efendi'nin acemiliği yol açmıştır. Üstelik Rauf Efendi'nin kaptanlık yapması daha önce de bir çok kez liman memurlarınca engellenmiştir. Bu nedenle kazada Şirket-i Hamidiye'nin büyük yanlışı vardır. Çünkü şirket elinde yedek kaptan bulundurmamaktadır. Bu arada kazada burun kısmı hasar gören "Kesendire" iki gün sonra Selânik'e hareket eder. 4 Ekim günü Rıhtım Şirketi Yöneticisi Guiffray'in denetiminde başlayan çıkarma işlemi sonucunda İstanbul vapuru yüzdürülür ve 7 Ekim günü Bayraklı'daki tersaneye çekilir.

Diğer yandan faciaya "şirket vapurlarının çürüklüğünün yol açtığı" inancında olan birkaç Rum, 1 Ekim 1908 günü şirketin Kordon'daki merkez iskelesi ve ardından Karşıyaka İskelesi'ni üzerlerindeki yazıhane ve yolcu salonlarıyla birlikte, ateşleyerek atıkları yağlı paçavralarla yakar. Önceden planladıkları eylemde oldukça hızlı hareket ettikleri için güvenlik güçleri zamanında yetişemez. Kordon iskesesindeki ateşi söndürmeye gelen tulumbacılara da bu kez halk engel olur.

Şirketin diğer iskeleleri ile vapurları da bazı kişilerce yakılmak istenince, iskeleler bu kez asker tarafından kordon altına alınır. Vapurlar da her olasılığa karşın, Osmanlı savaş gemilerinin demirli bulunduğu kılla önüne aldırılır. İsyanlılar tamirde bulunan "Gülbağçe" ile birlikte tersaneyi ve Bayraklı İskelesi'ni de yakmaya kalkarlarsa da, kısa zamanda buralara sevk edilen askeri birlikler bunlara engel olur.

3 Ekim 1908 günü kazazedede ailelerinden yardıma gereksinimi olanlar için bir yardım kurulu oluşturulur. Başkanlığını Karşıyaka Belediye Başkanı Bekir Behlül Bey'in yaptığı bu kurulda dava vekili Mustafa Faik Bey, Kemal Sait Bey, Avadis Avadikyan, Manuel Petro Kokino, Eduard Barf, Baron Allioti ve Anastasyadi efendilerden kurulu bir yardım komisyonu oluşturulur ve kısa zamanda iki yüz liranın üstünde yardım toplanır.

Kaza sonrası Karşıyaka halkının şirket vapurlarına binmemeye karar vermesi, ancak trenlerin de ulaşımında yetersiz kalması üzerine, Karşıyaka Belediyesi iki vapur satın alarak işletebilmesi için Vilayet makamından izin ister. Zaten Hamidiye Şirketi de 1 Ekim 1908 gününden itibaren vapur seferlerini durdurmuştur. Ancak İstanbul'dan vapur getirilememesi, İzmir'den bulunan iki vapurun sahiplerinin de Yunanlı olması nedeniyle, vapurlara Osmanlı bandırası çekilerek işletilmelerinin uygun bulunmaması bu girişimin sonuçsuz kalmasına neden olur. Karşıyaka, Foça, Karaburun, Urla, Güzelyalı Göztepe ve Karataş'ta oturanlar vapursuz kalmaktan oldukça etkilenir. İki aya yakın bir zaman vapursuz kalan Karşıyaka'ya yeniden yapılan ilk sefer 28 Kasım 1908 günü, şirketin "Osmaniye" vapuru ile başlar. Karşıyaka İskelesi onarımda olduğu için yolcular Alaybey ve Osanzade iskelelerine taşınmaktadır. Ancak vapurların işlemeye başladığını gören Rum ve diğer azınlıklardan bir grup Karşıyaka'daki Klonaridi gazinosunda toplanarak konuşur. Ertesi sabah toplanan 1500 kişilik bir grup önce Donanmacı iskelesindeki dükkanları zorla kapatır ve Osanzade iskelesine yürümeye başlar. Bu sırada "Osmaniye Vapuru" da bu iskeleye gelmektedir. Gemi kaptanı bunları fark edince tomistan ederek açığa çekilir. Daha sonra bu gruba çoğu İtalyan uyruklu yeni nümayişçiler de katılır. Ancak birkaç kez yinelenmeye çalışılan olaylar askeri birliklerin işe el koymasıyla sona erer.

### BERGAMA

En çok Karşıyakalıların etkilendiği körfezdeki vapur seferlerinin aksaması bazen kaza dışında olaylarla da gerçekleşir. Söz gelimi grev bunlardan biridir. Cumhuriyet öncesi dönemde üç önemli grev görülür. Bunlardan ilki en ilginçidir. Çünkü 11-12 Eylül 1908 tarihlerindeki bu grev, henüz yürürlükte olan herhangi bir grev yasası yokken gerçekleştirilir. 10-11 Ağustos 1909 tarihli ikinci ve 26-28 Haziran 1911 tarihli üçüncü grevler de kısa sürmekle birlikte körfezde ulaşım sekteye uğrar. Grev günlerinde deniz ulaşımının eski dönemlerde olduğu gibi kayıklarla yapılmasına çalışılır.

Körfez vapurlarından söz ederken, bunlardan birisinin de İzmir'in Belediye Başkanlarından birinin marifeti sayesinde Yunanistan'a kaptırıldığını da eklememiz doğru olur. Bu Belediye Başkanı Rumeli Beylerbeyliği'nden gelme, Hacı Hasan Paşa'dır. Yunan işgali yıllarında Belediye Başkanlığı yapmıştır. Nizamîye paşasıdır. Üstelik "saadetlü", "devletlü" diye unvanları da vardır. İsgal sırasında Yunanlılarla işbirliği yapar. Bu nedenle korkusundan, Türk ordusunun İzmir'i kurtarışından 72 saat önce kaçır. Körfez vapurlarından birini, Göztepe'deki yalına yanıştırır. Eşyasını, çolugunu - çocuğunu bindirip; önce Midilli adasına, ardından Atina'ya kaçır. Yunanlılar ellerine kadar gelen tekneye el koyar. Bu nedenle bir gemiden de olunur.

Öte yandan İzmir Körfezi'nde çalışan tekneler arasında "Süreyya"nın ayrı bir özelliği vardır. Bir 500 gros tonluk bir yat olan "Süreyya" 1865 yılında İngiltere, Londra'da, Samuda & Sons tezgahlarında yandan çarklı yolcu gemisi olarak inşa edilir. 56.5 metre uzunluğunda ve 8.5 metre genişliğindeki teknenin sığ kesimi 2.1 metredir. 160 beygir gücünde iki silindirik compound buhar makinesi bulunan ve 14 mil hız yapan tekne Osmanlı Donanmasında saltanat yatı olarak hizmet verdikten sonra 1870'li yıllarda dönemin deniz ulaşımından sorumlu kuruluşu İdare-i Mahsusası Aziziye'ye verilir. "Süreyya" yatı 1899 yılında İzmir Valilik makamı emrine verilir. Bu tarihte İzmir'de valilik görevinde Kıbrıslı Mehmet Kâmil Paşa vardır. Yatın İzmir'e gönderilmesinde Paşa'nın aynı tarihlerde Bahriye Miralması olan oğlu Sait Paşa'nın etkili olduğu düşünülebilir. 1909 yılında hizmet dışı bırakılır ve 1921 yılında da sökülme üzere satılır.



Körfez vapurları konusunu bağlarken bazı ilginç bilgileri de kronolojik sırayla aktarmak istiyorum.

21 Nisan 1931 tarihli Şehir Meclisi toplantısında "Vapur ve tramvaylardan bu araçlar durmadan ya da iskeleye yanaşmadan atlayanlardan birer lira ceza alınması" kararlaştırılır.

1934 yılının Nisan ayında Liman ve Körfez Şirketi, Kordon'un Konak'tan Cumhuriyet Meydanı'na kadar olan bölümünün Bandırma parke taşı ile döşenmesine karar verir. Şirket yaklaşık yüz bin liralık ihale açar.

25 Mayıs 1934 Cuma günü alınan bir kararla Reşadiye, Karaburun, Foça, Bayraklı ve Turan'a yapılan vapur seferleri kaldırılır. Bu nedenle "Göztepe", "Alsancak" ve "Uşak" vapurları seferden alınır. "Karşıyaka", "Güzel İzmir", "Dokuz Eylül" ve "Cumhuriyet" vapurları seferde bırakılırken, "Çankaya" önemli durumlar için hazır bekletilir.

Denizbank İzmir Şubesi tarafından yaptırılan betonarme Konak İskelesi'nin 14 Nisan 1938 tarihinde yeni biçimiyle açılışı yapılır. 33 metre boyundaki iskele, 15 metre genişliğindedir.



1930'lu yılların başında Konak'ta çifte saatli eski iskele

1939 yılı Nisan ayı içinde İzmir limanına 152 Türk, 7 Alman, 1 ABD, 3 Felemenk, 1 Belçika, 2 Fransız, 1 Danimarka, 6 İngiliz, 1 İsveç, 15 İtalyan, 2 Macar, 2 Norveç, 2 Romanya ve 10 Yunan bandıralı olmak üzere toplam 215 gemi giriş çıkar.

Haziran 1939 ayı başında Bayraklı semti halkı, bir telgrafla CHP Kurultayına başvurarak "Bayraklı'ya yeniden vapur işletilmesini" dileğinde bulunur.

30 Ekim 1940 tarihinde yeni Konak İskelesi, Alsancak İskelesi ile birlikte devre dışı bırakılır. Karşıyaka'nın İzmir ile bağlantısı yalnızca Pasaport İskelesi ile sağlanır. Pasaport ve Karşıyaka arasında yalnızca "Güzel İzmir" ve "Cumhuriyet" vapurları çalışmaktadır. Bu uygulamanın nedeni ise bir yıl önce başlayan İkinci Dünya Savaşı'nın ülkede yarattığı ekonomik darlıktır. Mazot darlığı nedeniyle "Sur" ve "Efes" vapurlarının geçici olarak seferden kaldırılmaları zorunluluğu karşısında elde kalan ve biri yedeğe ayrılan üç vapurun Karşıyaka'ya gidiş ve dönüşlerinde Konak ve Alsancak iskelelerine uğramaları olanaksızlaşmıştır.



1940 yılında Karşıyaka sahilinde doldurma çalışmaları. "Sur" az önce eski iskeleden hareket etmiş (Yaşar Üruk arşivi)

1940 yılı Aralık ayı başında Devlet Denizyolları İzmir İşletmesi vapur seferlerini yeniden düzenler. "Sur" ve "Efes" vapurları seferlere başladıklarından Konak ve Alsancak iskeleleri yeniden devreye alınır. Ancak şehirde geceleri uygulanan "karartma" nedeniyle Karşıyaka yolcuları oldukça erken dönmeye başladıklarından vapurlar saat

20'den sonraki seferlerde üç-beş yolcu ile hareket etmektedir. Bu nedenle Konak'tan Karşıyaka'ya son vapurun hareket saati 21.30 olarak belirlenir.

1941 yılının Mart ayında Devlet Denizyolları İzmir Şubesi Müdürlüğü, İkinci Dünya Savaşı nedeniyle yayımlanan "Pasif Korunma Talimatı" uyarınca körfez vapurlarının deniz rengine boyatılmasına karar verir ve öncelikle "9 Eylül" vapuru başta olmak üzere üç tekne mavimsi boyanır. "Sur" vapuruna da kamuflaj yapılır. Yine aynı gerekçe ile "Efes" ve "Sur" vapurları radyolarından yolculara dinletilen yayın kesilir. Bu da İzmirlilerce hoşnutsuzlukla karşılanır.

1942 yılı Haziran ayından itibaren Inciraltı İskelesi'ne her gün vapur işletilmeye başlanır. Vapur, Konak'tan hareketinden sonra, ilk kez gerçekleştirilen bir uygulama ile yeni yaptırılan Göztepe İskelesi'ne de uğramaktadır. Kısa zaman sonra da söz konusu seferler Alsancak İskelesi'nden başlatılır. Bu seferler 20 Eylül'e kadar sürer.

Foto Cemal'in objektifinden Sadık Bey sahil. Güvertesinden anladığımız kadarıyla vapurun adı "Bayraklı"





1942 yılında körfezde ulaşım toplam 5 gemi ile sağlamaktadır. Bunlardan ambarı olan 2 tanesi yük de taşımakta ve Karaburun - Foça seferleri yapmaktadır.

1943 yılına gelindiğinde Pasaport İskelesi olarak mendirek içinde dubalardan yapılmış portatif bir iskele kullanıldığı görülür. Aynı yılın yaz ayları sonunda bu iskele kaldırılarak yerine tek bir du b a kullanılmaya başlar ve bu durum eleştirilir. Öte yandan vapurlarda her türlü güve, tahta kurusu, hamam böceği hatta bit ve fare görülmesi de eleştirilir. Bir diğer eleştiri de kaçak yolcuları önlemek için içeride bilet zumbalanmasına karşın iskeleden çıkışta da bu biletlerin toplanmasına olur.



Pasaport İskelesi (fotoğraf: Yaşar Ürük)

Kordon yolu için dolgu yapılması aşamasında yakın zamanlarda yıkılan ve 1950 yılında hizmete giren betonarme Alsancak İskelesi 33 metre boy ve 17 metre enindedir.

"Mendirek içinde kalan eski limanın yetersiz kalması" nedeniyle yapımına karar verilen Alsancak Limanı inşaatının temel atılma töreni 14 Şubat 1955 tarihinde yapılır.

Birinci bölümünün yapımı tamamlanan Alsancak Limanı'na ilk gemi<sup>11</sup> 28 Mayıs 1959 tarihinde yanaşarak, hizmet verilmeye başlanır.



1961 yılı Temmuz ayında Bayraklı semtine yalnız cumartesi günleri için yeni bir sefer konulur.

1962 yılında günümüzde kullanılan bir önceki Karşıyaka İskelesi hizmete girer.

1950'li yılların sonunda, günümüzün meyhane olmuş gemisi "Efes", Karşıyaka İskelesi'ne yanaşmak üzere 30 Haziran 1964 tarihinde Karşıyaka ile Üçkuyular arasındaki hattın doğusunda kalan iç körfezde denize girmek "Sağlık açısından tehlikeli görüldüğünden" İl Sağlık Müdürlüğüne yasaklanır. Bu körfez tarihinde konusundaki ilk yasaklamadır.

1965 yılı boyunca İzmir Limanına giren-çıkan gemi toplam sayısı 2768'dir.

1964 yılında kaldırılan Konak - Inciraltı vapur seferleri 1972 yılı Haziran ayında yeniden başlar.

Denizcilik Bankası tarafından 1966 yılında Fransa, Nantes'da Chantiers de Nantes tezgahlarında 32 milyon liraya yaptırılan ve 3422 gros tonluk, ilk Türk feribotu olan "Truva", ilk seferini 16 Ağustos 1966 Salı günü hareket ettiği İstanbul'dan İzmir'e yapar. 86.7 metre uzunluk, 16.5 metre genişlikte; çift uskurlu ve 18 mil hız yapabilen tekninin su kesimi 4.2 metredir. 1974 yılında, Kıbrıs Barış Harekati sırasında donanmaya destek veren "Truva" 1984 yılında, Haliç Tersanesi'nde onarımda iken geçirdiği yangın sonucu ağır hasar görürse de yenilenerek filoya kazandırılır.

Selçuklulardan beri "İzmir'de inşa edilen ilk askeri tekne" olan Y-1043 cephanesi gemisi 17 Mayıs 1967 günü denize indirilir.



1990'ların başında "Göksu II" Karşıyaka İskelesi'ne yanaşıyor (Yaşar Ürək arşivi)  
İzmir Körfez hattında yolcu taşıma hizmetinin 5 vapurla yapıldığı  
1972 yılında gerçekleştirilen 17742 seferde, 9593783 biletli yolcu  
taşınır.

1978 yılında Göztepe İskelesi bu kez Güzelyalı semtinde yeniden  
hizmete alınır da verimli olmadığı nedeniyle iki yıl kadar sonra  
kapatılır.

Günümüzdeki Karşıyaka İskelesi 1990 yılında hizmete girer.

Arabalı vapur da yaşayabilen Bostanlı İskelesi 1996 yılında hizmete  
girer.

1980'lerin başında kapatılan Göztepe İskelesi, 1988 yılında gene  
Güzelyalı'da, bu kez Mustafa Kemal Bulvarı sahiline yapılır.

Bayraklı semti 6 Mayıs 2001 tarihinde yapılan açılış ile yıllar sonra  
yeniden iskeleyle kavuşur.

Körfez vapurları yıllar boyunca nice sevdalara, nice gönül  
kaçamaklarına tanık olmuş çok özel mekanlardır. Bu "güverte sevdaları"  
üzerine nice ozan, nice dizeler dizmişlerdir. Gelin körfez vapurları  
ile ilgili söylediklerimizi ilki 1931, ikincisi ise 1938 yılında  
yayımlanmış<sup>12</sup> iki şiirle bağlayalım.

## Vapurdaki şapken kız

O ne ince dudaktır, ne tuz pembe yanaktır  
Lüle lüle saçları sanki serma saçtır  
O kereste ben güldüm, o süzdu ben bakıldım  
Cici kız bir su gibi gönlüme akacaktır.

Dudagında titrerken büsenin hesapları  
Dışarıdım elimdeki şantadan kitapları  
İzimi gözlemlerden ten rengi sarıpları  
Ağakları görseniz ne de minyon ağaktır.

Haşif bir selim versem - dedim - olmaz yakışık  
Baktım gene başımdan çekti yeni bir işik  
Arkasından bir pınpon, bir sarıklı, bir de şık  
Dedim: Galiba millet, kızı abaya yakışır.

Gözlerin ifadesi bütün galvans oldu  
Kulplerin atışında sanki bir garez oldu  
Hocanın yapayan ağzı tamamı bir karış oldu  
Sakalı dönüterek tel tel ağaya kalktı.

Nefesim getmişorduk işimden gelen hene  
İskeleğe gelmişdik, şivekâr kız şapken  
Bir süzülüş yaparak gitmek için kalkınca  
Baktım ki arkasına on tane işik taktı.

Allah selâmet versin - dedim - zavallılara  
Doğrusu ya, aadedim bizim sakallılara!

## Vapur ile İşkele Arasında Duruşma

Mütekait Vapur  
Karşıyaka, Alsancak Pasaport ile Konak  
Arasında doluştım, yollara sefer ettim.  
Her gün bir sitem gördüm, her gün şimdi batacak  
Gibi efsanelerle vaktimi heder ettim.

Eski Konak İşkelesi  
Geldiler ve gittiler üstümden senelerce  
Sığına bilemem çünkü tutmadım hesap  
İşlerinden birisi çıkıp demedi erce  
Yıkmağın şunu yahu sizde yok mudur insaf?

Mütekait Vapur  
Ben, nihayet ne oldum? Çekildim bir köşeye;  
Şimdi bu köf gövdeği sekip yürümekteyim  
Süslenip de sakamam artık sefer etmeye  
Ahiyet diğarına doğru yürümekteyim.

İşkele  
Senin halin iyidir gene bana nispetle  
Günden güne artıyor derdim şekilmekteyim  
Sen, daha gün görürsün dostum bu işkelele  
Ben ise görürsün artık yıkılmaktağım.

Körfez vapurlarından söz ederken İzmir körfezindeki batıklardan da söz etmek gerekir. İzmir şehrine denizden ulaşımında çok önemli rolü olan İzmir Körfezi'nde bu açıdan en önemli nokta Yenikale önleridir. Bir zamanlar şehre denizden yaklaşacak düşman gemilerini önlemek amacıyla yapılmış olan bu kale bir deprem sonucu yıkıldıktan sonra bile uzun yıllar önemini korumayı sürdürmüş ve düşman ya da korsan gemileri için caydırıcı olmuştur. Kuzey yönde Gediz Nehri'nin

eski yatağı son noktasında oluşturduğu deltanın iyice tıkadığı körfez girişi, Yenikale önlerinde en dar geçiş noktasına sahiptir.



"Söndüren-6" yangın gemisi (fotoğraf: Yaşar Ürük)

İşte Yenikale önleri tarih boyunca da körfezde en çok batık bulunan bölge olma özelliğini de korumuştur. Bu noktada körfeze girişin engellenmesi amacıyla da tekne batırıldığı bilinmektedir. Ege Denizinden İzmir Körfezine girişte en kritik yer olan bu noktada geçişin engellenmesi, İzmir'e denizden yapılacak bir saldırı olasılığının olanaksız hale getirilmesi demektir. Bu nedenle burada tekne batırılmasına yoğun biçimde Birinci

Dünya Savaşı dönemi öncesinde ve Balkan Savaşı sırasında rastlanır.

Yenikale önlerinde savunma amacıyla tekne batırma özellikle 1912 yılı Nisan ayında yoğun olarak görülür. Art arda batırılan "Adana", "İzmir" ve "Saadet" adlı vapurları "Sultaniye" izler. Bunlardan 1751 gros tonluk ve demir gövdeli "Adana" 1862 yılında İngiltere, Deptford'da Charles Lungeley & Co. tezgahlarında yük gemisi olarak yapılır. 97.7 metre uzunluk ve 10 metre genişlikteki teknenin su kesimi 7 metredir. Önceleri "Roman" adıyla hizmet gören uskurlu teknenin Maudslay yapımı 2 silindirli compound buhar makinesi vardır. 1889 yılında yeni sahibi Esayan Şirketi (İstanbul) tarafından "Adana" adı verilen vapur 1895 yılında Idare-i Mahsus'a satılır ve 1909 yılında hizmet dışı bırakılır. 1874 yılında İngiltere, Glasgow'da T. Wingate & Co. tezgahlarında yolcu - yük gemisi olarak yapılan 2528 gros tonluk "İzmir" vapurunun uzunluğu 100.5 metre, genişliği 11 metre ve su kesimi 8.3 metredir. Önceleri "Indiana" adıyla States Line şirketi filosunda yer alan tekne, 1891 yılında Osmanlı Devleti tarafından satın alınarak Idare-i Mahsus'a devredilir.

1912 yılı Nisan ayında Yenikale önlerinde özellikle karaya oturtulur. 1913 yılında sökülme amacıyla hurdacılara satılarak tarihe karışır. 1865 yılında İngiltere, Liverpool'da Jones, Quiggin & Co. tezgahlarında yük gemisi olarak yapılan "Saadet" ise 1690 gros tonluk ve saç gövdeli bir teknedir. Uzunluğu 79.1 metre ve genişliği 9.7 metre olan teknenin su kesimi 5.4 metredir. 4 silindirli compound buhar makinesi bulunan teknenin önceleri "Venezuelan" olan adı 1891 yılında satın alan Karamanyan Şirketi (İstanbul) tarafından "Saadet" olarak değiştirilir. 1896 yılında İdare-i Mahsus'a satılan vapur 1909 yılında hizmet dışı bırakılır.

"Sultaniye" gemisi ise 1852 yılında İngiltere, Londra yakınlarında Blackwall'de C. J. Mare tezgahlarında ahşap ve yandan çarklı bir yat olarak inşa edilir. 119.2 metre uzunluğunda, 12.2 metre genişliğinde ve 2909 gros tonluk teknenin su kesimi 4.8 metredir. 758 beygir gücünde iki silindirli compound buhar makinesi bulunan ve 15 mile yakın hızı bulunan tek bacalı ve iki direkli gemi, 1853 yılında "Feyz-i Cihad" adıyla Mısır donanmasında fırkateyn olarak görev yapmaya başlar. 1862 yılında Hidiv İsmail Paşa tarafından Forrester & Co. tezgahlarında yenilenen tekne tahta yeni çıkmış olan Sultan Aziz'e armağan edilir ve adı da "Sultaniye" olarak değiştirilir. Sultan Aziz 1863 yılında Mısır, 1869 yılında da Fransa'ya bu gemiyle gider. Ancak gemi önce 1864, sonra da 1872 yıllarında onarım görmez biçimde arızalanır ve donanmaya verilerek zaman zaman nakliye işlerinde kullanılır. İşe yarar kısımları alındıktan sonra 1905 yılında İzmir'de bağlanan tekne, 1908 yılında hurdacılara verilir. 1911 yılının Ekim ayında taş doldurulup, altı delinerek dibe oturtulan tekne, 20 Nisan 1912 tarihinde Yenikale önlerinde bütünü batırılır.

1914 - 1918 yılları arasında ise 42 parça ahşap mavnanın, içlerine taş doldurularak batırıldığı geçitte, daha sonraları Osmanlı Hükümeti tarafından savaş ganimeti olarak müsadere edilen İngiliz bandıralı ticaret gemilerinden "Assisout" da batırılarak dibi boylar.

Bu noktada batan gemilerden biri de "İnebolu"dur. 1892 yılı yapımı olan, yük ve yolcu gemisi olarak çalışan, 81 metre uzunluk ve 11 metre genişlikteki, su kesimi 5.3 metre olan 1082 gros tonluk "İnebolu" 1500 beygir gücünde buhar makinesine sahiptir. 12 Kasım 1935 tarihinde körfez girişinde su alarak batan teknede 24 kişi hayatını kaybeder.

Yenikale geçidindeki kazalara ve batmalara vereceğimiz son örnek "İzmir" gemisidir. 1955 yılında Almanya, Bremenhaven'da A. G. Weser Werk tezgahlarında motorlu yolcu gemisi olarak inşa edilen, 122.6 metre uzunluk ve 17 metre genişlikteki, 6042 gros tonluk teknenin su kesimi 10.7 metredir. 4160 beygirlik dizel motora sahip, tek uskurlu ve 476 yolcu kapasiteli "İzmir" 3 Şubat 1957 tarihinde körfeze giriş yaparken "Howell Lykes" adlı, A. B. D. bandıralı bir şileple çarpışır. Batmaması için süvarisi tarafından sığığa oturtulursa da yan yatar ve bu kazada 3 kişi hayatını kaybeder.

Aylarca suda kalan gemi 16 Şubat 1958 tarihinde yüzdürülür ve inşa edildiği tersaneye gönderilerek onarılır. Dönemin salonunda TV alıcısı bulunan, oldukça lüks gemisi olan "İzmir" 1987 yılında filodan alınarak, satılır.

İşte bu dar geçitte bulunan onlarca batıktan bazılarını çıkarmak için ilk kez 1967 yılı yaz mevsimi sonunda faaliyete geçilir. Armatör Rıza Kalkavan tarafından yaptırılan bu çalışmalar sırasında Birinci Dünya Savaşı sırasında "İngiliz zırhlılarının İzmir körfezine girmelerini önlemek amacıyla" İnciraltı açıklarında kasten batırılan 10 şilep ile bir mayın tarama gemisinin önemli bölümü 60 yıldan fazla zamandır bulundukları yerden çıkarılır. Yaklaşık 14 kulaç derinlikteki batıkların çıkarılması İzmirli balıkçıların tepkisine neden olur. Çünkü balıkçılara göre "O batıklar körfezdeki önemli balık yuvalarıdır ve batıkların çıkarılması balık yuvalarının mahvolmasına ve körfezdeki balık neslinin birkaç yıla kadar kurumasına neden olacaktır."

Yenikale geçidindeki batıkların çıkarılması nedeniyle 1973 yılı Aralık ayında yeni bir çalışma daha başlatılır ve yaklaşık sekiz ay süren çalışmalarda tonlarca ağırlıkta gemi parçaları çıkartılır. Yıllardır İzmir Körfezi'ne deniz yolu ile giriş - çıkışın en dar nokta olduğu Yenikale geçidinde bulunan ışıklı şamandıraların arasındaki genişlik 1974 yılı başında 128 metredir. Söz konusu çalışmanın yapıldığı tarihte, denizin en alçak olduğu cezir zamanında geçidin derinliği 38 kademdir. Bu nedenle su derinliği 34-36 kadem arasında olan gemiler buradan geçerken, altlarında 20-25 cm. mesafe kalmaktadır.



Bostanlı İskelesi'nde "Bergama" gelinlik kız gibi hazırlanıyor (fotoğraf: Yaşar Urük)

Sonuç olarak yapılaşma amacındaki adıyla "Rıhtım" ancak günümüzde söylediğimiz biçimiyle Kordon'un, körfezde ulaşımın, körfez vapurlarının, "Çatana" dediğimiz römorkörlerin, yolcuları vapurlardan alıp yine vapurlara ulaştıran tramvayların ya da trenlerin, hatta batıkların bu dergiye toparlanabilecek kadar kısa öyküsü böyle. Bu öykü oldukça zahmetli bir çalışma sonucu oluştu.

Çok ilginçtir ve de ne yazık ki; İzmir Denizcilik İşletmesi devirden sonra İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne neredeyse tek belge bırakmamıştır. Uzun yıllar sürdürdüğümüz İzmir araştırmaları çalışmalarını arşivimizden derlediğimiz bilgilerin yanı sıra kısa zaman içinde İstanbul'a kadar gitmek zorunda kaldık. Oradaki tersane kayıtları ile kütüphanelerdeki verilerden ulaşabildiklerimizi ya da bulabildiklerimizi "kâr" sayarak İzmir'e mutlu döndük. Sonuna geldiğiniz bu yazı toplamının kat be kat fazlası ilgi ve belgeye ulaştık. Ancak elinizdeki kitapçık için bu kadarını değerlendirmeyi uygun gördük. Ama istediğimiz halde yazamadıklarımız da olmadı mı? Oldu elbette. Söz gelimi "Yapıldığı yıllarda med seviyesinden 150 santimetre yukarıda olan Kordon'un günümüze kadar nasıl adım adım çöktüğünün öyküsünü"; ya da İzmir Belediyesi eski Başkanlarından Faruk Tunca'nın eşi ve güzellik kraliçelerimizden Günseli Başar'ın (Tunca) "İsrail gezisinde gördüğü kaldırım desenlerini dönüşünde Kordon kaldırımına nasıl uygulattığı" gibi çok ilginç konuları da burada da aktaramadık.

"Bergama" yeni yaşamına hazırlanıyor (fotoğraf: Yaşar Ürük)



Dünyanın en güzel şehrinde deniz ulaşımında yolcu olmanın doyulmaz tadı vardır. "Alaybey" vapurunda yolculuk (fotoğraf: Yaşar Ürük)

Öte yandan "kirlilik" de mutlaka işlemeyi arzuladığımız bir konu idi. 1973 yılına gelindiğinde Bostanlı'dan Üçkuyular'a kadar olan 18 kilometre uzunluğundaki körfez kıyısında tam 68 ayrı noktada kanalizasyon ağı bulunmaktaydı. Bayraklı - Halkapınar arasındaki fabrikaların tamamı atıklarını hiçbir engel olmadan denize akıtiyordu. Oysa daha 1931 yılında Hawzer adlı bir şirkete İzmir'in kanalizasyon planının hazırlatıldığını biliyoruz. Söz konusu plân, İzmir'in büyümesi ve sanayi gelişmesi göz önüne alınarak şehri ikiye bölmüştü. Yarınsın kanalizasyonları Halkapınar'a, diğer yarınsın da İnciraltı'ya akıtiyordu. Halkapınar ve İnciraltı da yapılacak büyük tesisler buralara gelen pis suları arıtarak denize akıtacak, kalıntıları da gübre olarak kullanılacaktı. Plân, bir buçuk milyonluk bir şehre göre hazırlanmıştı ve uygulanması için 15 milyon lira gerekiyordu. Ancak buna olanak bulunamadı. O zaman bulunamayan bu para; bu günlerde yapımı süren ve birkaç ay sonra iç körfezde "Denize akan tek kanalizasyon ağı bırakmayacak" olan "Büyük Kanal Projesi" ile trilyonlara mal olmaktadır. O plan uygulansaydı körfezi yaşam savaşında geriye döndürmek için belki bu kadar uğraş vermeyecektik. İşte bunlardan da söz etmek isterdim. Ama "buraya kadar" demek zorunda kaldık.



Bu arada içimizdeki bir arzuyu da Büyükşehir Belediye Başkanımız sevgili Ahmet Pıriştina'ya iletmeden geçemeyeceğim. Son gördüğümde Gelibolu'da boynu büyük biçimde kaderine terk edilmiş ve körfeze hasret kalmış emektar "Sur"un da (henüz sökülmediyse ve su kesimindeki saçları da sağlamsa) son sahiplerinden satın alarak İzmir'e "Sergiler, söyleşiler vb. etkinlikler" yapılabilecek "Sanat Gemisi" olarak kazandırılmasıdır. Eğer "Sur" yok edildiyse, halen kullanılmayan İstinyede düşünülebilir.

Hemen her zaman söylediğimiz bir sözle noktalamak istiyoruz. "İzmir ve İzmirli için ne yapılsa azdır. İzmir önce çarpıklığa karşın hâlâ ülkemizin yaşanılabilir şehirlerinin başındadır."

Bir başka İzmir çalışmasında birlikte olmak dileği ile sevgiyle kalın...

10 Eylül 2001  
Denizmen



#### Dipnotlar:

- (1) "Taze Çay" adlı bu şiir, Gazete Ege'nin 1998 yılında düzenlediği "1. Liselerarası Şiir Okuma ve Yazma Yarışması" "Yazma" dalında Birinci olan İzmir Özel Türk Lisesi öğrencisi Necip Necipoğlu'ya aittir. Şiir aynı gazetenin 11 Aralık 1998 tarihli baskısında yer almıştır.
- (2) Özellikle 1839 yılındaki "Osmanlı - İngiliz Ticaret Sözleşmesi" ve 1839 yılındaki Tanzimat Fermanı ile birlikte.
- (3) Topluma bağlılığını ve insan sevgisini her türlü politik ve kişisel düşüncenin üstünde tutmuş olan Kahire doğumlu Raşid Paşa, Dramalı Hasan Paşa'nın oğludur. Eğitimini Paris'te yaptıktan sonra 1850 yılında İstanbul'a dönüp çeşitli ilçelerde kaymakam olarak görev yapmıştır. 1 Eylül 1865 tarihinden 1 Mayıs 1867 tarihine kadar Aydın Valiliği görevini yapan Raşid Paşa, İzmir'de öncelikle eğitim sorunlarına çözümler aramış ve birçok konuda İzmirli aydınlarla sürekli olarak bağlantı kurmuştur. Sokakların havagazi ile aydınlatılması, Ermeni Hastanesi'nin kurulması, İzmir-Menemen, İzmir-Bornova ve İzmir-Turgutlu demiryolları da onun zamanında tamamlanmıştır. Daha sonraları çeşitli bakanlıklar ve Viyana Elçiliği görevlerinde bulunan Raşid Paşa, 1876 yılında kader birliği yaptığı ideal arkadaşı Midhat Paşa'nın konağında Çerkez Hasan tarafından öldürülmüştür.
- (4) Bu kuruluş söz konusu yazıdan hemen sonra lügvedilerek yerine Osmanlı İmparatorluğunun son bulmasına kadar görev yapacak Şurayı Devlet kurulumu.
- (5) "İzmir İzmir" dergisinin sözünü ettiğim sayısındaki dosyanın "Kordon Yolu" ile ilgili olacağı belirlenmesinden bu satırların yazıldığı ana kadar geçen yaklaşık dört yıllık zaman içinde bu konuda oldukça yoğun çalışmalar yaptık. Özellikle de 120 yıl önce "rıhtım yapımına ve denizin doldurulmasına razı olmayanlar"ın kimler olduğunun ve neler söylediklerinin ardına düştük. Pek çok bilgiye de ulaştık. Ancak bu malzeme üç yıl sonra bile bir yazı içinde toparlanamayacak kadar dağınık durumda olduğundan, bu konuyu İzmir hakkında yazmakta olduğumuz başka çalışmaların içinde ele almaya karar verdik.
- (6) Bu çok ilginç bir durumdur. Şayet 123 yıl önce denizin 300 arşın doldurulması kabul edilseydi, oluşacak rıhtım çizgisi, şu anda doldurulmuş olan yerin de çok ötesinde yer alacaktı. Kim bilir, belki de bugün "Kordon Yolu" tartışmaları olmayıp, bir başka tartışma boyutunu yaşıyor olacaktık. Mösyo Barkir o zamanki proje değişikliği onayıyla (herhalde pek de farkında olmadan) Körfeze ve çevreye oldukça büyük iyilik yapmış.
- (7) Sözü geçen okul açılmadığından bu payın, yine Yahya Hayati paşanın önerisi üzerine söz konusu okul için inşa edilen binanın tahsis edildiği İslahhane'ye verilmesine Meclis-i Vükela tarafından kabul edilmiştir. Sözü edilen bina günümüzde Mithatpaşa Endüstri Meslek Lisesi olarak kullanılan binadır.
- (8) İzmir'den Ege adaları ve daha uzak yerler, kısaca körfez dışına yapılan seferler konumuz dışında olmakla birlikte, bu alanda çalışan 3 şirketin adını vermemiz gerekmektedir. Bunlardan 1890'larda kurulan Pandaleon adlı Yunan şirketi ile Hacı Davut adlı Osmanlı şirketi gemileri arasında büyük çekişme görülür.

Diğer şirket ise Rıhtım Kumpanyası müdürü Elie Guiffroy tarafından kurulan Foça Vapur Kumpanyasıdır.

(9) Ancak Juli şirketinin körfezde vapur çalıştığı dönem nedeniyle Hamidiye Şirketinin körfezde 30 yıl boyunca yolcu taşıma imtiyazına 1887 yılında Meclis-i Vükela tarafından 33 ay daha eklenir.

(10) 1884 yılındaki kuruluşundan, Belçikalıların eline geçtiği 1908 yılına kadar şirketin yönetim kurulu başkanlıklarını sırasıyla şu kişiler yapmışlardır: Yahya Hayati paşa (1884-1892), İspartalizade İstefan efendi (1893-1896), Gukas İsayan (1896-1897), Yemişçizade Sabri bey (1898), Diyamendoğlu İsak efendi (1899), Yosefoğlu Haralambo efendi (1900-1903), Gukas İsayan (2. kez) (1903-1907), İsayi İsayan efendi (1908).

(11) Alsancak limanına yanaşan ilk gemi Denizcilik Bankasına ait "Hopa" şilebidir.

(12) "Balta" mahlası ile 23 Mart 1931 tarihli Yeni Asır gazetesinde yayınlanan birinci şiir, 1998 yılında yayımladığımız "Karşıyaka Şiirleri" ve 1999 yılında yayımlanan "Şu Bizim Karşıyaka" kitaplarımızda da yer almıştır. İkinci şiir ise A. Ozan (Hüseyin Avni Ozan) adıyla 19 Nisan 1938 tarihli Halkın Sesi gazetesinde yer almıştır.



#### Kaynakça:

- Enver Ziya Karal - Osmanlı Tarihi, Ankara 1983  
Hakkı Gültekin - İzmir Tarihi, İzmir 1946  
Cevat Korkut - İzmir Rıhtım İmtiyazı, İzmir 1992  
Orhan Okumuş - Osmanlı Devletine Kapitalizmin Girişi, İstanbul 1968  
Sina Akşin - Jön Türkler ve İttihat Terakki, İstanbul 1980  
F. Rougon - Smyrne, Paris 1892  
Eser Tutel - Şirket-i Hayriye, İstanbul 1997  
Eser Tutel - Seyr-i Sefain, İstanbul 1997  
Yaşar Ürük - "Doldurulan Kent İzmir" (İzmir İzmir, sayı: 9, İzmir 1997)  
Yaşar Ürük - "İzmir'in "Yol Vermeyen Dağları" Değil, "Yol Veren Körfezi" Var (İzmir, sayı: 2, İzmir 2000)  
Nefsal-i İktisat, İzmir 1323  
Aydın Vilayeti Salnameleri 1302,1304,1308  
Alaybey Tersanesi Kütüphanesi  
Haliç tersanesi kayıtları  
Pendik tersanesi kayıtları  
T. C. Başbakanlık Arşivi, İrade Tasnifi, Meclis-i Mahsus kısmı  
İzmir Milli Kütüphane arşivi  
İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi arşivi  
Yaşar Ürük arşivi

Yenilenen Bergama Vapuru'ndan görüntüler







