

T.C.
CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

“TANZİMAT’TAN CUMHURİYET’E İZMİR’DE KAMU HİZMETİ
İMTİYAZLARI”

ZAFER ATAR

Danışman
Doç.Dr. MUZAFFER TEPEKAYA

MANİSA
2012

ÖZET

“Tanzimat’tan Cumhuriyet’e İzmir’de Kamu Hizmeti İmtiyazları”

Osmanlı devletinde Kamu hizmetlerinde imtiyaz uygulaması, XIX. yüzyılda başlamış ve daha çok Batılı sermaye, demiryolu, madenler kentsel altyapı hizmetleri alanında yatırım yapmaya yönelmiştir. Osmanlı Devleti, başta İngiltere ve Fransa olmak üzere 1838-1846 yılları arasında pek çok Avrupa ülkesi ile imzaladığı ticaret anlaşmaları ile dış ticarete serbestilik prensibini benimsemiştir. Yabancıların iç gümrüklerden muaf tutulması, bazı mallardaki ihracat yasağının ve devlet tekelinin kaldırılması, Osmanlı Devleti’ni Avrupa’ya bol ve ucuz hammadde satan, buna karşılık Avrupa’dan mamul madde satın alan açık pazar haline getirmiştir. Bu suretle Osmanlı Devleti’ne, Tanzimat Döneminden itibaren pek çok yabancı sermaye yatırımı gerçekleşmiştir. Bu yatırımlar daha çok demiryolları, limanlar, fenerler, haberleşme, madenler ve kamu hizmetleri olarak kabul edilen su, havagazı, tramvay, elektrik vs. gibi alanlarda olmuştur. Osmanlı Devleti’nde daha çok yerel nitelikli kamu hizmetleri alanında imtiyaz yöntemi uygulanarak, yatırımları gerçekleştirecek kişi veya şirketlere imtiyazlar verilmiştir. Bu çalışmada da, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e uzanan süreçte, İzmir şehrindeki yerel nitelikli kamu hizmetlerinden, su, havagazı, elektrik ve tramvay imtiyazlarına dair yaşanan gelişmeler ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Türkiye Cumhuriyeti, İzmir, imtiyaz, kamu hizmeti, su, elektrik, tramvay.

ABSTRACT

"Public Service Concession Agreements in Izmir from the Reform Period to the Republic"

In the Ottoman State, the use of concession agreements in public services started in 19th century and mostly European entrepreneurs invested in railway construction, mines, and urban infrastructure using these concession agreements. In the 19th century, the Ottoman State signed trade treaties with United Kingdom, France and some other European countries between 1838 and 1846 to further liberalize its trade regime. These treaties exempted foreigners from internal customs, lifted the bans on certain export items, abolished state monopolies and in turn led to exports of abundant and cheap commodities to Europe and imports of processed goods from Europe. All this meant a wide open Ottoman markets for European states. These concession agreements and treaties led to a great deal of foreign capital investments in the Ottoman State especially after the Reform Period. These investments included railways, ports, lighthouses, communications, mines, and certain public services such as coal gas, water, tramway, electricity etc. This study aims to investigate the developments in the local public services in İzmir and water, lighting gas, electricity and tram concessions during the transition period from Reformation to Republic.

Keywords: Ottoman State, Turkish Republic, İzmir, concession, public services, water, electricity, tram.

Doktora tezi olarak sunduğum ‘‘Tanzimat’tan Cumhuriyet’e İzmir’de Kamu Hizmeti İmtiyazları’’ adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

04.06.2012
ZAFER ATAR


TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI

Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 11/06/2012 tarih ve 11/9 sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisans Üstü Eğitim Yönetmeliği'nin 24. Maddesi gereğince Enstitümüz Tarih Anabilim Dalı Doktora Programı Öğrencisi Zafer ATAR'ın "Tanzimattan Cumhuriyet'e İzmir'de Kamu Hizmeti İmtiyazları" Konulu tezi incelenmiş ve aday 25.06.2012 tarihinde saat 11:30'da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.


Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra 90 dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerine sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,


BAŞARILI olduğuna OY BİRLİĞİ
DÜZELTME yapılmasına * OY ÇOKLUĞU
RED edilmesine ** ile karar verilmiştir.

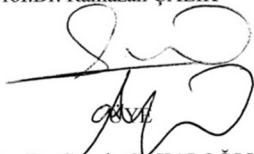
* Bu halde adaya 6 ay süre verilir.
** Bu halde adayın kaydı silinir.


ÜYE
Prof. Dr. Keziban ACAR

BAŞKAN
Doç. Dr. Muzaffer TEPEKAYA
(Başkan)


ÜYE
Prof. Dr. Ramazan ÇALIK


ÜYE
Prof. Dr. Selahittin ÖZÇELİK


ÜYE
Yrd. Doç. Dr. Cengiz ÇAKALOĞLU

Evet Hayır

*** Tez, burs, ödül veya Teşvik prog. (Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir

Tez, mutlaka başlanmalıdır

Tez, mevcut haliyle başlanmalıdır

Tez, gözden geçirildikten sonra başlanmalıdır.

Tez, basması gereksizdir.

ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti tarafından verilen kamu hizmeti imtiyazları hususunda, bugüne kadar genellikle iktisat tarihçileri ile idare hukuku alanında çalışan akademisyenler ilgilenmişlerdir. Zira “kamu hizmeti” kavramı, idare hukukçularının üzerinde önemle durdukları çalışma alanlarından biridir. Diğer taraftan kamu hizmeti imtiyazlarında, işin mali boyutunun olması da, iktisat tarihçileri için bu konuyu cazip kılmaktadır. Ancak arşiv belgeleri kullanmaksızın, Osmanlı Devleti tarafından verilen kamu hizmeti imtiyazları üzerine bir çalışma yapılması mümkün değildir. Nitekim böyle bir çalışma yapmamızdaki en büyük etken, bugüne kadar yapılan çalışmalarda arşivlerden yeteri kadar istifade edilmemesidir. Özellikle imtiyazların verilmiş süreçlerinde, kimlerin imtiyaza talip oldukları, imtiyaza talip olanlar arasında yaşanan çekişmeler ve imtiyaza talip olanlar ile Osmanlı Devleti arasında yaşanan gelişmelere dair arşiv belgelerine yansıyan çok kıymetli bilgiler bulunmaktadır. Dolayısıyla çalışma esnasında bu hususların ayrıntılı şekilde ele alınması hedeflenmiştir.

Çalışma esnasında, tümden gelim metodu takip edilmiştir. Diğer bir ifadeyle, öncelikle kamu hizmeti imtiyazları alanında Batı’da yaşanan gelişmelere değinilmiş, daha sonra ise, konuya ilişkin Osmanlı Devleti’nde yaşanan gelişmeler ele alınmıştır. Nihayetinde de İzmir özelinde, kamu hizmeti imtiyazları ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Bu vesileyle, öncelikle değerli hocam Doç.Dr. Muzaffer TEPEKAYA’ya teşekkür etmek isterim. Zira akademik rehberliği, eleştiri ve önerileriyle, çalışmanın şekillenmesinde önemli katkılar sağlamıştır. Tez çalışmamızın akademik izleme süreci boyunca görüş ve tavsiyeleriyle çalışmanın olgunlaşmasında yardımlarını esirgemeyen kıymetli hocalarım Prof. Dr. Selahittin ÖZÇELİK, Prof. Kezban ACAR ve Yrd.Doç.Dr. Cengiz ÇAKALOĞLU’na şükranlarımı sunarım. Bizlere rahat bir çalışma ortamı hazırlayan Bölüm Başkanım Prof. Dr. Nadir Özkuyumcu’ya da minnettarım. Ayrıca çalışma boyunca desteklerini esirgemeyen saygıdeğer hocam Prof.Dr. Ramazan ÇALIK ile iktisadi konularda fikirlerine müracaat ettiğim Prof.Dr. Halit YANIKKAYA’ya ve çalışma konumuzun tespiti esnasındaki yardımlarından

dolayı Doç.Dr. Ertan GÖKMEN'e hassaten teşekkürü bir borç bilirim. İstanbul'da bulunan arşivler ve kütüphanelerde yaptığımız çalışmalar esnasında misafirperverlikleri ile bize büyük kolaylıklar sağlayan Yrd.Doç.Dr Zekai METE, Okt. Kurtuluş DEMİRKOL ve Fatih SARIKAYA ile çalışmamızın tashihi hususunda yardımlarını esirgemeyen Yrd.Doç.Dr. Ferhat BERBER ve Öğr.Gör Davut ŞAHİN'e de teşekkür ederim. Kıymetli öğrenci kardeşlerim Ferdi ÇİFTÇİOĞLU ile Selman ÇETİN'e de, çalışmanın bilgisayar ortamına aktarılması esnasındaki yardımlarından dolayı teşekkür etmek isterim. Çalışmanın her safhasında sabır ve özveri ile desteklerini esirgemeyen sevgili ailem ise övgülerin en büyüğüne layıktır.

Zafer ATAR

İÇİNDEKİLER

Özet	I
Abstract	II
Yemin Metni	III
Tez Veri Giriş Formu	IV
Tez Savunma Tutanağı	V
Önsöz	VI
İçindekiler	VIII
Kısaltmalar	XIII
Tablolar	XVI
Resim/Harita/Plan Listesi	XV
GİRİŞ	1
I. BÖLÜM: SU İMTİYAZI	17
A. Tarihsel Süreçte Batı'da ve Osmanlı Devleti'nde Su ve Suyun İdaresi	17
a. Avrupa Kentlerinde İlk Modern Su Tesislerinin Kuruluşu	19
b. XIX. Yüzyıl Sonlarına Kadar Osmanlı Devleti'nde Şehirlerin Su İhtiyacının Temini	22
c. Osmanlı Devleti'nden Su İmtiyazı Talepleri	25
B. Osmanlı Devleti'nden İzmir İçin Su İmtiyazı Talebinde Bulunanlar	29
a. Karantinalar Müfettişi Umumisi Koçoni Efendi'nin İmtiyaz Talebi	30
b. Şarl Jorji'nin İmtiyaz Talebi	40
c. Aydın Vilayeti Nafia Başmühendisi Mösyö Rive'nin İmtiyaz Talebi	41

d. Ahmet Celadet Efendi'nin İmtiyaz Talebi	43
e. Kont Adriyen Oltramond'un İmtiyaz Talebi	45
f. İbrahim Niyazi Bey'in İmtiyaz Talebi	47
g. Kont Adriyen ile Niyazi Bey Arasında İmtiyazı Alma Mücadelesi ve Osmanlı Devleti'nin Nihai Kararı	50
C. Osmanlı Devleti ile Niyazi Bey Arasında İmzalanan Mukavelenâme ve Sonrasında Yaşanan Gelişmeler	62
a. İzmir Su İmtiyazının Niyazi Bey'e Verildiğine Dair Mukavelenâme	63
b. İzmir Suları İmtiyazının Devri ve İzmir Osmanlı Anonim Su Şirketinin Kuruluşu	67
c. Şirketin Faaliyete Geçmesi ve İmtiyaz Süresinin Uzatılması	72
d. Hizmetler, Aboneler ve Su Tarifeleri	76
D. Cumhuriyet Döneminde İzmir Su Şirketi ve Şirketin Satın Alınması	83
a. Cumhuriyet Döneminde İzmir'de Su Tarifeleri, Aboneler ve Şirketin Kâr-Zarar Durumu	84
b. İzmir Su Şirketi'ne Ait Gayrimenkuller ve Şirket ile Hükümet Arasındaki Vergi İhtilafı	91
c. Şirket Yönetimi ve Personeli	94
d. Şirketin Devlet Tarafından Satın Alınma Nedenleri	98
e. İzmir Su Şirketi'nin Satın Alınma Sözleşmesi ve İzmir Belediyesi'ne Devri	108
II. BÖLÜM: HAVAGAZI İMTİYAZI	115
A. Tarihsel Süreçte Batı'da ve Osmanlı Devleti'nde Havagazı ile Aydınlatma	115
a. Havagazıyla Aydınlatma ve Avrupa'da İlk Uygulamalar	118
b. Osmanlı Devleti'nde İlk Gazhanenin İnşası ve Havagazıyla Aydınlatma	123

c. Osmanlı Devleti'nden Havagazı İmtiyazı Talepleri	126
B. İzmir'de Havagazı İmtiyazı Talepleri	130
a. André Louis Augustin Marchais'in Havagazı İmtiyazı Talebi	131
b. Antoine Edwards'ın Havagazı İmtiyazı Talebi	139
c. Havagazı Şirketi'nin Kuruluşu ve Fabrikanın İnşa Edilmesi Süreci	142
d. İzmir Havagazı Fabrikasının Faaliyete Geçmesi, Fenerler ve Ücretleri	147
e. İzmir Belediyesi İle Havagazı Şirketi Arasındaki İlişkiler	151
f. Havagazı İmtiyazının Uzatılması (27 Kasım 1897)	154
g. Osmanlı Devleti ile Havagazı Şirketi Arasında Yaşanan Vergi İhtilafı	165
h. Osmanlı Devleti İle Havagazı Şirketi Arasında İzmir Şehri'nin Elektrikle Aydınlatılması İmtiyazına Dair Çıkan İhtilaf	169
C. Cumhuriyet Döneminde İzmir Havagazı Şirketi	172
a. İzmir Havagazı Şirketi'nin Sözleşme Yenileme Çabası	172
b. İzmir Havagazı Fabrikasının İzmir Belediyesi Tarafından İşletilmesi	174
c. Havagazı Şirketi'nin İzmir Belediyesi Tarafından Satın Alınması	179
III. BÖLÜM: ELEKTRİK İMTİYAZI	185
A. Tarihsel Süreçte Elektrik Üzerine Çalışmalar ve Elektrikğin Gündelik Yaşamda Kullanılabilir Hale Gelmesi	186
a. Batı'da Elektrikle Aydınlatma ve Elektrik İşletmeleri	188
b. Osmanlı Devleti'nde Elektrikğin Kullanılmaya Başlanması	191

c. Osmanlı Devleti'nde Elektrik İmtiyaz Talepleri	195
B. Osmanlı Devleti'nden İzmir İçin Elektrik İmtiyazı Talebinde Bulunanlar	200
a. Ferdinand Reiser'in İmtiyaz Talebi	201
b. Sir Ellis Ashmead Bartlett ve Osmanlı Devleti'nden İmtiyaz Talepleri	207
c. Osmanlı Devleti ile Company General de Traction Şirketi Arasında Yaşanan Gelişmeler	224
d. İzmir'in Elektrikle Aydınlatılması İçin İmtiyaz Talebinde Bulunan Diğer Müteşebbisler	237
e. İzmir Elektrik İmtiyaz Hakkının İzmir Göztepe Tramvay Şirketi'ne Devri	241
f. Osmanlı Devleti ile İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Arasında Mukavelenamenin İmzalanması	244
g. Şirketin Elektrikle Aydınlatma Adına Faaliyetleri	252
C. Şirketin Devlet Tarafından Satın Alınma Nedenleri	258
D. Şirket Satın Alınma Sözleşmesi ve İzmir Belediyesi'ne Devri	261
IV. BÖLÜM: TRAMVAY İMTİYAZI	272
A. Batı'da ve Osmanlı Devleti'nde İlk Tramvaylar	272
a. Batı'da Tramvayın Kullanılmaya Başlanması	273
b. Tramvayın Osmanlı Devleti'nde Kullanılmaya Başlanması	277
B. Osmanlı Devleti'nden İzmir İçin Tramvay İmtiyazı Talebinde Bulunanlar	282
a. Kordon Tramvayları İmtiyazı	283
a.1. Kordon Tramvayları İşletmesi ve Faaliyetleri	287
a.2. İzmir Rıhtım Şirketi'nin Satın Alınması	292

b. İzmir-Göztepe Tramvay Hattı İmtiyazı	297
b.1. İzmir Göztepe Tramvay Şirketi'nin, İzmir-Urta-Çeşme Buharlı Tramvay Hattı İmtiyaz Talebi	309
b. 2. İzmir Göztepe Tramvay Şirketi İdaresi	319
b. 3. İzmir Göztepe Tramvay Şirketi'nin Faaliyetleri	321
b.4. İzmir Göztepe Tramvay Şirketi'nin Hükümet Tarafından Satın Alınması	330
c. İzmir Belediyesi'nin Kent İçi Toplu Ulaşım Faaliyetleri	332
d. İzmir'den Nif'e Buharlı Tramvay Hattı İmtiyazı	338
SONUÇ	352
KAYNAKÇA	356

GİRİŞ

Kamu hizmeti imtiyazı sözleşmelerinin temel konusunu oluşturan kamu hizmeti kavramı¹, idare hukukunun hayati önem taşıyan temel bir kavramı olarak kabul görmekte birlikte², idare hukuku ile kamu hukukunun en bulanık kalmış³ kavramlarından birisi olarak kabul edilmektedir.

Kamu hizmeti kavramının bu şekilde kabul görmesinin sebebi, tanımlama güçlüğü ve kapsamının belirsizliğinden⁴ kaynaklanmaktadır. XIX. yüzyıl sonlarında Fransa'da Duguit⁵ ve Bordeaux okullarında⁶ ilk kez kullanılmaya başlanılan kavram, ilk kez Fransızca olarak "service public" olarak zikredilmiş ve başlarda "hidematı umumiye" şeklinde Türkçeye uyarlanmış, daha sonraları ise "hidematı amme", "amme hizmeti", "umumi hizmet", "kamusal hizmet" ve "kamu hizmeti"⁷ şeklinde kullanılmaya başlanılmıştır. Ancak, Türkçede kullanılan bu ifadelerden hiçbirinin "service public" kelimesinin tam manasıyla karşılığı olmaması⁸, bunun dışında ideolojik veya ekonomik yaklaşım açısından yahut

¹ Cem Çağatay Orak, Kamu İmtiyazı İmtiyaz Sözleşmelerinde Tahkim, Ankara 2006, s. 5

² A. Ülkü Azrak, İdare Hukuku Ders Notları, İstanbul 1972, s. 7; Onur Karahanoğulları, Kamu Hizmeti (Kavramsal ve Hukuksal Rejim), Ankara 2002, s. 184.

³ Süheyp Derbil, "Kamu Hizmeti Nedir?", A.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi, C.VII, S. 3, Ankara 1950, s. 28; Sıddık Sami Onar, İdare Hukukunun Umumi Esasları, C. I, İstanbul 1966, s. 123; Turgut Tan, "Kamu Hizmeti, Özelleştirme ve Bürokrasinin Azaltılması Üzerine", Türk İdare Dergisi, S. 378, Ankara 1988, s. 73.

⁴ Aydın Gülan, Kamu Hizmeti ve Görüş Usulleri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1987, s. 1.

⁵ Derbil, a.g.m., s. 28; Derbil, Profesör Duguit'in, kamu hukukunu, hatta devleti kamu hizmeti kavramıyla açıklama metodunu yeni bir çıkış olarak kabul etmektedir. Bkz. aynı yer; bir başka ifadeyle kamu hizmeti teorinin kurucusu Duguit'e göre, yöneticiler tarafından yürütülmesi, düzenlenmesi ve denetlenmesi zorunlu olan faaliyetler kamu hizmeti niteliindedir. Yani, kamu hizmetlerinin belirlenmesinde yöneticilere takdir hakkı verilmemekte, bazı faaliyetlerin nitelikleri gereği bu tür hizmetlerden oldukları öngörülmektedir. Bu yönüyle Duguit'in kamu hizmeti anlayışını objektivist olarak kabul edebiliriz. Bordeaux Okulundan Gaston Jeze ise bu tanımlı subjektifletirmiş ve kamu hizmetini, sadece yöneticilerin kamu hizmeti olarak yerine getirmeye karar verdikleri kamusal ihtiyaçlar olarak tanımlamıştır. Bkz. Ali Ulusoy, "Fransız ve Avrupa Birliği Kamu Hizmeti Anlayışlarının Türk Hukukuna Etkisi", A.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi, C.48, Sayı:1, Ankara 1999, s. 167.

⁶ Orak, a.g.e., s. 5; Duguit ve Bordeaux Okulu tarafından oluşturulan kamu hizmeti teorisi ve sistematığı hususunda, dünyadaki birçok ülke ve özellikle Kıta Avrupası ülkeleri gibi Türkiye de kamu hizmeti teori, rejim ve sistematığının benimserken Fransa'dan esinlenmiştir. Bkz. Ulusoy, a.g.m., s. 165.

⁷ Derbil, a.g.m., s.28; Sedat Çal, Türkiye'de Kamu Hizmeti ve İmtiyazın Dönüşüm Öyküsü, Ankara 2008, s. 25.

⁸ Derbil, a.g.m., s.28; Gülhanım Sızlı Erol, Kamu Hizmetlerinin Görülmesinde İmtiyaz Yöntemi ve Türkiye Uygulaması, Ankara 1999, s. 4.

felsefi bağlamda kamu hizmetine değişik yaklaşımların bulunması ve bunun sonucunda da çok farklı kapsamlardan bahsedilmesi⁹, tanımlama ve kapsam karmaşası gibi sorunların ortaya çıkmasına sebebiyet vermektedir. Dolayısıyla kamu hizmeti kavramı üzerindeki tartışmalar, idare hukukçularının öteden beri üzerinde mutabakat sağlayamadıkları belli başlı konulardan birisi, belki de en önde geleni¹⁰ olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle kamu hizmetinin tanımı ile kapsamı hakkında çok farklı yaklaşım ve görüşlerin var olduğunu rahatlıkla ifade edebiliriz.

Günümüzde kamu hizmeti kavramına dair en çok kabul gören tanım, kamu teorisi kavramının ülkemizdeki kurucusu olan Sıddık Sami Onar'ın "*devlet ya da diğer kamu tüzel kişileri tarafından veya bunların gözetim ve denetimleri altında genel, kolektif ihtiyaçları karşılamak, kamu yararını sağlamak için kamuya sunulmuş sürekli ve düzenli faaliyetler*"¹¹ şeklindeki yorumudur. Ancak hemen belirtmemiz gerekir ki kamu hizmeti kavramının belirli ve şaşmaz bir ölçütü yoktur¹². Dolayısıyla daha önce de ifade ettiğimiz üzere konuya ilişkin çok farklı yorum ve görüşler bulunmaktadır. Örneğin konuyla ilişkin bir başka tanım "*kamu hizmetleri, devletin veya diğer kamu tüzel kişilerininin toplumun, halkın veya umurunun ya da toplulukların genel ortak ihtiyaçlarını gereği gibi karşılamak amacıyla ele alıp doğrudan doğruya ifa ettiği, ya da buyruğu ve sorumluluğu altında başkalarına yaptırdığı her türlü faaliyetlerdir*"¹³ şeklindedir.

⁹ Çal, a.g.e., s. 24.

¹⁰ Çal, a.g.e., s. 23-24.

¹¹ Onar, a.g.e., s.13; Bu noktada Onar'ın tanımının, Cumhuriyet döneminin ilk hukuk profesörlerinden olan Mustafa Şeref Özkan'a ait "hükümet edenlerin verdikleri veçheler dahilinde cemiyetin umumi ve müşterek ihtiyaçlarını karşılamak ve tatmin etmek üzere kurulmuş bir teşebbüs" olarak tanımladığı amme hizmeti kavramının geliştirilmiş hali olduğunu görmekteyiz. Özkan'ın "Amme Hizmeti ve Tahlili" hakkındaki değerlendirmeleri için bkz. Mustafa Şeref Özkan, İdare Hukuku Ders Notları (Birinci Sene Birinci Kısım), Ankara 1935, s. 11-37; Kamu hizmeti kavramının tanımı, kapsamı ve kavram üzerine tartışmalar için ayrıca bkz. Tahsin Bekir Balta, İdare Hukukuna Giriş I, Ankara 1968-1970; Birsen Çırakman, "Kamu Hizmeti", Amme İdaresi Dergisi, C. 9, S. 4, Ankara 1976; Metin Günday, İdare Hukuku Dersleri, Ankara 1996; İl Han Özay, Günışığında Yönetim, İstanbul 1994; Şeref Gözübüyük - Turgut Tan, İdare Hukuku (Genel Esaslar), C. I, Ankara 2010.

¹² Lütfi Duran, İdare Hukuku Ders Notları, İstanbul 1982, s. 308; Çal, a.g.e., s. 26

¹³ Duran, a.g.e., s. 307.

Son yıllarda kamu hizmeti kavramı üzerine yapılan en geniş kapsamlı tanım ise İl Han Özay'a aittir. Özay, kamu hizmetinin tanımı yaparken şu 3 hususa dikkat çekmektedir¹⁴;

1. Ortak, genel yani kollektif ve karşılanmamış bir gereksinimin bulunması;
2. Bu ihtiyacın bir kere giderilmekle tükenmeyip süreklilik göstermesi,
3. Giderilmediği, daha doğrusu topluma haz vererek giderilmediği, yani tatmin edilmediği takdirde de bir huzursuzluğun baş göstereceği ve böylece kamu düzeninin bozulabileceği öngörüsü.

Görüldüğü üzere kavramın çerçevesi zaman içerisinde değişmiş olsa da özetle denilebilir ki; kim tarafından yapılırsa yapılsın, genel, sürekli, zorunlu ve ortak bir ihtiyacı karşılamaya yönelik etkinliklere kamu hizmeti¹⁵ denilmektedir.

Kamu hizmetlerini kendi içinde genel ve yerel olarak ikiye ayırmak mümkündür. Zira devlet eliyle yürütülen ve iktisadi bir mahiyet arz etmeyen¹⁶ iç ve dış güvenlik gibi hizmetler ülke genelini kapsamakta ve bölünemez niteliğe sahiptirler¹⁷. Dolayısıyla bu tür hizmetleri genel kamu hizmeti kapsamında değerlendirmemiz gerekir. Buna karşılık yerel kamu hizmetleri ise, herhangi bir bölgenin veya yerleşim biriminin, yukarıdaki tanıma uygun olarak, genel, sürekli, zorunlu ve ortak bir ihtiyacını karşılamaya yönelik gerçekleştirilen hizmetlerdir. Bu hizmetler, "*yerel nitelikli kamu hizmeti*" ya da "*mahalli kamu hizmeti*" olarak adlandırılmaktadır. Dolayısıyla çalışmamızda ele aldığımız, İzmir şehrinin su, havagazı, elektrik ve tramvay imtiyazları da birer kamu hizmeti imtiyazıdır.

Kamu hizmetlerinin sağlanmasında beş yöntem kullanılmıştır Bunlar, emanet usulü, müşterek emanet yöntemi, iltizam usulü, ruhsat yöntemi ve imtiyaz usulüdür. Emanet usulü yöntemi, kamu hizmetlerinin kamu kesiminde yer alan kurum ve kuruluşlara gördürülmesi yöntemidir. Başka bir ifadeyle emanet, bir

¹⁴ Bkz. İl Han Özay, "Türkiye'deki Klasik Kamu Hizmeti Anlayışı: Çok Yaşa ya da A Tes Amour", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt 56, Sayı 1-4, İstanbul 1998, s. 295.

¹⁵ Yahya Zabunoğlu, "Bir İdari Sözleşme Türü Olarak Kamu Hizmeti İmtiyaz Sözleşmeleri", Hukuk Kurultayı 2000, Ankara 2000, s. 493.

¹⁶ Mustafa Şeref Özkan, İdare Hukuku Ders Notları, Ankara 1935, s.55.

¹⁷ Azim Öztürk, 21. Yüzyıl Türkiye'si İçin Yerel Yönetim Modeli, İstanbul 1997, s. 37.

kamu hizmetinin devlet ya da diğer kamu tüzel kişileri tarafından doğrudan doğruya kendi örgütü ve o hizmete ayrılmış aynı ve şahsi vasıtalarla gördürülmesidir¹⁸. Dolayısıyla emanet usulünde, hizmeti yürütmek için ayrı bir tüzel kişilik oluşturulmamaktadır. Bilakis yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, hizmet, idareye bağlı birimlerce gerçekleştirilmektedir. Ayrıca hizmetin sağlanması için gerekli olan sermaye ve personel de yine idarenin kendi imkânları tarafından karşılanmaktadır¹⁹.

Osmanlı Devleti örneğinde emanet usulü uygulamasını ele aldığımızda, bu usule devlet tarafından sıklıkla müracaat edildiğini görmekteyiz. Zira başta mukataaların²⁰ işletilmesi olmak üzere, hükümet konakları, hapishaneler²¹, telgrafhaneler²² vs. gibi devlet dairelerinin inşası, tamiri ve asar-ı atıkanın restorasyonlarında²³, şehirlerin altyapı ve yol sorunlarının giderilmesinde, devlet kurumlarının alet-edevat gibi bir takım ihtiyaçlarının karşılanması²⁴ gibi

¹⁸ Çırakman, a.g.m., s.86; Günday, a.g.e., s.322; Erol, a.g.e., s. 30.

¹⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Gözübüyük-Tan, a.g.e., 452-453.

²⁰ Mukataa: Arazinin kesime verilmesi, muayyen kira karşılığında birine bırakılması. Bağ, bahçe, arsa haline getirilen ekim toprağı için verilen vergi. Ferit Devellioğlu, Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, Ankara 1996, s. 679; Osmanlı Devleti'nde yıllık, nakdi, belirli bir gelir getiren müesseseler "mukataa" olarak adlandırılmıştır. Bkz. Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", Osmanlı Devleti Tarihi, Editör: E.İhsanoğlu, Cilt 2, İstanbul 1999, s. 543; Mukataalar, başlıca üç yöntemle işletilmiştir. Bunlar; iltizam, emanet ve XVII. yüzyılın sonlarından itibaren malikanedir. Bkz. Ahmet Tabakoğlu, "Klasik Dönemde Osmanlı Ekonomisi", Türkler, Cilt 10, Ankara 2002, s. 671; Ayrıca "mukataa" hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Baki Çakır, Osmanlı Mukataa Sistemi (XVI-XVII. Yüzyıl), İstanbul 2003.

²¹ Örneğin 1886 yılında Kastamonu Nisa hapishanesinin müceddeden yani yeniden inşasında hükümet, emanet usulünü tercih etmiştir. Bkz. BOA. *DH.MKT. 1366-90*. (21.Z.1303-19.09.1886)

²² Arşiv vesikalarında emanet usulü yöntemiyle ülkenin birçok bölgesinde kullanılmaz durumdaki telgrafhanelerin yeniden inşa veya tamir edildiğini görmekteyiz. Örneğin harap vaziyette bulunan Tiran telgrafhanesi BOA. *DH.MKT. 2058/75* (17.Ş.1320-06.03.1893) ile Bodrum Posta ve Telgrafhanesi emanet usulüyle tamir edilmiştir. BOA. *DH.MKT.2624/92*. (11.N.1326-07.10.1908); Erzincan telgrafhanesi ise yine emanet usulü yöntemiyle yeniden inşa edilmiştir. BOA. *BEO. 295/22094*. (06.R.1311-16.10.1893).

²³ Osmanlı Devleti, zaman zaman asar-ı atıkların restorasyonunda da emanet usulünü kullanmayı tercih etmiştir. Örneğin Zeyrek'te bulunan Kilise Cami'sinin asar-atıkadan olması ve mimari özelliği nedeniyle ihale usulü yerine emanet usulü yöntemiyle restorasyonunun yapılmasına karar verilmiştir. BOA. *MV. 159-58*. (05.Z.1329-27.11.1911)

²⁴ Osmanlı hükümeti, Konya, İzmir, Trabzon, Beyrut ve Manastır vilayetlerindeki Rasathaneler için gerekli olan aletlerin Paris'teki fabrikalardan emanet usulü ile satın alınmasını kararlaştırılmıştır. BOA. *MV.159-114*. (06.Z.1329-28.11.1911); bu tür örnekleri daha da çoğaltmak mümkün olmakla birlikte emanet usulü yöntemiyle devlet tarafından gerçekleştirilen bir başka satın alma ise, Manastır'da bulunan tüm Mekâtib-i İbtidaiyye öğrencilerine dağıtılmak üzere onbeş bin adet İlmihâl'in satın alınmış olmasıdır. BOA. *MV. 159-66*. (07.Z.1329-29.11.1911), BOA. *BEO. 3971-297779*. (08.Z.1329-30.11.1911).

hususlarda devlet uzun yıllar emanet usulü uygulamasını kullanmayı tercih etmiştir.

Kamu hizmetlerinin tesisinde kullanılan bir diğer yöntem, müşterek emanet usulüdür. Bu yöntem, bir kamu hizmetinin hasar ve zararı idareye ait olmak üzere, gelir üzerinden belirli bir para karşılığı özel bir şahsa gördürülmesi yöntemidir. Müşterek emanet yönteminde, sermaye hükümete ait olmakta, özel kişi de bilgisi ve emeği ile hizmeti yürütmektedir. Hizmeti sunduğu kişilerden aldığı ücret ile masraflarını karşılayan özel kişi, geriye kalan parayı da hükümetle yaptığı anlaşma çerçevesinde paylaşmaktadır²⁵.

İltizam yönteminde ise, mültezim adı verilen kişiye, götürü veya orantılı kazanç ya da ücret karşılığında idari bir sözleşme kamu hizmeti gördürülmektedir. Osmanlı Devleti'nde aşar veya öşür denilen tarım ürünleri vergisi gibi bazı vergilerin toplanması iltizam yöntemine bağlanmıştır. Ruhsat yönteminde de, idarenin vereceği izinle kamu hizmeti özel kişilere yaptırılır. Müşterek emanet, iltizam ve imtiyaz usullerinin aksine, bu yöntemde idare ile kişi arasında bir sözleşme bulunmaz. Dolayısıyla, idarenin hizmeti gören kişi üzerinde geniş bir denetim ve gözetim yetkisi vardır²⁶.

XIX. yüzyıl ortalarından itibaren Batı'da ve yüzyılın ortalarından itibaren de Osmanlı Devleti'nde, kamu hizmetlerinin sağlanmasında en çok müracaat edilen usul ise imtiyaz²⁷ usulüdür. İmtiyaz usulü, günümüzde uygulanmakta olan

²⁵ Erol, a.g.e., s. 31.

²⁶ Erol, a.g.e., 32; Başbakanlık Osmanlı Arşivlerinde konuya ilişkin çok sayıda belge bulunmaktadır. Örnek teşkil etmesi bakımından iltizam usulüne dair birkaç belgenin özetini vermeyi uygun gördük; Kars kaymakamı Sırrı Paşa'ya Van Sancağı'nın iltizamı verilmiştir. Bkz. BOA. *MVL*. 5/25 (9.R.1262/4 Nisan 1846); Aynı şekilde Musul'da da on altı adet iltizam, Musul valisine verilmiştir. Bkz. BOA. *İ.DH*. 148/7641 (1.C.1263/16 Mayıs 1847); İmtiyaz usulünden önce, madenlerin işletilmesi için de iltizam yöntemi kullanılmıştır. Örneğini İzmir dahilinde bulunan zımpara madenlerinin iltizama verilmesi düşünülmüştür. Bkz BOA. HR.TO. 491/77 (11 Ocak 1865). Aynı şekilde bazı ormanlar ve ılıcaların işletilmesi için de iltizam usulü uygulanmıştır. İzmir-Bayındır'da bulunan bir ılıca iltizam usulüyle işletilmiştir. Bkz. BOA. *MV*. 72/53 (10.Ca.1310/30Kasım 1892).

²⁷ Sözlükte "ayrıcalık, üstünlük" anlamına gelen imtiyaz kelimesi, bir devletin kendi ülkesinde özellikle yabancı kişi, zümre, kurum veya devletlere verdiği bazı iktisadi hak ve ayrıcalıkları ifade etmektedir. Bkz. Cengiz Kallek, "İmtiyâzât", Diyanet İslam Ansiklopedisi, Cilt 22, İstanbul 2000, s.242; Devellioğlu imtiyaz kelimesini, "*başkalarından ayrılma, farklı olma, ayrıcalık ve bir işi başkaları yapmamak üzere, hususi müsaade ile bir kimseye veya bir müesseseye verme*" şeklinde tanımlamaktadır. Bkz. Develioğlu, a.g.e., s. 434; Şemseddin Sami ise kelimeyi, "*Diğerlerinden*

“Yap-İşlet-Devret” yöntemiyle büyük benzerlikler göstermektedir. Nitekim imtiyaz usulü, idarenin bir gerçek kişi ile yaptığı sözleşme uyarınca belli bir kamu hizmetinin masrafları, kâr ve zararı özel kişiye ait olmak üzere, kurulması, işletilmesi²⁸ ve imtiyaz müddetinin sonunda bütün alet-edevat ve emlâki ile birlikte devlete terkedilmesidir. Bu tanımda yer alan “kâr ve zararı özel kişiye ait olmak üzere” ifadesi, Osmanlı Devleti tarafından verilen imtiyazlara dair yapılan mukavelelerin hepsinde “*sahib-i imtiyaz masrafı ve zarar ve hasarı tarafına ait olmak üzere...*” şeklinde yer almaktadır²⁹.

Kamu hizmeti imtiyazı, dünyada liberal ekonomi düzeninin hâkim olmaya başlamasıyla birlikte, demiryolu, rıhtım, havagazı, su, elektrik, tramvay gibi kamu hizmetlerinin görülme biçimi olarak ortaya çıkmıştır³⁰. Osmanlı döneminde pek çok kamu hizmeti için bu yola başvurulmuş, Cumhuriyet döneminde imtiyazlı şirketlerin satın alınması neticesinde, bu hizmetler kamu kurumlarına verilmiştir³¹. Cumhuriyet döneminde imtiyazlar, imtiyaza konu edilmiş olan kamu hizmetlerinin devlet tarafından yürütülmesinde kamu yararı olduğu gerekçesiyle ve yabancı girişimcilerin sömürülerine son vermek düşüncesiyle tasfiye edilmiştir³². Ayrıca Cumhuriyet dönemiyle birlikte, imtiyazlı şirketlerin

ayırılma, farklı olma. Temettülü, masraflı veya mesuliyetli bir işin başkaları yapmamak üzere bir adam veya şirket ve heyete tahsisi, müsaade-i mahsusa, ruhsat: demiryolu, vapur, maden, fabrika, gazete imtiyazı. İmtiyaz ruhsatnamesi, berati” anlamlarını taşıdığını belirtmektedir. Bkz. Şemseddin Sami, Kamus-ı Türki, İstanbul 1998, s. 164.

²⁸ Metin Günay, İdare Hukuku, Ankara 2003, s. 309.

²⁹ Örnek teşkil etmesi açısından İzmir şehrinin su ve elektrik imtiyazlarını verebiliriz. Zira, İzmir şehrinin su imtiyazına dair İbrahim Niyazi Bey ile 18 Temmuz 1893 tarihinde yapılan mukavelenamenin 9. maddesinde bu hüküm yer almaktadır. Bkz. BOA. *İ.İMT.* 1/1311-M-1 Lef 2-3. (3.M.1311/17 Temmuz 1893); BOA., *Mukavele Defteri*, C.7, (Mukavelename ve Şartname) s. 44-51; *Düstur*, Birinci Tertip, C. 6, (Mukavelename ve Şartname) Ankara 1939, s. 1411-1423; *Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası*, Dokuzuncu sene, 16 Şubat 1311, s. 345-367; *Mukavelat Mecmuası*, Cilt VI, Dersaadet 1310, s.1780-1790; İngiliz Parlamenter Sir Ellis Bartlett ile 30 Temmuz 1899 tarihinde yapılan “İzmir Şehrinde Tramvay İçin İstimal Olunacak Kuvve-i Cerriye-i Elektrikiye İmtiyaz Mukavelenamesi”nin 4. maddesinde de bu hüküm bulunmaktadır. Bkz. BOA. *Y.A.RES.* 101/56 Lef 5-6. (4.Ra.1317/12 Temmuz 1899); BOA. *Y.A.RES.* 101/70 (18.Ra.1317/26 Temmuz 1899); Lef-3-4; *Düstur*, Birinci Tertip, Cilt 7, (Mukavelename ve Şartname) Ankara 1941, s. 289-305; *Mukavelat Mecmuası*, Cilt 7, İstanbul 1315, s. 286-310.

³⁰ Duran, a.g.e. 331; Turgut Tan, “Kamu Hizmeti İmtiyazından Yap-İşlet-Devret Modeline”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Cilt 47, Sayı 3, 1992, s. 308.

³¹ Tan, “Kamu Hizmeti ...”, s. 308.

³² Erol, a.g.e., s. 106.

isimlerinde geçen “Osmanlı” kelimesi kaldırılarak, yerine “Türk” kelimesi getirilmeye başlanmıştır³³

Osmanlı Devleti döneminde, imtiyaza talip olan kişi veya şirket, aldığı imtiyazı hayata geçirebilecek sermayesinin bulunduğunu, bankalardan alacağı teminat mektubu ile ispatlamak zorundaydı. Nitekim bu husus Düstur’da şu şekilde yer almaktadır³⁴;

“Sahib-i istidânın müsâ’ade-i imtiyâziyeden neşet eden şerâ’it ve ta’ahhüdâtın temâmi-i icrasına servet ve iktidârı bir suret-i kâfiyede emniyet bahş olmadığı hâlde istid’a nâmesiyle mutasavver olan teşebbüsün icrâsına girişecek ve kudret-i mâliyeleri şerâ’it-i imtiyâziyeden terettüb eden ta’ahhüdâtın temâmî-i ifasına zimân-i kâfi olacak olan sermaye dârân taraflarından yolunda ve muntazam bir kıt’a vekâletnâme dahi takdim etmesi lazım gelecektir.”

Osmanlı Devleti’nin üzerinde hassasiyetle durduğu bir başka konu ise, imtiyaza talip olanlardan en iyi teklifi kimin verdiği meselesidir. Örneğin İzmir şehrinin su imtiyazının verilmesi sürecinde, 7 müteşebbis hükümete teklifte bulunmuştur. Bu süreçte hükümet, en iyi teklifi kimin yaptığını belirlemek üzere mukayeseli tablolar hazırlatmış ve en iyi teklifi kimin sunduğunu bu yolla tespit etmeye çalışmıştır³⁵. Nitekim konuya ilişkin 1882 yılında bir de padişah iradesi yayınlanmış ve bu suretle kamu hizmeti ile ilgili imtiyazların gazetelerde ilan edilerek, müteşebbisler içinden en uygun teklifi verene imtiyazın verilmesi usulü benimsenmiştir³⁶.

³³ Düstur, Üçüncü Tertip, Cilt 5, İstanbul 1931, s. 1187. s

³⁴ Düstur, Birinci Tertip, Cilt 3, İstanbul 1293, s.498-499; İmtiyaza talip olanlar, sermaye durumlarını belgelemek adına bankalardan teminat mektubu getirmek zorundaydılar. Ancak, İzmir’de verilen ilk kamu hizmet imtiyazı olan “Havagazı İmtiyazı”nda böyle bir şart aranmamıştır. Buna karşılık şehrin su imtiyazının verilme sürecinde, imtiyaza talip olanların çeşitli bankalardan aldıkları teminat mektupları, Osmanlı Devleti tarafından uzun süre tetkik edilmiştir. Bu noktada devletin özellikle üzerinde durduğu husus, teminat mektubunu veren bankanın güvenilirliği meselesi olmuştur. Bkz. İlgili bölümler.

³⁵ Bkz. BOA. ŞD. 2613/29 Lef 15. (28.L.1310/15 Mayıs 1893); bir başka belgede ise şu ifadeler yer almaktadır; “...imtiyaz-ı mezkurun mukavele ve şartnâmesi tanzim ve gazetelerle ilan olunarak en nâfi şerâ’it dermeyan eyleyenlere ihale olunmak üzere...” bkz. BOA. MV. 125/39 (26.Z.1326/19 ocak 1909).

³⁶ “...talibleri uhdelerine ihâlesine irâde-i seniyye-i mülûkâne şeref müteallik buyurulmuş olan umûr-ı nâfi’anın cinsi ve nevlere muhtasaran bâ-telgraf Paris Sefaret-i Seniyyesine bildirilip orada

Osmanlı Devleti tarafından imtiyazlara ilişkin ilk yasal düzenleme ise, 23 Haziran 1910 yılında “Menâfi-i Umumiyyeye Mûteallik İmtiyâzât Hakkında Kanun” ile düzenlenmiştir³⁷. Kanun çıkmadan önceki süreçte pek çok keyfi uygulamanın olduğunu ifade edebiliriz. Zira imtiyazların verilme süreçlerinde müteşebbisler, ya saraya yakın isimler vasıtasıyla doğrudan kendi adlarına imtiyaz talebinde bulunmakta ya da yine saray nezdinde itibarı olan kimselerle anlaşarak, bu kişilerin imtiyazı almasından sonra imtiyaz hakkını devralmaktaydılar. Nitekim İzmir su imtiyazının verilmesi sürecinde yaşanan gelişmeler, bu duruma verilebilecek en iyi örneklerden biridir. Devletten imtiyazı alan yerli müteşebbis, kısa bir süre sonra, bu hakkını yabancı bir şirkete devretmiştir. Aynı şekilde Terkos suları imtiyazını alan, Altıncı Daire-i Belediyenin ilk başkanı olan Mehmet Kamil Bey, imtiyazı aldıktan sonra bu hakkını bir yabancı şirkete devretmiştir³⁸.

Osmanlı Devleti’nden imtiyaz talebinde bulunanlar, Bâb-ı Âli’ye müracaat ederlerdi. Ancak zaman zaman müteşebbislerin mahalli idarelere de müracaat ettiklerini görmekteyiz³⁹. Böyle durumlarda mahalli idare, kendisine yapılan müracaatı derhal hükümete bildirmek zorundaydı. Müteşebbislerin Bâb-ı Âli’ye müracaatından sonra, uygun bulunan başvurular Ticaret ve Nafia Nezareti’ne gönderilir, imtiyaz sözleşmesi hazırlanarak Bab-ı Ali’ye geri gönderilirdi. Meclis-i Vükela hukuka uygunluğunu kontrol amacıyla sözleşmeyi Şura-yı Devlet’e gönderir, uygun bulunması halinde padişah onayına sunulurdu⁴⁰. Padişah tarafından onaylanan sözleşme Osmanlı Devleti ile imtiyaz alan şirket arasında imzalanırdı. Sözleşme metinleri, Mukavelename ve Mukavelat⁴¹ ile İmtiyazat⁴² defterlerine kaydedilirdi.

Ajans Havas vesâtatıyla bi'l-cümle Paris ve Londra jurnallerine derc ile ilan ettirilmesi ve bundan böyle verilecek imtiyâzâtın pey-der- pey yine bu suretle neşr ve işâ'ası ve bunların Dersaadet'de çıkan evrâk-ı havâdise dahi derciyle ilanı...” Bkz. BOA. Y.PRK.BŞK. 7/17(4.S.1300/15Aralık 1882).

³⁷ Bkz. Takvim-i Vekayi, 24 Haziran 1326.

³⁸ Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi, çalışmamızın “Su İmtiyazı” bölümünde verilmiştir.

³⁹ Örneğin, İzmir’de Punta (Alsancak)-Halkapınar arasında bir tramvay hattı inşası ve işletilmesi için Ahmet Sabri Efendi isimli müteşebbis, İzmir Belediyesi’ne müracaat etmiştir. Bkz. BOA. BEO. 2114/158537 (17.R.1321/13 Temmuz 1903).

⁴⁰ Düstur, Birinci Tertip Cilt 4, İstanbul 1293, s.482.

⁴¹ İçeriğinde, demiryolu, aydınlatma, yol, liman, maden, fabrika vs. konularında yapılmış mukavelenameler mevcuttur. Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bu defterler Mukavelename, Mukavele ve Mukavelat Defterleri adlarıyla üç ayrı başlık altında bulunmaktadır. Mukavelename,

Osmanlı Devleti'nin imtiyaz usulünü tercih etme nedenlerini ele aldığımızda, en bariz sebebin devletin içinde bulunduğu ekonomik koşullar olduğunu ifade edebiliriz. Bilindiği üzere Osmanlı Devleti, 1854 yılında Kırım Savaşı'ndan sonra dış borçlanmalara başlamış ve 1874 yılına kadar 15 ayrı dış borçlanma yapılmıştır. 1875 yılına gelindiğinde dış borçların tutarı 2.000.000 sterline yaklaşmış, anapara ve faiz ödemeleri ise 11.000.000 sterlini bulmuştu. Tüm gelirlerin 18.000.000 sterlin dolaylarında olduğu düşünülür ise mali durumun vahameti daha da anlaşılacaktır. Nitekim 1875 sonbaharında Osmanlı Devleti borç ödemelerinin yarı yarıya indirdiğini açıklamış ve ertesi yıl da tüm borç ödemelerini durdurmuştur⁴³. 1881 yılında da bahsi geçen dönem içerisinde alınan borçları ödemek üzere Dûyun-ı Umumiye İdaresi kurulmuştur⁴⁴. Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere bu ekonomik koşullar içerisinde Osmanlı Devleti'nin, kentsel alt yapı hizmetlerini tesis etmesi düşünülemezdi. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin, bahsi geçen dönemde kamu hizmetlerinin sağlanmasında imtiyaz usulünü uygulamaktan başka çaresi bulunmamaktaydı. Bu bağlamda çalışmamızda ele aldığımız, İzmir'in su, havagazı, elektrik ve tramvay imtiyazlarının tamamının imtiyaz usulü ile ve yabancı sermaye tarafından tesis edildiğini görmekteyiz.

Yabancı sermayenin, kendileri bakımından, en elverişli koşullarla Osmanlı ülkesine girmesi için gerekli ortamı hazırlayan temel faktörlerden biri şüphesiz

Mukavele ve Mukavelat Defterleri 38 adet defterden oluşmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, İstanbul 2000, s. 229-230.

⁴² Osmanlı Devleti'nin resmi müsaade neticesinde şahıslara veya kurumlara vermiş olduğu her türlü imtiyaza dair kararların kaydedildiği defterlerdir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde "İmtiyaz Defterleri" adı altında ve 1829-1916 yıllarını kapsayan 6 adet defter bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, s. 227-228.

⁴³ Ali Yavuz, "Başlangıcından Bugüne Türkiye'nin Borçlanma Serüveni: Durum ve Beklentiler", SDÜ. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 20, Aralık 2009, s. 206.

⁴⁴ Emine Kıray, Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar, İstanbul 1995, s. 173; Ayrıca bkz. Alptekin Müderrisoğlu, Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları, Ankara 1990; Şevket Pamuk, Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, İstanbul 1994; Rıfat Önsoy, Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları, Ankara 1999; Şevket Pamuk, Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi, Ankara 1984; Şevket Pamuk, Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi (1500-1914), İstanbul 2005; Zafer Toprak, Türkiye'de Milli İktisat (1908-1918), Ankara 1982; Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Ankara 1994; V. Necla Geyikdağı, Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye (1854-1914), İstanbul 2008.

kapitülasyonlar olmuştur. Osmanlı ülkesinde geniş yatırım imkânları bulan Avrupalı sermayedarlar, kendi aralarında kurdukları şirketler ile ulaştırma, bankacılık, sanayi, madencilik, tarım ve nihayet kentsel alt yapı hizmetleri olan su, elektrik, havagazı, tramvay gibi alanlarda yatırımlar yapmışlardır. Yerli girişimciler ise bu süreçte, hem sermaye yetersizliği, hem de kapitülasyonların yabancılara sağladığı ayrıcalıklarla baş edememişlerdir. Dolayısıyla, yukarıda saydığımız tüm sektörlerde, hâkim unsur Avrupalı sermayedarlar olmuştur⁴⁵. Aşağıdaki tabloda 1914 yılında yabancı sermayenin, Osmanlı Devleti'nde sektörlere dağılımı verilmiştir⁴⁶;

Tablo 1

Sektör	Toplam (Sterlin)	Pay (%)
Demiryolları	46.868.000	63,1
Limanlar	3.191.000	4,3
Belediye Hizmetleri (su, havagazı vs.)	3.816.000	5,1
Bankacılık	8.900.000	12
Sigortacılık	550.000	0,7
Sanayi	3.959.000	5,3
Madencilik	2.372.000	3,7
Toplam	74.305.000	100

Tablodan da anlaşıldığı üzere, Osmanlı Devleti'ndeki yabancı sermaye, ağırlıklı olarak demiryolları sektöründe yatırım yapmıştır. Onu bankacılık ve sanayi sektörleri takip etmiş ve %5,1'lik pay ile kamu hizmetleri, yabancı sermayenin en çok yatırım yaptığı dördüncü sektör olmuştur. Kamu hizmetlerinin sağlanması hususunda ise, Osmanlı Devleti'nden ağırlıklı olarak Fransız, İngiliz ve Alman müteşebbisler imtiyaz almıştır. Ancak çalışma sahamız olan İzmir'deki, su, havagazı, elektrik ve tramvay imtiyazlarından, su, elektrik ve kentteki bir tramvay hattını Belçika menşeli şirketler, kentteki diğer tramvay hattını Rıhtım imtiyazına sahip olan bir Fransız şirket ve havagazı işletmesini de bir İngiliz şirket almıştır. Bu bağlamda, Belçikalıların İzmir'deki faaliyetleri dikkat çekicidir. Aynı şekilde dikkat çekici bir diğer husus ise, Almanların İzmir'de hiçbir kamu imtiyazını alamamış olmasıdır. Gerçi Almanlar, kentin elektrik imtiyazını alabilmek için çok mücadele etmişlerdir. Hatta bu süreçte Alman Büyükelçisi

⁴⁵ Müderrisoğlu, a.g.e., s. 59.

⁴⁶ Pamuk, Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık..., s. 75.

defalarca hükümet nezdinde girişimde bulunmuş olmasına rağmen, bir netice elde edememiştir. Ancak Büyükelçinin girişimleri, imtiyazın İngilizlerin eline geçmesine engel olmuştur⁴⁷.

“Tanzimat’tan Cumhuriyet’e İzmir’de Kamu Hizmeti İmtiyazları” başlıklı tez çalışmamız, Osmanlı’dan Cumhuriyet’e, bir kentin kamu hizmetleri imtiyazlarını ele alan birkaç çalışmadan biri olma özelliğindedir. Zira konuya ilişkin olarak, daha önce sadece İstanbul ve İzmir şehirleri için çalışmalar yapılmıştır. Bunlardan, Ali İhsan Öztürk tarafından yapılan “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İstanbul Mahalli Kamu Hizmeti İmtiyazları”⁴⁸ başlıklı çalışma, İstanbul’un Avrupa ve Anadolu yakaları için su imtiyazlarını, aynı şekilde tramvay imtiyazlarını, tünel imtiyazını, Beyoğlu, İstanbul Yakası ve Anadolu Yakası havagazı imtiyazlarını, elektrik imtiyazını ve Boğaz’daki vapur imtiyazlarını ele alması hasebiyle oldukça geniş bir içeriğe sahiptir. Ancak çalışmada dikkatimizi çeken husus, bahsini ettiğimiz imtiyazların çok yüzeysel olarak ele alınmış olmasıdır. Zira Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Başbakanlık Cumhuriyet Arşivlerinde yaptığımız çalışmalar esnasında, İstanbul’daki kamu hizmetlerine dair rastladığımız belgeler, bu imtiyazların hemen hemen her birinin ayrı birer çalışma konusu olabileceğini ortaya koymaktadır.

Sadık Kurt tarafından hazırlanan “İzmir’de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850-1950)”⁴⁹ başlıklı çalışma ise, alanında bir ilk olma özelliğini taşımaktadır. Zira XX. yüzyılın başlarında İzmir’i konu edinen çalışmaların büyük çoğunluğunda, Kurt’un çalışmasına atıf yapılmaktadır. Biz de çalışmamız esnasında zaman zaman bu çalışmadan istifade ettik. Ancak kanaatimizce çalışmanın en büyük ve önemli eksikliği, Osmanlı arşivlerinde bulunan belgelerden çok az yararlanılmış olmasıdır. Çalışmada, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi’nden ise hiç istifade edilmemiştir. Buna karşılık çalışmanın

⁴⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. “Elektrik İmtiyazı” bölümü.

⁴⁸ Ali İhsan Öztürk, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İstanbul Mahalli Kamu Hizmeti İmtiyazları”, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2003.

⁴⁹ Sadık Kurt, “İzmir’de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850-1950)”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 1996.

şekillenmesinde, İzmir basınında yer alan haberler belirleyici rol oynamıştır. Dolayısıyla Kurt'un çalışmasında, İzmir şehrine dair kamu hizmeti imtiyazlarının ağırlıklı olarak Cumhuriyet dönemindeki süreçlerinin ele alındığını ifade edebiliriz.

İstanbul ve İzmir haricinde, Beyrut şehrine dair Kürşat Çelik tarafından hazırlanan "Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1839-1918)"⁵⁰ başlıklı bir çalışma bulunmaktadır. Yazar, çalışmasında Beyrut'u tüm yönleriyle ele almıştır. Dolayısıyla çalışmada, kamu hizmetlerine dair yaşanan gelişmeler çok ayrıntılı olarak ele alınmamıştır.

Sevim Erdem tarafından hazırlanan "Sultan II. Abdülhamit Devri Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri"⁵¹ başlıklı çalışma ise, bütünü görme adına önemli bir çalışmadır. Bu kadar geniş kapsamlı bir çalışmanın üstesinden gelmenin zorluğunu kabul etmekle birlikte, çalışmada bayındırlık faaliyetlerinden çok yüzeysel bahsedilmesi dikkat çekicidir. Ayrıca eserde, özellikle incelediğimiz, İzmir'deki kamu hizmeti imtiyazları hususlarında önemli hata ve eksikliklerin olduğu görülmüştür. Örneğin, İzmir'in su imtiyazını Niyazi Bey'in aldığı doğru olarak ifade edilmekte ancak devamında Niyazi Bey'in "*ortaklarıyla birlikte bir şirket kurduğu, daha sonra ortaklarıyla anlaşmazlığa düşerek tek başına hareket etmeye başladığı ve İzmir halkını taşıma su kültüründen kurtararak, modern kentleşme anlayışına uygun borular döşediği*"⁵² ifade edilmektedir. Yazarın bu bilgilere nereden ulaştığı tartışma konusudur. Zira İbrahim Niyazi Bey, imtiyazı aldıktan yaklaşık bir yıl sonra imtiyazı, Belçika menşeli bir şirkete devretmiştir. Bu yönüyle, İzmir şehrinin modern anlamda su şebekesine kavuşmasında Niyazi Bey'in hiçbir katkısı bulunmamaktadır. Ayrıca gerek imtiyazın talep edildiği süreçte, gerekse imtiyaz alındıktan sonra, Niyazi Bey'in ortağının bulunmaması da belirtmemiz gereken bir diğer husustur. İzmir'in havagazı imtiyazına dair, yazarın çalışmasında yer alan bilgiler doğru, ancak eksiktir. Nitekim yazar, İzmir

⁵⁰ Kürşat Çelik, "Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1839-1918)", Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ 2010.

⁵¹ Sevim Erdem, "Sultan II. Abdülhamit Devri Osmanlı Devleti'nde Bayındırlık Faaliyetleri", Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ 2010.

⁵² Erdem, a.g.t., s. 425-426.

Havagazı Şirketi'nin 1897 yılında imtiyaz süresini uzatma teşebbüsünün Osmanlı Devleti tarafından reddedildiğini doğru olarak ifade etmiştir. Ancak bundan sonraki sürece ilişkin çalışmada herhangi bir bilgi bulunmamaktadır⁵³. Zira 1897 yılı Mart ayında şirketin, imtiyazı uzatmaya yönelik girişimleri hükümet tarafından kabul görmemekle birlikte, Ekim 1897'de yapılan ek sözleşme ile şirketin imtiyaz müddeti, bir önceki imtiyaz süresinin bitiminden itibaren 40 yıl süreyle uzatılmıştır. Aynı şekilde, İzmir şehrinin elektrik imtiyazına dair bilgiler de eksiktir. Yazar, Sir Ellis Ashmead Bartlett'in Osmanlı Devleti'nden imtiyaz talebinde bulunduğunu⁵⁴ ifade etmekte, ancak imtiyazın akıbetine dair hiçbir bilgi vermemektedir. Dolayısıyla bu çalışma hakkında, çalışma konusu bakımından her başlığa temas edilmiş, fakat hiçbir bayındırlık faaliyeti teferruatlı bir şekilde incelenmemiştir diyebiliriz.

Tetkik eserleri ele aldığımızda ise, konuyla doğrudan bağlantılı herhangi bir eser bulunmamaktadır. Bir başka ifadeyle, İzmir'deki kamu hizmeti imtiyazlarını başlı başına ele alan herhangi bir tetkik eser yoktur. Konuya ilişkin çalışmalar daha ziyade, İstanbul şehrindeki kamu hizmeti imtiyazlarına dairdir. Örneğin Haydar Kazgan-Sami Önal'ın birlikte hazırladığı "İstanbul'da Suyun Tarihi"⁵⁵, Kazım Çeçen'in "İstanbul'un Osmanlı Dönemi Su Yolları"⁵⁶ ve İlhami Yurdakul'un "Aziz Şehre Leziz Su, Dersaadet (İstanbul) Su Şirketi 1873-1933"⁵⁷ başlıklı çalışmalar, İstanbul'un su ihtiyacı ve imtiyazına ilişkin ayrıntılı bilgiler içermektedir. Buna karşılık İzmir suları hakkında en ayrıntılı çalışma, Münir Aktepe'nin "İzmir Suları Çeşme ve Sebilleri İle Şadırvanları Hakkında Bir Araştırma"⁵⁸ başlıklı makalesidir.

Aynı şekilde İzmir'in elektrik imtiyazına dair de başlı başına bir çalışma bulunmamaktadır. Buna karşılık İstanbul'un elektrik imtiyazı ise, Asu Aksoy

⁵³ Erdem, a.g.t., s. 516.

⁵⁴ Erdem, a.g.t., s. 517.

⁵⁵ Haydar Kazgan-Sami Önal, İstanbul'da Suyun Tarihi, İstanbul 1999.

⁵⁶ Kazım Çeçen'in "İstanbul'un Osmanlı Dönemi Su Yolları", İstanbul 1995.

⁵⁷ İlhami Yurdakul, Aziz Şehre Leziz Su, Dersaadet (İstanbul) Su Şirketi 1873-1933, İstanbul 2010

⁵⁸ M.Münir Aktepe, "İzmir Suları Çeşme ve Sebilleri İle Şadırvanları Hakkında Bir Araştırma", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı 30 (Mart), İstanbul 1976.

tarafından derlenen “Silahtarağa Elektrik Santrali 1910-2004”⁵⁹ isimli çalışmada ayrıntılı olarak ele alınmıştır. İstanbul şehrindeki tramvaylar da, Sertaç Kayserilioğlu⁶⁰ ve Çelik Gülersoy⁶¹ tarafından ayrıntılı olarak çalışılmış olmasına rağmen, konuyu başlı başına ele alan İzmir adına herhangi bir çalışma bulunmamaktadır.

Buna karşılık İzmir Rihtım İmtiyazı ve İzmir’de faaliyet gösteren vapur işletmeleri hakkında, Mübahat Kütükoğlu’nun çok önemli iki çalışması bulunmaktadır⁶². Ayrıca Çınar Atay, Tuncer Baykara, Raif Beyru, Erkan Serçe, Abdullah Martal, Melih Gürsoy, İlhan Pınar, Yaşar Aksoy ve Cevat Korkut ile isimlerini burada sayamadığımız birçok akademisyen ve araştırmacının da İzmir’e ilişkin önemli çalışmaları bulunmaktadır⁶³. Mübahat Kütükoğlu’nun çalışmaları haricinde diğer çalışmalar, doğrudan doğruya İzmir’deki kamu hizmetlerini ele almamaktadır. Bu anlamda kamu hizmeti imtiyazları adına, genelde müracaat edilebilecek birçok tetkik eser bulunmasına rağmen, İzmir özelinde çok fazla kaynak bulunmamaktadır. Dolayısıyla “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e İzmir’de Kamu Hizmeti İmtiyazları” başlıklı tez çalışmamızın en önemli kaynağı, Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nden temin ettiğimiz belgelerdir. Bununla birlikte Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi’nden de önemli belgeler temin edilmiştir. Arşivlerin haricinde, Ankara Milli Kütüphane, Hakkı Tarık Us Kütüphanesi, İzmir Kent Arşivi, İzmir Milli Kütüphane, İSAM (İslami Araştırmalar Merkezi), Ege Üniversitesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Hacettepe ve İstanbul Üniversiteleri Kütüphanelerinde de kaynak, gazete, salname taraması yapılmıştır. Celal Bayar Üniversitesi Kütüphane ve Dokümantasyon Dairesi tarafından erişime açılan ProQuest veri tabanı vasıtasıyla da, birçok yabancı gazete ve kaynağa ulaşma imkânına sahip olduk.

⁵⁹ Asu Aksoy vd., Silahtarağa Elektrik Santrali 1910-2004, İstanbul 2009.

⁶⁰ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet’ten İstanbul’a Tramvay: Atlı Tramvay, Cilt 1, İstanbul 2003.

⁶¹ Çelik Gülersoy, Tramvay İstanbul’da, İstanbul 1989.

⁶² Bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, “İzmir Rihtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, İzmir Tarihinden Kesitler, İzmir 2000, s. 201-248; Mübahat S. Kütükoğlu, “Osmanlı’da Buharlı gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi” İzmir Tarihinden Kesitler, İzmir 2000, s. 249-283.

⁶³ Bahsi geçen yazarların eserlerine, çalışmamız esnasında müracaat edilmiş ve gerekli dipnotlar bölümler içerisinde verilmiştir.

Bu suretle çalışmamızda, Başbakanlık Osmanlı Arşivlerinde bulunan 38 adet mukavelât, mukavelename ve mukavele defteri ile 6 adet imtiyazat defterinden istifade edilmiştir. Ayrıca, Başbakanlık Osmanlı Arşivinin Şura-yı Devlet, Bâb-ı Âli Evrak Odası, Dâhiliye Mektubî Kalemi, Meclis-i Vükela Mazbataları, İradeler Meclis-i Mahsus, İradeler Dâhiliye, Yıldız Esas Evrakı, Yıldız Mütenevvi Maruzat, Yıldız Resmi Maruzat gibi fonlarından istifade edilmiştir. Bunun dışında Aydın Vilayet Salnameleri, İmtiyazat ve Mukavelat Mecmuası ve Düstur'dan yararlanılmıştır. Basın taramamız esnasında Ahenk, Hizmet, Anadolu, Yeni Asır ve Takvim-i Vekayi gazeteleri taranmıştır. ProQuest veri tabanı üzerinden ise başta The Newyork Times gazetesi olmak üzere, The Manchester Guardian ve The Observer gazeteleri taranmıştır.

Bu bağlamda çalışmamız, giriş-sonuç ve dört bölümden oluşmuştur. Çalışmamızın çerçevesini, imtiyazları Osmanlı Devleti döneminde verilmiş olan ve Cumhuriyet döneminde hükümet tarafından satın alınarak, 1943 yılında İzmir Belediyesi'ne bağlı bir işletme olarak kurulan ESHOT'un (Elektrik, su, havagazı, otobüs ve tramvay) bünyesinde toplanan su, havagazı, elektrik ve tramvay imtiyazları olarak belirledik. Otobüs imtiyazı, Osmanlı döneminde verilmediği için çalışma kapsamı dışında tutulmuştur⁶⁴. Bölümlerin sıralanmasında ise, iki yöntem izlenebilirdi. Bunlardan birincisi, İzmir'de verilen kamu hizmeti imtiyazlarının kronolojik bir sıra takip edilerek bölümlendirilmesi yöntemi idi. İkincisi yöntem ise, birbirleriyle bağlantılı olan Havagazı, Elektrik ve Tramvay İmtiyazı bölümlerini arka arkaya vererek, Su İmtiyazı bölümünü, en başa veyahut en sona bırakmaktı. Kronolojik sıralamanın konu bütünlüğünü bozacağı endişesiyle, Su İmtiyazı bölümünü birinci bölüm yaptıktan sonra, Havagazı, Elektrik ve Tramvay İmtiyazlarını, sırasıyla ikinci, üçüncü ve dördüncü bölüm yapmanın daha uygun olacağını düşündük.

Çalışmamızın birinci bölümünde, Avrupa kentlerinde ilk modern su tesislerinin kuruluşu ve XIX. yüzyıl sonlarına kadar Osmanlı Devleti'nde

⁶⁴ İmtiyazı Osmanlı döneminde verilmemiş olsa da, II. Meşrutiyet döneminde İzmir'de otobüs imtiyazı alabilmek için hükümete bir takım müracaatlar söz konusu olmuştur. Bkz. BOA. ŞD. 3070/60 (29.Z.1328/1 Ocak 1911); BOA. ŞD. 1233/21 (13.Za.1329/5 Kasım 1911).

şehirlerin su ihtiyacının temini ele alındıktan sonra Osmanlı Devleti'nden su imtiyazı taleplerine temas edilmiş ve nihayetinde de Osmanlı Devleti'nden İzmir için su imtiyazı talebinde bulunanlar konusu incelenmiştir. Havagazı İmtiyazı, çalışmamızın ikinci bölümünü oluşturmuştur. 1859 yılında Osmanlı Devleti tarafından verilen imtiyaz, ülkede verilen ilk havagazı imtiyazı olması hasebiyle önemlidir. Bu bölümde 1859-1935 yılları arasında İngilizler tarafından işletilen havagazı fabrikası tüm yönleriyle ele alınmıştır. Üçüncü bölümde ise Elektrik İmtiyazı yer almaktadır. İzmir'in elektrik imtiyazı meselesi, uzun yıllar çözüme kavuşturulamamıştır. İmtiyazın verilmesi ilk kez 1890'lı yıllarda gündeme gelmiş olmasına rağmen, ülkede en geç elektriğe kavuşan şehirlerden biri İzmir olmuştur. Nitekim şehrin elektrikle aydınlatılması ve tramvaylarda elektrik kullanılması, 1928 yılında gerçekleşmiştir. Bu bölümde imtiyazın verilmiş süreci, imtiyazın el değiştirmesi, şehrin elektriğe neden geç kavuştuğu gibi hususlar üzerinde durulmuştur. Çalışmamızın son bölümünde ise, Tramvay İmtiyazına yer verilmiştir. İzmir tramvay imtiyazı meselesi çok yönlü ve ayrıntılı bir konudur. Zira şehirde iki şirketin işlettiği tramvay hattının yanı sıra, belediye tarafından da tramvay hatlarının inşa edildiğini görmekteyiz. Bununla birlikte bu bölümde, İzmir-Nif (Kemalpaşa) ve İzmir-Çeşme buharlı tramvay hattı imtiyazına ilişkin gelişmeler de ele alınmıştır. Sonuç kısmında da, imtiyazların verilmiş süreçleri, imtiyazlara dair yaşanan gelişmeler, imtiyazların satın alınma süreçleri ile İzmir'deki kamu hizmetlerinin ülkelere göre dağılımı hakkında malumat verilmiştir.

I. BÖLÜM: SU İMTİYAZI

İnsan hayatında su, tartışmasız büyük bir öneme sahiptir. Zira su, bugün olduğu gibi tarih boyunca da vazgeçilmez bir ihtiyaç maddesi olmuştur¹. Nitekim medeniyet tarihinde toplumların bir araya geldikleri noktalar hep su kenarlarıdır². Yerleşik hayata geçilmeye başlanan süreçte de yine nehir kenarları tercih edilmiştir. Bunun mümkün olmadığı hallerde ise insanoğlu, tatlı su kaynaklarından temin ettiği suları, inşa ettiği kilometrelerce kanal, kemer ve suyolları ile şehirlere getirmiş ve sarnıç, çeşme ile hamamlara akıtmıştır³.

A. Tarihsel Süreçte Batı’da ve Osmanlı Devleti’nde Su ve Suyun İdaresi

İnsanoğlu var olduğundan bu yana suyu tutma, biriktirme fikrine hep sahip olmuş ve en uygun şekilde kullanmak için sürekli uğraş vermiştir. Soğuktan, açlıktan, su taşkınlarından ve düşmanlarından korunmak amacıyla bazen küçük su bentleri, bazen barajlar oluşturmuşlardır. Bazen de kalelerin etraflarına kazdıkları hendekleri suyla doldurarak kendilerini muhafaza etmeye çalışmışlardır. Suyu biriktirme, suya hâkim olma anlamında yapılan barajların tarihi yaklaşık beş bin yıl öncesine dayanmaktadır. Nitekim ilk su bentleri Mısır’daki Kayır bölgesi civarında tespit edilmiş olup, bölgeden geçen Nil Nehri’nin taşma dönemlerinde su, yapay barajlarda biriktirilmiştir⁴.

Nil havzasının dışında dünyadaki en eski su yapıları, Fırat ve Dicle’nin birleştiği Mezopotamya’da, İndus havzasında, Huang-Ho havzasında inşa edilmiştir. Bahsi geçen bölgelerde, M.Ö. III. ve II. bin yıllarında, özellikle

¹ Selda Kılıç, “Su Yolları ve Su-Yolcu Esnafına Dair Bazı Tespitler”, A.Ü. Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Tarih Araştırmaları Dergisi, Sayı 36, Ankara 2004, s.176.

² Bahaddin Ögel, Türk Mitolojisi, C.II, İstanbul 1997, s. 137; Gül Geyik, İzmir Su Yapıları (Çeşme, Sebil, Şadırvan), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi sosyal Bilimler Ens., Erzurum 2007, s. 5.

³ Kılıç, a.g.m., s.176.

⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Ünal Öziş, Çağlar Boyunca Anadolu’da Su Mühendisliği, İstanbul 1995, s. 11.

akarsuların kontrolü ve sulama amacıyla su yapılarının inşa edildiğini gösteren kalıntılar ve belgeler bulunmaktadır. Ülkemiz coğrafyasını ele aldığımızda ise, son dört bin yıl boyunca gerçekleştirilmiş olan su mühendisliği eserleri, Türkiye'yi tarihi su yapıları açısından dünyanın en zengin ve ilgi çekici açık hava müzelerinden biri kılmaktadır. Nitekim Orta Anadolu'da M.Ö. II. binde Hitit, Doğu Anadolu'da M.Ö. I. binin ilk yarısında Urartu, Batı ve Güney Anadolu'da Helenistik, Roma, erken Bizans, daha sonraki süreçte ise Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde inşa edilmiş pek çok su yapısının kalıntısı bulunmaktadır⁵.

Anadolu coğrafyasında olduğu gibi dünyanın diğer bölgelerinde de, insanoğlunun suya hükmetme ve yaşadığı şehrin su ihtiyacını karşılamak amacıyla birçok su yolu, kanal, baraj vs. inşa ettiğini görmekteyiz. Örneğin, günümüzde Peru'da M.Ö. I. binin ortalarında inşa edilmiş olup, uzunlukları 50-80 km arasında değişen birçok sulama kanalının kalıntıları ortaya çıkarılmıştır. Aynı şekilde Çin'de M.Ö. 600 yılında 31 m yüksekliğinde inşa edilen Anfengtan barajının varlığından da haberdarız. Roma şehrine su getirebilmek amacıyla M.Ö. 312 ile M.S. 226 yılları arasında on bir su yolunun inşa edildiği, M.S. I. yüzyılda da Almanya'nın Köln şehrinin su ihtiyacını karşılamak amacıyla 95 km uzunluğunda bir su yolu inşa edildiği de bilinmektedir⁶.

Gerek Anadolu coğrafyasından gerekse dünyanın diğer bölgelerinden bu ve buna benzer daha birçok örnek vermemiz mümkündür. Ancak bizi asıl ilgilendiren husus, Avrupa'da Rönesans ve Reformasyon çağıyla birlikte başlayan modernleşme sürecinde, kentlerin su ihtiyaçlarını ne şekilde karşıladıkları ve buna paralel olarak Osmanlı Devleti'nde başta İstanbul olmak üzere diğer önemli şehirlerin ve nihayetinde de İzmir'in su ihtiyacının hangi usuller ile karşılandığı meselesidir.

⁵ Öziş, a.g.e., s. 7.

⁶ Öziş, a.g.e., s. 16-17.

a. Avrupa Kentlerinde İlk Modern Su Tesislerinin Kuruluşu

Avrupa'da başlayıp neredeyse tüm dünyaya yayılan toplumsal yaşam ve örgütlenme biçimi olan modernleşmenin temelinde, kentleşme, endüstrileşme, teknolojik gelişim, siyasal örgütlenme, mesleki sistem gibi değişkenler vardır. Bu bağlamda XIX. yüzyılı, değişim ve dönüşümün en hızlı yaşandığı asır olarak kabul edebiliriz. Sanayileşme ve kentleşme adına önemli gelişmelerin yaşandığı bu dönemde, insanoğlunun karşılaştığı en büyük sorunlardan biri şüphesiz susuzluk olmuştur.

Özellikle sanayi devrimiyle birlikte Avrupa'da buhar makinalarının işlemeye başlaması suyun önemini daha da arttırmıştır. Bu süreçte su, kentlerdeki buhar makinalı fabrikalar için önemli bir girdi oluşturunca, buna bağlı olarak kentlerin de suya olan gereksinimleri çığ gibi büyümüştür. Sanayi devriminin kentlerde büyük gelir artışlarına neden olduğu, gelir artışına paralel olarak kentlerde yaşayan insanların başta su olmak üzere birçok malın tüketimini hızla arttırdıkları da bir gerçektir. Özellikle Paris, Londra, Brüksel, Amsterdam, Viyana, Milano, Berlin ve Frankfurt gibi kentlerde yapılmaya başlanan çok katlı apartmanlarda banyo sisteminin moda olması, su talebinin artmasında büyük rol oynamıştır. Bunun üzerine hükümet ve belediyeler kent altyapı projelerinde suya öncelik vermişlerdir. Zira yukarıda bahsi geçen Avrupa kentlerinde ilk kez 18.yüzyılın ortalarından itibaren içme ve kullanma suyu kamu malı, su işleri de kamu hizmeti sayılmaya başlanmıştır⁷. Bu bağlamda Avrupa'nın bazı kentlerinde su sağlama işi özel şirketlere imtiyaz usulüyle verilirken, bazı kentlerde ise bu işi hükümet ya da belediyeler üstlenmiştir.

Bu gelişmeler kapsamında Avrupa'nın önemli şehirlerindeki su şebekelerinin kuruluş aşamalarını ele aldığımızda; İsviçre'nin Zürih ve Cenevre şehirlerinde su dağıtım şebekelerinin belediyeler tarafından kurulduğunu ve yine belediye tarafından işletildiğini görmekteyiz. Aynı şekilde İsveç'in başta Stockholm olmak üzere bütün şehirlerinde su imtiyazı özel şirketleri verilmemiş,

⁷ Haydar Kazgan-Sami Önal, İstanbul'da Suyun Tarihi, İstanbul 1999, 28-29.

belediyeler su şebekelerini kendi öz kaynakları ile kurmuşlardır⁸. Nitekim Stockholm’de, merkezi su şebekesi ile kanalizasyon sisteminin kurulması için 1854 yılında bir komisyon oluşturulmuştur. Bu komisyonun çalışmaları neticesinde 1861 yılında da şehrin su ve kanalizasyon altyapısı tamamlanarak, hizmet vermeye başlamıştır⁹.

Berlin şehrinin su imtiyazını 1853 yılında, İngiliz Charles Fox ve Thomas Russell Krampton almıştır. Londra merkezli *Berlin Water Works Company* ismiyle anonim bir şirket kuran girişimciler, şebekeyi üç yılda tamamlayarak, 1 Temmuz 1856 yılında faaliyete geçirmişlerdir¹⁰. Şirket 1873 yılında belediye tarafından satın alınmıştır¹¹. Bremen şehrinin su şebekesi 1873 yılında belediye tarafından tesis edilmiştir¹². Hamburg’un su şebekesi 1848 yılında devlet tarafından kurulmuştur. Düsseldorf’ta ise 1870 yılında belediye su işletmesini kendi bünyesinde kurmuştur¹³.

Bulgaristan’ın Sofya şehrinde ise “*imtiyazlar bir şehrin esasını oluşturur*” anlayışından hareketle bunların tamamen şehre ait olduğuna dair hukukî bir çerçeve hazırlanmıştır. Bu noktadan hareketle Sofya Belediyesi, şehrin hemen yanı başındaki Vitoşa Dağı’ndan borularla şehre su getirmiştir¹⁴. Brüksel’de, belediye kendi imkânlarıyla su şebekesini kurarak 1852 yılında şehrin su ihtiyacını karşılamaya başlamıştır¹⁵. İngiltere’nin Manchester şehrinde ilk su tesisatı 1847 yılında kurulmuştur. Su şehre 30 kilometrelik bir mesafeden getirilmiş ve şehrin su ihtiyacını karşılamak üzere yedi büyük sarnıç inşa edilmiştir. Liverpool’da ise su tesisatı 1847 yılında belediye tarafından

⁸ BOA. *DH.UMVM*. 97/31. (23.B.1335/15 Mayıs 1917)

⁹ Petri S. Juuti- Tapio S. Katko (Ed.), *Water, Time and European Cities, Verkkojulkaisut-Finland* 2005, s.201.

¹⁰ Juuti-Katko, a.g.e., s. 83.

¹¹ Murat Lolan, “Avrupa’nın Başlıca Şehirleri Su, Gaz ve Elektrik İhtiyaçlarını Nasıl Temin Ettiler I”, *İstanbul Belediye Mecmuası*, Yıl 14, Sayı 160-162, İstanbul 1938, s. 746.;Juuti-Katko, a.g.e., s. 83.

¹² Lolan, a.g.m., s. 746.

¹³ Lolan, a.g.m., s. 747.

¹⁴ BOA. *DH.UMVM*. 97/31. (23.B.1335/15 Mayıs 1917)

¹⁵ Lolan, a.g.m., s. 749.

kurulmuştur¹⁶. Amsterdam'ın su imtiyazını özel bir şirket almış ve 1854 yılında şehre su vermeye başlamıştır¹⁷.

İtalya'nın Roma şehrinin su imtiyazını İngiliz girişimciler almışlardır. İmtiyazı 99 yıllığına alan İngiliz girişimciler, *Anglo Roman Water Company* isminde anonim bir şirket kurarak faaliyetlerini sürdürmüşlerdir¹⁸. Yine İtalya'nın Milan şehrinde ilk kanalizasyon projesi 1868 yılında hazırlanmış ve bu proje yaklaşık on yılda tamamlanmıştır. Su işleri için ise, 1887 yılında belediye kendi bünyesinde su servisini kurarak, merkezi su şebekesini tesis etmiştir¹⁹. Varşova şehrinde ise belediye kendi imkânlarıyla şehrin merkezi su şebekesini kurmaya çalışmıştır. Bu iş için belediye başkanı tarafından İngiliz mühendis William Lindley görevlendirilmiş ve yapılan çalışmalar neticesinde şehrin su şebekesi 1876 yılında tamamlanmıştır²⁰.

Örneklerde de görüldüğü üzere, XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Avrupa'nın birçok kentinde kamu hizmeti olarak kabul görmeye başlayan şehirlerin su ihtiyacının karşılanması meselesi, bazen belediyelerin kendi imkânlarını kullanmaları suretiyle, bazen de imtiyaz verme usulüyle özel şirketler tarafından inşa edilen su şebekeleri vasıtasıyla halledilmiştir. Osmanlı Devleti'nde de süreç aynı şekilde işlemiştir diyebiliriz. Zira XIX. yüzyılın sonlarına doğru aşağıda da değineceğimiz üzere çeşitli şekillerde karşılanmaya çalışılan şehirlerin su ihtiyacı, 1880'li yıllardan itibaren Osmanlı Devleti'nde de kamu hizmeti olarak kabul görmeye başlamıştır. Bu noktadan hareketle Osmanlı Devleti, diğer kentsel altyapı hizmetlerinin sağlanması esnasında müracaat ettiği imtiyaz verme usulünü, Avrupa'da olduğu gibi, şehirlerin su ihtiyacını karşılanması için de uygulamaya koymuştur.

¹⁶ Murat Lolan, "Avrupa'nın Başlıca Şehirleri Su, Gaz ve Elektrik İhtiyaçlarını Nasıl Temin Ettiler II", İstanbul Belediye Mecmuası, Yıl 14, Sayı 163-165, İstanbul 1938, s. 840.

¹⁷ Lolan, a.g.m., s. 841.

¹⁸ Juuti-Katko, a.g.e., s. 119.

¹⁹ Juuti-Katko, a.g.e., s. 117.

²⁰ Juuti-Katko, a.g.e., s. 155.

b. XIX. Yüzyıl Sonlarına Kadar Osmanlı Devleti'nde Şehirlerin Su İhtiyacının Temini

Çağdaş devletlerin durumlarını göz önünde bulundurarak Osmanlı Devleti'ni²¹ ele aldığımızda karşılaştığımız manzara, Avrupa kentlerinden çok da farklı değildir. Zira Osmanlı şehirlerinin sokaklarında birçok çeşmelerin ve su kaynaklarının mevcudiyeti şüphesiz suyollarına verilen önemden kaynaklanmaktadır. Suyun şehir dışından getirilmesi sokaktaki ve evlerdeki çeşmelere ve suyun en çok kullanıldığı cami, mescit, medrese, han ve hamamlara tevzi son derece düzenli ve sürekli bir organizasyonu gerektirmektedir. Nitekim Osmanlı Devleti'nde suyollarının ve tesislerinin inşası, bakımı, onarımı ve suyun tevzi için Su Nezareti kurulmuştur. Su Nezareti'nin yetki ve görevleri on dokuzuncu yüzyıl ortalarında Şehremaneti'ne devredilmiştir²².

Ancak XIX. yüzyıl öncesinde, Osmanlı Devleti'nde su yönetimini ele aldığımızda, vakıfların konuya ilişkin son derece önemli görevler üstlendiklerini görmekteyiz. Zira Osmanlı Devleti'nin kuruluşuyla birlikte su vakıfları tesis edilmeye başlamıştır. Hemen her padişah, inşa ettiği külliye için su getirtmiş ve

²¹ Osmanlılarda suya verilen önem çok eski zamanlardan beri sarayın ve şehrin su ihtiyacı ile meşgul olan bir Suyolu Nazırlığı teşkilatının mevcut olmasından anlaşılmaktadır. Saadi Nazım Nirven, Divan-ı Humâyun kayıtlarında şehrin idari organizasyonu ile birlikte Suyolu Nazırlığı makamının da bulunduğunu, Fatih Sultan Mehmet'in çıkarttığı Kanunname-i Ali Osman'da Şehremini tabirine rastlanmasına rağmen Mimarbaşı ve Su Nazırı geçmediğini bildirir. Ancak 1564 tarihli bir hükümde Su Nazırı Hasan Ağa ismine rastlanmaktadır. Bkz. Kazım Çeçen-Celal Kolay, Topkapı Sarayı'na Su Sağlayan İsale Hatları, İstanbul 1997, s.79; Abdullah Martal ise 25 Mart 1566 tarihli bir hüküm ile ilk kez Su-Yolu Nazırlığı'nın kurulduğunu ifade etmektedir. Osmanlı Devleti'nde Su-Yolculuk hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Abdullah Martal, "XVI. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Su Yolculuk", Belleten, Cilt II, Sayı:205, Ankara 1988, s. 1585-1652; Ayrıca Osmanlı Devleti'nde suya verilen önem ve ilk su tesisleri için bkz. Sadi Nazım Nirven, İstanbul Suları, İstanbul 1946; Sadi Nazım Nirven, İstanbul'da Fatih II. Sultan Mehmed Devri Türk Su Medeniyeti, İstanbul 1953; Yılmaz Önge, "Vakıf Müessesinde Su ve Önemi", Birinci Vakıf Haftası, Ankara 1983; Türkiye'de Tarihi Su Yapıları, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1984; Kazım Çeçen, İstanbul'da Osmanlı Devrindeki Su Tesisleri, İstanbul 1984; Haydar Kazgan-Sami Önal, İstanbul'da Suyun Tarihi (İstanbul'un Su Sorununun Tarihsel Kökenleri ve Osmanlı'da Yabancı Su Şirketleri), İstanbul 1999; İsmail Orman, "Osmanlı Su Medeniyeti: Üsküdar'daki Su Tesisleri Bağlamında Bir Değerlendirme", Üsküdar Sempozyumu, C.I, İstanbul 2004; Tülay Sezgin, "Üsküdar'daki Örnekleri ile Türbe-Mezar-Sebil-Çeşme İlişkisi", Üsküdar Sempozyumu, C.II, İstanbul 2004; Gülfettin Çelik, "İstanbul Kaynak Suları (Teskilat ve İşleyisi ile)", XIV. Türk Tarih Kongresi (9-13 Eylül 2002), II/I, Ankara 2005.

²² M.Mehdi İlhan, "Osmanlı Su Yollarının Sevk ve İdaresi", A.Ü. Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Tarih Araştırmaları Dergisi, Sayı 44, Ankara 2008, s.42-43.

bu sularla ilgili hizmetlerin aksamaması için de vakıflar kurmuşlardır²³. Sularla ilgili vakıflar yalnızca padişahlar tarafından değil, saray mensubu hanımlar, ileri gelen devlet erkânı, ilim adamları²⁴ ve maddi gücü yerinde olan insanlar tarafından da tesis edilmiştir.

Toplum en çok neye muhtaç ise vakfin en faydalısının da, bu ihtiyacı karşılayan olduğu anlayışı Osmanlı vakıf anlayışının temel ögesi olmuştur. Bu yönüyle, zengin-fakir herkesin eşit olarak faydalandığı çeşmeler, kuyular, sebiller, şadırvanlar ihtiyaç duyulan her yere yapılmaya çalışılmıştır. Zira hayır sahipleri, vakfiyelerinde ve sicil kayıtlarında kendi mülkleri olan sularını, tüm insanların kullanımına tahsis ederek sonsuza kadar kamu yararına sunmuşlardır. Allah'ın rızasını kazanmak ve peygambere yakın olmak duyguları ile tüm insanlığa hizmet etmek vakfin asıl amacı olmuştur²⁵.

Daha önce de belirttiğimiz üzere XIX. yüzyıl sonlarına kadar Osmanlı Devleti'nde padişahlar, hanım sultanlar, paşalar, ilim adamları ve maddi gücü yerinde olan kimseler tarafından yaptırılan çalışmalar neticesinde şehirlere su getirilmiş, çeşme ve sebiller vasıtasıyla halkın içme suyu ihtiyacı bu suretle ücretsiz olarak karşılanmıştır²⁶. Hatta bazı çeşme ve sebillerde suların karla soğutularak halka verilmesi²⁷, su hususunda yapılan ve yahut yapılmaya çalışılan hizmetleri açıkça ortaya koymaktadır.

²³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Kazım Çeçen, İstanbul'un Osmanlı Dönemi Su Yolları, İstanbul 1995; padişahların su vakfiyelerine örnek teşkil etmesi açısından bkz. İbrahim Ateş, Kanuni Sultan Süleyman'ın Su Vakfiyesi, Ankara 1987.

²⁴ Ali İhsan Karataş, "Bursa Suları ve Su Vakıfları", U.Ü. İlahiyat Fakültesi Dergisi, cilt 17, sayı 2, Bursa 2008, s. 387.

²⁵ Fatma Şensoy, "Kamusal Hizmetlerin Karşılmasında Vakıflar: Vakıf Suları Örneği", Sivil Toplum Düşünce ve Araştırma Dergisi, Sayı 15, Temmuz-Eylül 2006, s.74-76.

²⁶ Burada belirtmemiz gereken önemli bir husus da, Osmanlı suyollarının ana sisteminin padişahlar ve hanım sultanlar tarafından yapılmış olduğudur. Daha sonraları başka devlet büyükleri ve paşalar tarafından o su yolu çevresinde bulunan kaynak veya yüzeysel sular ana sistemlere katılarak çoğaltılmıştır. Bkz. Geçmişten Günümüze İstanbul'da Suyun Yönetimi, Editör: Feyzullah Akben-Hamit Tokmak, İstanbul 2009, s. 20.

²⁷ Osman Nuri Ergin, Türk Belediyecilik ve Şehircilik Tarihi Üzerine Seçmeler, İstanbul 1987, s. 108.

Özellikle Osmanlı Devleti'nin en büyük tecrübe birikiminin yoğunlaştığı şehir olması hasebiyle İstanbul'un suyollarını kısaca ele aldığımızda, İstanbul'un fethinden itibaren mevcut suyollarının tamir ve bakımı ile hızla artan nüfusun su ihtiyacını karşılamak üzere yeni suyollarının tesisi hususunda muazzam çalışmalar yapıldığını görmekteyiz. Örneğin Kanuni Sultan Süleyman'ın emriyle İstanbul'un su ihtiyacını karşılamak üzere, Mimar Sinan tarafından Kırkçeşme sularının şehir merkezine getirilerek, önceleri 135 çeşmeye daha sonra ise 580 çeşmeye²⁸ su sağlaması önemli bir projedir. Zira 55 kilometre uzunluğundaki bu su isale hattı üzerinde aralarında Uzun, Kırık, Mağlova ve Güzelce kemerleri gibi anıt kemerlerin de bulunduğu toplam 33 adet kemer inşa edilmiştir²⁹. Yine İstanbul'un en eski ve önemli su kaynaklarından olan Halkalı ve Taksim suları için de, İstanbul'un fethinden itibaren birçok çalışma yapılmış ve İstanbul'un su ihtiyacı bu suretle karşılanmaya çalışılmıştır³⁰.

İzmir'in tarihi suyollarını ele aldığımızda ise altı tane önemli suyolunun mevcut olduğunu görmekteyiz. Bunlar, Karapınar, Akpınar, Kapancıoğlu, Buca (Melez), Osman Ağa ve Vezir³¹ suyollarıdır. Tıpkı İstanbul'da olduğu gibi mevcut suyollarına rağmen İzmir'de de zaman zaman su sıkıntısı çekilmiştir. Zira antik dönemden kalma suyollarının ıslah ve tamirinin yanı sıra, Osmanlı döneminde inşa edilen yeni suyolları ve yeni kaynaklardan kente su getirilmek suretiyle bu

²⁸ Geçmişten Günümüze İstanbul'da Suyun..., s.32.

²⁹ Geçmişten Günümüze İstanbul'da Suyun..., s.30; Bir başka çalışmada ise Kırkçeşme suyolunda 32 kemerin bulunduğu ve Mimar Sinan döneminde bahsi geçen suyolunun 300 civarında çeşmeye su sağladığı ifade edilmektedir. Bkz. Nezih R. Aysel, "İstanbul'un Tarihi Su Sistemleri: Kırkçeşme Tesisleri", Tarihi Su Yapıları Konferansı Bildirileri, 26-27 Haziran 2008, s. 225-226.

³⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Geçmişten Günümüze İstanbul'da Suyun..., s. 24-43; Naci Yüngül, Taksim Suyu Tesisleri, İstanbul 1957; Kazım Çeçen, Halkalı Suları, İstanbul 1991; Yine İstanbul suları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediye, c.5, İstanbul, 1995, s.2853-2965

³¹ İzmir'in tarihi suyolları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. George Weber, "Die Wasserleitungen von Smyrna I und II", Jahrbuch des Deutschen Archäologischen Instituts, Band XIV, Berlin 1899, s.4-25/167-188; George Weber'in İzmir'in tarihi su yolları hakkındaki makaleleri İlhan Pınar tarafından tercüme edilerek "İzmir'in Suyolları" adıyla İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 2011 yılında yayınlanmıştır; Ayrıca İzmir'in tarihi suyolları hakkında bkz. Yalçın Özdemir-Ünal Öziş ve diğerleri, "İzmir'in Tarihi Su Yolları", Tarihi Su Yapıları Konferansı Bildirileri, 26-27 Haziran 2008, s. 203-206.

sorun çözülmeye çalışılmışsa da³², İzmir devamlı ve sıhhi suya ancak Halkapınar su tesisleri yapıldıktan sonra kavuşabilmiştir³³.

Üzerinde kısaca durmamız gereken bir diğer husus ise, Osmanlı Devleti'nde suyollarının yapımı, bakımı ve onarımı, korunması, suların ölçülmesi ve dağıtılması ve bu hususlarla ilgili bütün uygulamalarda görev alan kimselere dairdir. Zira suyun şehirlere getirilmesi kadar, suyollarının bakımı, onarımı, korunması³⁴ son derece önemli bir husus olup, bunun için bir esnaf grubunun da ortaya çıktığını görmekteyiz. Nitekim Osmanlı Devleti'nde su işleri ile uğraşanlara genel olarak *su-yolcu*³⁵ adı verilmiş, bu esnafın oluşturduğu meslek dalına da *su-yolculuk* denilmiştir³⁶. Su-yolcular, günümüz Devlet Su İşleri Müdürlüğü'ne tekabül eden Su Yolcu Nazırlığı'na bağlıydılar³⁷ ve bir su-yolcunun vefat etmesi veya herhangi bir nedenle görevini bırakması durumunda da yerine öncelikle oğlu atanmaktaydı³⁸.

c. Osmanlı Devleti'nden Su İmtiyazı Talepleri

XIX. yüzyılda modern şehirciliğin yayılması ve buna bağlı olarak imar hareketlerinin yarattığı modern yerleşimler, şehirlere basınçlı su verilmesi ihtiyacını ortaya çıkarmıştır³⁹. Bu süreçte Avrupa ekonomisi ile bütünleşen Osmanlı ekonomisi büyük dış ödemeler bunalımı içine düşmüş, 1854'ten sonra sürekli olarak Sanayi Devrimi ülkelerinden borç alarak hem varlığını, hem de tüketim yapısındaki değişimi sürdürmüştür. İşte bu değişim birçok yollardan su talebini arttırmıştır. Su talebindeki artış sadece sanayi ile değil, tüketim ve yaşam

³² Hasan Karakaya-A.Zafer Çakmakçı, "Bir Su Öyküsü: İzmir Su Fabrikası", İzmir Kent Kültürü Dergisi, Sayı 6 (Mart), İzmir 2003, s. 226.

³³ M.Münir Aktepe, "İzmir Suları Çeşme ve Sebilleri İle Şadırvanları Hakkında Bir Araştırma", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı 30 (Mart), İstanbul 1976, s. 135.

³⁴ Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Said Öztürk, Osmanlı Arşiv Belgelerinde İstanbul'un Tarihi Su Yolları Muhafaza ve Bakımı, Cilt I-II, İstanbul 2006.

³⁵ M.Zeki Pakalın *su-yolcu* tabirini şu şekilde açıklamaktadır: Su yolları ile muslukların tamiri ve suların şehrin muhtelif yerlerinde ve evlerdeki çeşmelerde muntazaman akması işleriyle meşgul olanlar hakkında kullanılan tabirdir. Bkz. M. Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, Cilt 3, İstanbul 1993, s.286.

³⁶ Su teşkilatı ve görevlileri hakkında geniş bilgi için bkz. Gülfettin Çelik, Vakıf Su Tahlilleri Su Hukuku ve Teşkilatı, İstanbul 2000.

³⁷ Martal, a. g.m., s.1587.

³⁸ Martal, a. g.m., s.1608.

³⁹ Geçmişten Günümüze İstanbul'da Suyun..., s. 44.

biçiminin değişmesi ile de ilgilidir⁴⁰. Zira Osmanlı Devleti'nde sanayileşme ve su meselelerini birlikte ele aldığımızda karşılaştığımız tablo şudur ki; İstanbul, İzmir, Beyrut, Bursa, Şam, Halep gibi büyük kentlerde sanayileşmeyi önleyen nedenlerin başında su yetersizliği gelmiştir. Susuzluk bu kentlerin hem su gücü ile çalışan, hem de buhar makinesi kullanan işyerlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Nitekim İstanbul Kağıthane'de kurulan kağıt fabrikası, semt sularının Beyoğlu ve Beşiktaş bölgelerine aktarılması yüzünden susuz kalmış, bir türlü çalıştırılamamıştır⁴¹.

Durumun vahametinin farkında olan Osmanlı yönetimi, şehirlerin su ihtiyacının eski usullerle artık karşılanamayacağını ve içinde buldukları maddi imkânsızlıklardan dolayı bu altyapı sorununu, devletin kendi imkânlarıyla gerçekleştiremeyeceğinin bilincindeydi. Nitekim XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başta İstanbul olmak üzere birçok Osmanlı kentinin su imtiyazını alabilmek için, Avrupalı sermayedarlar devlet nezdinde girişimlerde bulunmaya başlamışlardı. Bu kapsamda müteşebbislerin Osmanlı Devleti'nden ilk su imtiyazını Beyrut için istediklerini görmekteyiz.

Beyrut şehrinin su imtiyazı için Osmanlı Devleti'ne ilk müracaat 1856 yılında yapılmıştır. Fransız müteşebbis Rozini, Haziran 1856'da Beyrut'a su getirmek için hükümete müracaatta bulunmuş, ancak Rozini'nin imtiyaz talebi sonuçsuz kalmıştır⁴². Daha sonra ise yine bir Fransız olan mühendis Tevini, Osmanlı Devleti'nden Beyrut'un su imtiyazını talep etmiştir. Yapılan görüşmeler neticesinde bahsi geçen imtiyaz 40 yıllığına Mösyö Tevini'ye verilmiştir⁴³.

İstanbul'un su imtiyazını alabilmek içinse ilk müracaatlar 1874 yılında başlamıştır. Galata piyasasının tanınmış isimlerince kurulan şirketler, Fransızların su konusunda uzmanlaşmış şirketleri ve Fransız finans kapitalini temsil eden kuruluşlar bu konuda ilk girişimde bulunanlardır⁴⁴. Nitekim ilk olarak *Compagne des Eaux Pour Letranger* isimli bir Fransız şirket, Terkos Gölünden, İstanbul'un

⁴⁰ Kazgan-Önal, a.g.e., s.26.

⁴¹ Kazgan-Önal, a.g.e., s.29.

⁴² BOA. *A.MKT.UM.* 241/3 (22.L.1272/26 Haziran1856).

⁴³ BOA. *Y.PRK.TNF.* 56/54 (10.C.1287/6 Eylül 1870); Beyrut'un su imtiyazına dair mukavele ve şartname için bkz. Mukavelat Mecmuası, Cilt I, Dersaadet 1310, s. 478-485.

⁴⁴ Kazgan-Önal, a.g.e., s.41.

başta Beyoğlu olmak üzere diğer semtlere su getirmek için imtiyaz talebinde bulunmuştur⁴⁵. Terkos suları için bir başka teklif ise Hariciye teşrifatçısı Kamil⁴⁶ ve ortağı mühendis Terno⁴⁷ Bey tarafından yapılmış ve imtiyaz 40 yıllığına bahsi geçen şahıslara verilmiştir⁴⁸. İmtiyaz 1873 yılında verilmiş olsa da, imzalanan mukavele hemen yürürlüğe konulamamıştır. Zira kısa bir müddet sonra başlayan 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, çalışmalara engel olmuştur. 1886 yılında tekrar gündeme alınan Terkos suları imtiyazı meselesi yeniden değerlendirilmiş ve 29 Ağustos 1886 taraflar arasında yeni bir mukavelenâme imzalanmıştır⁴⁹.

İstanbul'un Anadolu yakası içinse, Bank-ı Osmani memurlarından Karabet Sıvacıyan imtiyaz talebinde bulunmuştur. Bir Fransız şirket adına Osmanlı Devleti'nden imtiyaz isteyen Sıvacıyan'ın projesine göre, Göksu ve Paşaköy vadilerine bentler inşa edilecek ve burada toplanan yağmur suları buhar makinaları vasıtasıyla Kandilli ile Erenköy arasındaki semtlere dağıtılacaktır⁵⁰. Yapılan görüşmeler neticesinde 29 Ekim 1888 tarihinde taraflar arasında mukavelenâme imzalanarak, bahsi geçen imtiyaz 65 yıllığına Karabet Sıvacıyan'a verilmiştir⁵¹.

İstanbul'da verilen su imtiyazları ile hemen hemen aynı günlerde, Osmanlı Devleti'nin diğer önemli kentleri için de hükümetten imtiyaz talebinde bulunulmuştur. Örneğin Selanik şehrinin su imtiyazı için hükümete müracaat edenlerden Hamdi Bey'in talebi uygun görülmüş ve 1888 yılında kendisine 51

⁴⁵ Haydar Kazgan-Sami Önal, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul'un Altyapı ve Su Sorunları", Şehir ve Yerel Yönetimler, Cilt I, İstanbul 1996, s. 426.

⁴⁶1858 yılında kurulan Altıncı Daire-i Belediye'nin başına getirilen Mehmet Kamil Bey, hükümetten Terkos Suyu imtiyazını almış daha sonra bu imtiyazı Fransızlara satmıştır. Bkz. İlber Ortaylı, Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880), Ankara 2000. s. 132.

⁴⁷ İsim bazı kaynaklarda "Tırno" Bey olarak da zikredilmektedir. Bkz. Osman Nuri Ergin, a.g.e., c.5, s. 2879.

⁴⁸Bkz. BOA. *İ.MMS*.46/1979 (27.Ca1290/23 Temmuz 1873); BOA. *A.MKT.MHM*.460/70. (12.C.1290 / 07 Ağustos 1873).

⁴⁹ Mukavele ve şartname için bkz. Osman Nuri Ergin, a.g.e.,2892-2903. Dersaadet Su Şirketi için bkz. İlhami Yurdakul, Aziz Şehre Leziz Su, Dersaadet (İstanbul) Su Şirketi 1873-1933, İstanbul 2010.

⁵⁰ BOA. *MV*. 34/46 (23.Za.1305/01Ağustos 1888); BOA. *Y.A.RES*. 44/23 (14.Z.1305/22Ağustos 1888); BOA. *İ.MMS*. 102/4298 (23.S.1306/29 Ekim 1888).

⁵¹ Mukavele ve şartname için bkz. Osman Nuri Ergin, a.g.e.,2918-2928.

yıllığına imtiyaz verilmiştir⁵². Hazırlanan projeye göre Vardar nehri ve diğer kaynaklardan sağlanacak olan su, makinalar vasıtasıyla şehre ulaştırılacak ve böylelikle Selanik'in su problemi ortadan kaldırılacaktı⁵³.

Osmanlı Devleti'nin bir başka önemli şehri olan Kudüs'ün su⁵⁴ imtiyazını alabilmek içinde birçok girişimci hükümete müracaat etmiştir. Bu bağlamda ilk müracaat 1888 yılında İngiltere Parlamenti Edmond Lahore(?) tarafından yapılmış ancak bu girişim sonuçsuz kalmıştır⁵⁵. Bir başka sonuca ulaşmayan girişim ise Fransız De Longort tarafından gerçekleştirilmiştir⁵⁶. Bu girişimlerin sonuca ulaşmamasındaki en büyük etken, şehrin su meselesinin belediye tarafından halledilmek istenmesinden kaynaklanmıştır⁵⁷. Ancak yapılan çalışmalar neticesinde mahalli belediyenin bu işin üstesinden gelemeyeceği anlaşılmıştır⁵⁸. Buna rağmen belediye tarafından yine de şehrin su imtiyazının yerli ya da yabancı şirketlere verilmemesi yönünde bir karar alınmıştır⁵⁹ ve bu durum Kudüs şehrinin uzun yıllar su sıkıntısı yaşamasına sebep olmuştur. Zira XX. yüzyıl başlarında şehir nüfusu yüz bine yaklaşmış, şehre gelen ziyaretçilerle⁶⁰ birlikte bu rakam daha da artmıştır. Kudüs şehrinin su problemi, ancak şehirdeki Osmanlı varlığının son yıllarında çözüme ulaşabilmiş ve imtiyaz 14 Şubat 1914 tarihinde Galata'da yaşayan Euripide Mavrommatis'e⁶¹ verilmiştir⁶².

⁵² BOA. *MV*. 31/53 (18.Ş.1305/29 Nisan 1888).

⁵³ BOA. *MV*. 31/34 (11.Ş.1305/22 Nisan 1888); BOA. *İ.MMS*. 98/4147 (25.Ş.1305/06 Mayıs 1888); BOA. İmtiyaz Defteri 2, (12.N.1305/23 Mayıs 1888), s. 129.

⁵⁴ Kudüs şehrinin su problemi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Vincent Lemire, "Water in Jerusalem At The End Of The Ottoman Period (1850-1920) Technical and Political Networks", Bulletin du Centre de recherche Français Kudüs, Automne 2000/7, s.129-143. http://bcrfi.revues.org/index/25_72.html?file=1 erişim tarihi 27.01.2011.

⁵⁵ BOA. *HR.TO*. 532/34 (18 Ekim1888); BOA. *Y.PRK.HR*. 12/61 (12.R.1307/05 Aralık 1889).

⁵⁶ BOA. *Y.PRK.AZJ*. 17/22 (24.Za.1307/11 Temmuz 1890).

⁵⁷ BOA. *BEO*. 419/31400 (08.Z.1311/12 Haziran 1894).

⁵⁸ BOA. *DH.MKT*. 296/52 (17.R.1312/16 Ekim 1894).

⁵⁹ BOA. *DH.MKT*. 2429/42 (25.B.1318/18 Kasım1900).

⁶⁰ BOA. *Y.MTV*. 264/119 (16.B.1322/26 Eylül 1904).

⁶¹ Yunan tebaasından olan Euripide Mavrommatis, Kudüs şehrinin elektrikle aydınlatılması imtiyazını da aynı yıl yani 1914 yılında almıştır. Bkz. BOA. *HR.İM*. 224/16 (19 Kasım 1927)

⁶² Lemire, a.g.m., s. 141.

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren hemen hemen bütün Osmanlı şehirlerinin altyapı hizmetlerinde olduğu gibi, su imtiyazı hususunda da yabancı sermayedarların birbirleriyle kıyasıya bir mücadele içerisinde olduklarını görmekteyiz. Daha önce de belirttiğimiz üzere özellikle Fransız ve İngiliz girişimciler hemen hemen her alanda olduğu gibi su imtiyazları hususunda da, Osmanlı Devleti'ne müracaat ederek bu alanda imtiyaz alma yarışına girmişlerdir. Gerek su imtiyazları gerekse diğer imtiyazlar ile ilgili olarak dikkatimizi çeken bir diğer husus ise, yabancı sermayedarların imtiyaz talebinde bulunma usulleri hakkındadır. Zira yabancı müteşebbisler, ya saraya yakın isimler vasıtasıyla doğrudan kendi adlarına imtiyaz talebinde bulunmakta ya da yine saray nezdinde itibarı olan kimselerle anlaşarak, bu kişilerin imtiyazı almasından sonra imtiyaz hakkını devralmaktaydılar. Nitekim Terkos suları imtiyazı bu duruma verilebilecek en iyi örneklerden birini teşkil etmektedir. Daha önce de belirttiğimiz üzere, Altıncı Daire-i Belediyenin ilk başkanı olan Mehmet Kamil Bey önce imtiyaz talebinde bulunmuş, imtiyazı aldıktan sonra ise hakkını bir yabancı şirkete devretmiştir.

İzmir'in su imtiyazını ele aldığımızda da, müteşebbislerin birbirleriyle kıyasıya mücadele içerisinde olduklarını, devlet nezdinde birbirlerini karalamak adına sürekli kulis faaliyetleri yürüttüklerini ve nihayetinde İstanbul örneğinde olduğu gibi Osmanlı tebaasından birinin önce imtiyazı aldığını, daha sonra ise imtiyaz hakkını yabancı bir şirkete devrettiğini göreceğiz.

B. Osmanlı Devleti'nden İzmir İçin Su İmtiyazı Talebinde Bulunanlar

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti'nin önemli şehirlerinin havagazı, su, tramvay, elektrik vs. gibi altyapı hizmetlerinin imtiyazını alabilmek üzere Avrupalı sermayedarların birbirleriyle kıyasıya bir yarış içerisinde olduklarını daha önce de ifade etmiştik. Belki de sermayedarlar arasındaki bu rekabetin en bariz şekilde yaşandığı süreç, İzmir şehrinin su

imtiyazının verildiği süredir. Zira yüzyıllardır susuzluk problemi ile karşı karşıya bulunan İzmir'in, su imtiyazını alabilmek için Osmanlı hükümetine birçok girişimci müracaat etmiştir. Bu bağlamda Osmanlı hükümetine ilk müracaat, Karantinalar Umumi Müfettişi Koçoni Efendi tarafından yapılmıştır⁶³. Daha sonra Üsküdar ve Kadıköy Gaz Şirketi imtiyaz sahibi Şarl Jorji adına mühendis Anatol Barçelli⁶⁴, Galoset Margosyan⁶⁵, Belçika tebaasından Tersilin Montrö(?) ve ortağı Kont Andrin Dolejman adına Antonyadis⁶⁶, kendi namına hareket eden İbrahim Niyazi Bey⁶⁷, İzmir Hizmet gazetesi imtiyaz sahibi Ahmet Celadet Efendi⁶⁸ ve Aydın Vilayeti Başmühendisi Mösyö Rive'nin⁶⁹ bahsi geçen imtiyaz için hükümete müracaat ettiklerini görmekteyiz.

Bunlardan Galoset Margosyan'ın teklifi üzerinde çok fazla durulmamıştır. Zira sadece bir arşiv belgesinde Margosyan'ın teklifine dair kısa bir malumat bulunmaktadır. Buna göre, Aydın Valisi 3 Zilhicce 1308 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bir yazı göndermekte ve yazısında “*Galoset Margosyan'ın İzmir'in su imtiyazı talebinde bulunurken Pınarbaşı sularını kullanmak istediğini haber aldığını, Pınarbaşı'nda birçok nar bahçesinin bulunduğu dolayısıyla bu suların Margosyan tarafından kullanılmasının mümkün olamayacağını...*”⁷⁰ belirtmektedir. Diğer imtiyaz talepleri ise hükümet tarafından ayrıntılı olarak incelenmiş ve nihayetinde en iyi teklifi verene imtiyazın verilmesi kararlaştırılmıştır.

a. Karantinalar Müfettişi Umumisi Koçoni Efendi'nin İmtiyaz Talebi

Osmanlı Hükümetine İzmir'in su imtiyazı için ilk müracaatı, daha önce İzmir Karantina müfettişliği⁷¹ ve Meclis-i Umur-ı Sıhhiye üyeliği⁷² görevlerinde

⁶³ BOA. *DH.MKT.* 1775/49 (13.Ra.1308/27 Ekim 1890).

⁶⁴ BOA. *BEO.* 31/2267 (16.Z.1309/11 Temmuz 1892).

⁶⁵ BOA. *ŞD.* 2613/29 Lef 12 (28.L.1310/15 Mayıs 1893); Belge dosyasının üzerinde 28.L.1310 tarihi bulunmasına rağmen, Başbakanlık Osmanlı Arşivi kayıtlarında belgenin künyesi aynı fakat tarihi 18.S.1311/30 Ağustos 1893 olarak verilmiştir.

⁶⁶ BOA. *MV.* 72/67 (21.Ca.1310/11 Aralık 1892).

⁶⁷ BOA. *BEO.* 124/9263 Lef 2. (28.Ca.1310/18 Aralık 1892).

⁶⁸ BOA. *ŞD.* 2613/29 Lef 27 ve 37. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

⁶⁹ BOA. *ŞD.* 2613/29 Lef 14 (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

⁷⁰ BOA. *ŞD.* 2613/29 Lef 12 (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

⁷¹ BOA. *İ.DH.* 965/76293 (24.M.1303/2 Kasım 1895).

bulunan daha sonra ise Karantinalar Umumi Mufettişliğine tayin olunan İtalyan asıllı⁷³ Koçoni Efendi yapmıştır. Koçoni Efendi 18 Haziran 1886 tarihli dilekçesi ile Aydın Valiliğine müracaat ederek, Balçıkova'da (Balçova) bulunan Ilıcaların üstündeki Çakmakdere'den Karataş, Göztepe, Kokaryalı (Güzelyalı), Bahribaba ve Karantina'ya kadar içilebilir su getirmek arzusunda olduğunu, dolayısıyla kendisine konuya ilişkin resmi ruhsatname başka bir ifadeyle imtiyaz verilmesini talep etmiştir⁷⁴.

7 Temmuz 1890 tarihinde Koçoni Efendi'nin talebini değerlendiren Aydın Valiliği, bahsi geçen Çakmakdere'deki sulara kimsenin hakkı olup olmadığı, suların nerelerden geçirileceği, imtiyazın verilmesiyle bölge halkının mağdur olup olmayacağı, suyun ahaliye hangi suretle satılacağı hususlarının araştırılması ve konuya ilişkin şartname örneği hazırlanması için İzmir Birinci Belediye Dairesini görevlendirmiştir⁷⁵. Belediye tarafından yapılan tetkikler neticesinde, bahsi geçen sularla bölgedeki bostanların sulandığı ve üç değirmenin çalıştığı, suyollarının Balçıkova karyesinin üst tarafından Arapderesi, Göztepe, Karantina ve Karataş'a ulaştırılacağı, ahalinin bu durumdan zarar görmeyeceği fakat ahalinin arazisinden suyolları geçirildiği vakit, rızalarının alınması ya da kanunlara uygun biçimde istimlak yapılması gerektiği sonucu ortaya çıkmıştır⁷⁶. Koçoni Efendi'nin müracaatı, belediyenin tetkikleri ve örnek şartnameyi⁷⁷ 9 Ağustos 1886 tarihinde Nafia Nezareti'ne ileten Aydın Valiliği, uygun görüldüğü takdirde imtiyazın verilmesini temenni ettiğini de Nafia Nezareti'ne bildirmiştir⁷⁸.

Dönemin Aydın Valisi Halil Rıfat Paşa da, İzmir'in su imtiyazına dair yaşanan gelişmeler üzerine, 12 Haziran 1890 tarihinde sadaret makamına bir yazı yollayarak, Koçoni Efendi'nin imtiyaz talebinin bir an evvel kabul edilmesi ricasında bulunmuştur. Uzun yıllardan beri şehirde su sıkıntısının yaşandığını, bir

⁷² BOA. *İ.DH.* 1140/88975 (27.L.1306/26 Haziran 1889).

⁷³ BOA. *Y.PRK.SH.* 3/23 (29.Z.1307/15 Ağustos 1890).

⁷⁴ BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 3. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

⁷⁵ BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 3. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

⁷⁶ BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 3. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

⁷⁷ Şartname, belgede "şartname müsveddesi" olarak ifade edilmiş olup, 19 maddeden ibarettir. Bkz. BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 1. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

⁷⁸ BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 4. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

de bunun üzerine yaşanan kuraklık ile birlikte çeşme ve kuyulardan suların çekildiğini⁷⁹, dolayısıyla halkın çok zor durumda kaldığını ifade eden Halil Rıfat Paşa, Şûrâ-yı Devlette incelenmekte olan imtiyaz talebinin hükümet tarafından kabul edilmesini talep etmiştir⁸⁰. Bir ay sonra 12 Temmuz 1890 tarihinde sadaret makamına bir yazı daha gönderen Halil Rıfat Paşa, bu yazısında ise İzmir'in su problemine ilişkin yaşanan gelişmeleri ve yapılan incelemeleri ayrıntılı bir şekilde ele almıştır. Aşağıda tamamına yer verdiğimiz yazıda Halil Rıfat Paşa şu ifadeleri kullanmıştır⁸¹;

İzmir şehrinde vaki Karataş, Göztepe ve Karantina mevkilerine Çakmakdere nam mahaldeki derelerden celb ve icrası için Karantinalar Müfettişi Umumisi Saadetlü Koçoni Efendi hazretlerine itâyı imtiyazı mukarrer olan suyun Balçıkova karseyiyle Çakmakdere ve değirmen ve bostanlarına cari sular fazlası olduğu muhabere-i vaktadan anlaşılmiş ise de Haziran ve Temmuz ayları gibi eyyam-ı hâre de ahalinin bağ ve bostanlarına muktezi sudan fazla kalıp kalmadığının dahi bil tahkik arz ve iş'ârı 15 numrolu ve 26 Mayıs sene 1306 tarihiyle hâme-ârây-ı ebcâl(?) olan emirname-i sâmi-i hazret-i sadaret penâhilerinden irade buyrulmuş ve su amelîyatında mahareti fenniyeleri bulunan Vilayet Nafia Başmühendisi Mösyö Rive ile Gediz Nehri mühendisi Mösyö Maniko mahsusen mahalli mezkûre gönderilmiş idi.

Mumaileyhûmânın kemal-i itina ile icrâ etmiş oldukları keşfiyât ve tedkikat üzerine tanzim ve itâ eyledikleri rapor manzuru inâyet nşûr cenab-ı hidivri azamileri buyrulmak üzere aynen ve leffen takdim kılınmış ve mütalaasındandır hin-i ilm-ü âli buyrulduğu veçhile Balçıkova ve Çakmakdere zirâyıyla değirmencilerinin mevsim-i şitâda tarlalarını saki ve ırvaya ve değirmenlerini tedvir ve istimâle

⁷⁹ 1890 yılının yaz aylarında İzmir'de yaşanan kuraklık ve dolayısıyla yaşanan susuzluk problemi, dönemin basınında da sık sık haber konusu olmuştur. Örneğin 26 Haziran 1306 tarihli Hizmet gazetesinde yer alan bir haberde "kuraklık sebebiyle kuyulardan, çeşmelerden suların yavaş yavaş çekildiğini öteden beri yazıyoruz. Susuzluktan dolayı en mağdur olan yer Değirmendağı'nın üstünde bulunan Hamidiye Mahallesidir. Burada zaten mevcut olan bir iki kuyu ve kurduğu gibi etrafındaki yerlerde de su bulunmadığından zavallı ahali bir testi su için yarım saat üç çeyrek yol yürüyerek İzmir dâhillerine gelmeye mecbur oluyorlar" denilmektedir. Bahsi geçen dönemde kuraklık sadece İzmir'i değil, Aydın Vilayeti'nin tamamında etkisini hissettirmiştir. Örneğin Manisa kazasında kuraklıktan dolayı halka on beş bin kile hububat yardımında bulunulmuştur. Bkz. Hizmet, 17 Teşrinisani 1306, s.1; Yine Hizmet gazetesinin 4 gün sonraki sayısında, Tire ve Torbalı'da bulunan 19 çiftlik ile Manisa'da Koldere çiftliğine yemeklik ve tohumluk hububat yardımında bulunulduğunu görmekteyiz. Bkz. Hizmet 20 Teşrinisani 1306, s.1.

Bir başka haberde Kırkağaç'ta yaşanan kuraklıktan dolayı 300 fakire yardım edildiği ifade edilmektedir. Bkz.

⁸⁰ BOA. Y.A.RES 55/17 Lef 3 (29.L.1308/6 Haziran 1891).

⁸¹ BOA. Y.A.RES 55/17 Lef 4 (29.L.1308/6 Haziran 1891).

kâfi suları var ise de şu mevsimlerde yani eyyam-ı hâre de yalnız iki üç saat mesafede ve dağ cihetinde birkaç menbaadan niân eden su ve öyle mecra doldurarak cereyan edemeyip kumlar içinde kaynayarak mefkud ve bu sebeple sebil intifâ mesdûr olduğu tahakkuk etmiştir.

Balçıkova ahalisi adına gerek Bâb-ı Alî canib-i eşrefine ve gerek makamı vilayete takdim ve itâ olunmakta bulunan musanni istidânamelerde bu suların imtiyazı mûşariin ileyh Koçoni Efendi hazretlerine verilir ve İzmir'e getirilirse senevi 60-70.000 kuruş öşür ve o nisbet de vergi veren tarlaları susuz ve kendileri perişan kalacakları bahis ile imtiyaza müsaade olunmaması iddia edilmekte ise de şu sulardan müstefid olan arazi parça parça beş on kişinin taht-i tasarrufundaki 55 dönüm mikdarı salatalık tarlasından ibaret ve bu tarlalarda dere suyundan Mayıs evahirine kadar ancak müteneffi olabilip yağmurlu senelerde bile Haziranın onbeşine doğru bütün bütün münkat' olmakta idüğü memleketçe malum bir keyfiyet iken böyle yaygaralarla şikayete sebebiyet veren hal-i menafi-i zatiyyesini muzırratı umumiyyede aramak isteyen bir takım avukatların bazıs sâdelani mevâid-i mevhûme ile teşfik ve iğfal ve müstedî imtiyazı tehdit ile arada bir külah kaymak gibi hayalden ileri ahvâl-i mahalliyyeden istidlâl olunuyor.

Binaenaleyh Koçoni Efendi'nin celb ve icrâ edeceğini müteahhid olduğu su İzmir'in Değirmendağı ve Kadifekalesi civarı ve Karataş ve Göztepe semtlerinin ref'i ihtiyacatına ve mezkur su şimdiki halde dağlarda kaynayarak aşağı dereye inmeyip yine oralarda kaybolan sular olduğuna ve mezkur tarla ashabının işbu sulardan eyyam-ı hârede kat'en ve katiiyen faydaları olmadığına ve mevsim-i şeta da ise kesret baran sebebiyle tarla ashabının ve değirmenlerin muhtaç olduğu sularhâsıl olageldiğine nazaran bu imtiyazın verilmesinde hiçbir mahzur görülmeyip bilakis Göztepe ve Karataş ve Kadifekale taraflarında susuzluktan halleri perişan olan altı yedi bin hane sâye-i merhamet vaye-i hazreti padişahide müstefid olarak bu sebeple de izdiyâd-ı ömr ve şevketi cenab-ı cihanbâni ediyyesine müdâvim olacaklarından ve Koçoni Efendi'nin talep ettiği imtiyaz karin-i es'af olduğu halde mevâkî-i mezkure ahalisinin suya olan ihtiyacı mündefi olmakla beraber oralardaki emakinin şeref ve itibarı dahi mütezâyid olarak emlak vergisinden dolayı hazine-i celilece büyük bir istifade hasıl olacağından velhâsıl devletçe ve ahalice fevâide ve muhsenât-ı adideyi istilzâm edeceğinden imtiyazı mezkurun tesrî-i itâsına müsaade-i celile-i fehametpenahileri umum namına müsted'âdır olbâbda emr û ferman hazret-i menlehülemrindir.

30 Haziran (1)306.

Halil Rıfat

Yazıdan da anlaşılacağı üzere Aydın Valisi Halil Rıfat Paşa, İzmir'in acilen temiz su ihtiyacının bulunduğunu, imtiyaz talebinde bulunan Koçoni

Efendi'nin İzmir şehrine getirmeyi planladığı suların, kesinlikle çiftçi ve değirmencileri zor durumda bırakmayacağını ve buna dair gerekli tetkiklerin mühendisler tarafından yapıldığını ifade etmektedir. Ayrıca İzmir'in çeşitli semtlerinde ikamet etmekte olan yaklaşık 6-7 bin hanenin susuzluktan perişan bir vaziyette bulunduğunu da sözlerine ekleyen Halil Rıfat Paşa, tamamı 55 dönüm olan salatalık tarlaları için bu kadar insanın susuzluğa mahkûm bırakılmamasını sadaret makamına bildirmiştir.

Halil Rıfat Paşa'nın yazısında da gördüğümüz üzere imtiyazın verilme sürecinde birtakım kimseler, bağ ve bostanlarının susuz kalmasından dolayı mağdur duruma düşeceklerini ileri sürüp, İstanbul'a telgraf çekmek suretiyle imtiyazın verilmesine engel olmaya çalışmışlardır⁸². Ayrıca Koçoni Efendi'nin imtiyazı henüz almadığı halde su kaynaklarına müdahalede bulunduğu dair şikâyetler de⁸³ söz konusu olmuştur. Örneğin Balçıkova ahalisi Nafia Nezareti'ne gönderdikleri telgrafta, köylerinde 200 nüfusun olduğunu ve yaklaşık 150 dönüm olan bostanda yetiştirdikleri ürünlerden, yılda seksen bin kuruş öşür ödediklerini, mevzu bahis suların imtiyaz yoluyla bir şirkete verilmesi durumunda perişan olacaklarını⁸⁴ belirtmişlerdir. Balçıkova ahalisi aynı içeriğe sahip telgrafları, Şurayı Devlet⁸⁵ ile Dâhiliye Nezareti'ne⁸⁶ de göndermiş ve bu suretle devletten bahsi geçen imtiyazın verilmemesini talep etmişlerdir.

⁸² İmtiyazın verilmesine karşı çıkanlar, Halil Rıfat Paşa'nın ikisi mühendis olan üç kişiye bölgede tetkikat yaptırdığını, konuya ilişkin araştırmalarda bulunmak üzere herhangi bir komisyon kurmadığı yönünde hükümete şikâyet mahiyetinde telgraf çekmişlerdir. Bunun üzerine Halil Rıfat Paşa'dan malumat isteyen hükümete, 7 Ağustos 1890 tarihinde bir kez daha bilgi vermek zorunda kalan vali, mezkur suyun keşif ve tahkikatı işine sadece 3 kişiyi görevlendirmedeğini, Birinci Daire-i Belediye Başkanı Ragıp Bey, belediye üyelerinden Yuan Efendi, Meclis-i Daire-i Vilayet üyelerinden Agob Efendi, suyolcu Raşid Efendi ile mühendislerden oluşan bir komisyon kurduğunu ve onların hazırladıkları rapora binaen hükümeti bilgilendirdiğini ifade etmiştir. Bkz. BOA. *Y.A.RES.* 55/17 Lef 6 (29.L.1308/6 Haziran 1891); Gerçekten de Halil Rıfat Paşa hem vilayet başmühendisliğini hem de oluşturduğu komisyona konuya ilişkin bir rapor hazırlamak üzere görevlendirmiştir. Vilayet başmühendisliği 16 Mart 1888 tarihinde konuyla ilgili raporu hazırlamıştır. Raporda özetle, yapılan tetkikatlar neticesinde bölge ahalisinin ihtiyacından fazla suyun kullanılmasında herhangi bir mahsur bulunmadığı belirtilmiştir. Bkz. BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 14. (13.L.1307/2 Haziran 1890); Komisyon da yaptığı çalışmalara neticesinde aynı yönde görüş bildirmiştir. Bkz. Bkz. BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 15. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

⁸³ BOA. *DH.MKT.* 1671/118 (11.Ra.1307/5 Kasım 1889).

⁸⁴ BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 10. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

⁸⁵ BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 11. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

Buna karşılık, hükümetten biran evvel su sorununa çözüm bulunması talebinde bulunanların da olduğunu görmekteyiz. Nitekim Göztepe, Karataş, Değirmendağı, Çukurçeşme ve civardaki mahallelerde ikamet eden ahalden yaklaşık 75 kişi bir araya gelerek hükümete göndermek üzere bir dilekçe yazmışlardır. Söz konusu dilekçelerinde, beş altı bin nüfusun yaşadığı bu semtlerde insanların içmek ve abdest almak için dahi su bulamadığını, bölgede susuzluktan dolayı sık sık tifo ile çiçek hastalığının ortaya çıktığını, bu sebeplerden dolayı Koçoni Efendi'nin imtiyaz talebinin kabul edilmesi ricasında bulunmuşlardır⁸⁷. İmtiyazın biran evvel verilmesi yönündeki bir başka dilekçede ise, İzmir nüfusunun günden güne arttığı belirtilerek sadece Değirmendağı bölgesine 1500 haneden fazla muhacirin⁸⁸ iskân edildiği ifade edilmekte ve su sıkıntısının daha da arttığı vurgulanmaktadır⁸⁹. Bu nokta oldukça dikkat çekicidir, çünkü zaten susuzluktan oldukça zor durumda olan İzmir'e bir de muhacirlerin iskân edilmesi, kentte yaşanan su problemini daha da arttırmıştır. Görülmektedir ki, İzmir'de yaşanan su sıkıntısından dolayı halk, tıpkı İstanbul ve diğer şehirlerde olduğu gibi devlet eliyle aşılamayan bu problemin özel şirketler vasıtasıyla aşılabileceği kanaatindeydi ve bu yüzden devletten bir an evvel imtiyaz talebini kabul etmesini beklemektedir.

İzmir'in su imtiyazının Koçoni Efendi'ye verilmesinin düşünüldüğü günlerde Osmanlı Devleti, bir taraftan imtiyazın bir an evvel verilmesi eğiliminde olan Aydın Valisi'nden bilgi edinmekte, diğer taraftan kendilerine ulaşan lehte ve aleyhteki telgrafları dikkate almaya çalışmaktaydı. Ancak bununla birlikte hükümet bir de, İstanbul'dan bir görevli göndermek suretiyle İzmir'de su imtiyazına dair yaşanan gelişmelerden haberdar olmak istemekteydi. Bu bağlamda hükümet, İzmir'de gerekli araştırmalarda bulunmak ve ahalinin durumunu yerinde

⁸⁶ BOA. ŞD. 1385/22 Lef 12. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

⁸⁷ BOA. Y.A.RES 55/17 Lef 5 (29.L.1308/6 Haziran 1891).

⁸⁸ Muhacirlerin durumuna Aydın Valisi Halil Rıfat Paşa'da dikkat çekmiş ve 26 Aralık 1889 tarihinde Şura-yı Devlet'e gönderdiği yazıda, İzmir şehrinin 3-5 seneden beri Göztepe ile Karataş'a doğru geliştiğini, Değirmendağı denilen bölgede muhacirlerin 4-5 mahalle oluşturduğunu ve nüfuslarının neredeyse 50.000'e ulaştığını, dolayısıyla su probleminin de daha da arttığını belirtmiştir. Bkz. BOA. ŞD. 1385/22 Lef 22. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

⁸⁹ BOA. ŞD. 1385/22 Lef 16. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

görmek üzere Erkan-ı Harbiyye-i Umumiye Dairesi 3. Şubesi heyetinden Kolağası Mustafa Efendi'yi görevlendirmiştir⁹⁰. Bu görev için Mustafa Efendi'ye İstanbul'dan İzmir'e gidiş ve dönüş yolluğu olarak 340 kuruş harcırah⁹¹ ve 666 kuruş maaş tahsis edilmiştir⁹².

Koçoni Efendi'ye verilecek imtiyaza dair İzmir'de gerekli araştırmalarda bulunan Mustafa Efendi'de hazırladığı raporda özetle şu ifadeler yer verilmiştir⁹³;

...Balçova karyesi ahalisinin turfanda bostanlarını sulamakta olan Çakmakdere suyunun ihtiyaç fazlasının olup olmadığına dair yapmış olduğum tahkikatta, haritalardan anlaşıldığı üzere bahsi geçen bostanların 180.333 metre yani 18 cerib⁹⁴ olduğu anlaşılmaktadır. Yine yaptığım tahkikat esnasında 24 saat zarfında derelerden 38.000 küsur metremikap (metreküp) su aktığı ve bahsi geçen bostanlar için ise 24 saatte 2.727 metreküp suyun fennen kafi geleceği anlaşılmıştır. Bu yüzden fazla olan suyun bir şirket vasıtasıyla İzmir'e özellikle Göztepe ve Karantina mevkilerine getirilmesi büyük bir hizmet olacaktır. Kurulacak olan su şirketi, suyu menbalarından getirirken turfanda mevsimin sonuna kadar olmak üzere 24 saatte 3.000 metreküp suyu bostanlara verecek şekilde tedbir alırsa, fazla olan suyun İzmir'in menfaatlerine göre kullanılması uygundur.

Kolağası Mustafa Efendi'nin raporu üzerine konu, Meclis-i Vükela'da da gündeme gelmiş ve imtiyazın Koçoni Efendi'ye verilmesi uygun görülmele birlikte mukavelenamede Mustafa Efendi'nin dikkat çektiği "bahsi geçen

⁹⁰BOA. *DH.MKT.* 1775/49 (13.Ra.1308//27 Ekim 1890); BOA. *DH.MKT* 1813/42 (17.B.1308/26 Şubat 1891); Kolağası Mustafa Efendi, Koçoni Efendi'nin, İzmir'in Göztepe, Karataş ve Karantina semtlerine getirmeyi planladığı suların, ahalinin bağ ve bostanına zarar verip vermeyeceğini de araştırmakla görevliydi. Bkz. BOA. *DH.MKT.* 1778/131 Lef 2 (23.Ra.1308//6 Kasım 1890);

⁹¹BOA. *DH.MKT.* 1795/38 (13.Ca.1308/25 Aralık1890).

⁹²BOA. *DH.MKT.* 1778/131 Lef 1 (23.Ra.1308/6 Kasım 1890); BOA. *DH.MKT* 1795/38 (13.Ca.1308/25 Aralık1890).

⁹³BOA. *Y.A.RES.* 55/17 Lef 7 (29.L.1308/6 Haziran 1891).

⁹⁴ Ferid Develioğlu, Cerib kelimesini, Osmanlı Devleti döneminde Arabistan ülkelerinde kullanılan aşağı yukarı 216 litrelik hacim ölçüsü, tarla ve arazi ölçüsü veya dönüm olarak tanımlamaktadır. Bkz. Develioğlu, a.g.e., s. 135; Mustafa Fayda da Cerib'in, Hz. Ömer zamanından itibaren hem alan hem de hacim ölçüsü olarak kullanıldığını ifade etmekle birlikte, 29.5 litre ile 138 litre arasında değişen değerinin olduğunu belirtmektedir. Bkz. Mustafa Fayda, "Cerib", *DİA*, cilt VII, İstanbul, s. 402; Pakalın'da bu ölçünün kıymeti devrine ve yerine göre değişir ifadesini kullanmaktadır. Bkz. Pakalın, a.g.e., cilt I, s. 281.

bostanlara 24 saatte 3.000 metreküp su verilmesi” meselesi ve diğer bir takım hususların tashih edilmesi kararlaştırılmıştır⁹⁵. Belgede geçen “tashih” kelimesinden anlaşılmaktadır ki, Koçoni Efendi daha önceden hükümete bir teklifte bulunmuş ve buna göre taslak bir mukavelename hazırlanmıştır. Şimdi ise Meclis-i Vükela’nın aldığı karar doğrultusunda bu taslak mukavele metni üzerinde gerekli düzeltmeler yapılacaktır.

Nitekim konuya ilişkin Şura-yı Devlet’de yapılan görüşmelerde⁹⁶, Koçoni Efendi’nin 50 yıllık bir imtiyaz talebinde bulunduğunu görmekteyiz⁹⁷. Taslak mukavele metninin 4. maddesinde mukavelenamenin imzalanma tarihinden itibaren 2 seneye kadar inşaaata başlanıp, 4 sene sonra da şehre su verilmesi yer alırken, bu durum emsalleri ile kıyaslanmış ve bahsi geçen süreler işe başlama için 21 aya, şehre su verilmesi için de 3 yıla indirilmiştir⁹⁸. Yine taslak metnin 5. maddesinde imtiyaz sahibinin, suların muayene ve teftiş masrafı olarak Nafia nezaretine yıllık 45 altın ödemesi yer almaktayken yapılan tashih ile bu ücret 60 altına çıkarılmıştır⁹⁹. Ayrıca mukavelenameye çiftçilerin ve değirmenlerin ihtiyacı olan suyun kesilmemesi yönünde bir madde de eklenmiştir¹⁰⁰. Bu ve bunun gibi pek çok madde üzerinde gerekli tashihler yapıldıktan sonra, 31 Mayıs 1890 tarihinde Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi’nde imtiyaza ilişkin şartname ve mukavelename hazırlanmıştır¹⁰¹. Artık sıra Koçoni Efendi ile Osmanlı Devleti arasında imtiyaz sözleşmesinin imzalanmasına gelmiştir.

⁹⁵ BOA. *MV.* 64/79 (18.L.1308/26 Mayıs 1891).

⁹⁶ Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesinden Koçoni Efendi’ye 13 Şubat 1890 tarihinde (Rumi takvime göre 1 Şubat 1305) gönderilen yazı ile; “*Şubat’ın beşinci pazartesi günü saat yedide mukavele ve şartname layihalarını görüşmek ve üzerinde gerekli tadilatları yapmak üzere Tanzimat Dairesi’ne azimet buyrulması...*” istenmiştir. Koçoni Efendi ise “*Pazartesi ve Salı günü yürütmekte olduğu görevler icabıyla gelemeyeceğini*” bildirmiştir. Bunun üzerine Tanzimat Dairesine bir kez daha davet edilen Koçoni Efendi “*memurin komisyonunda hazır bulunması gerektiğini*” belirterek yine davete icap edememiş ve görüşmeler bir müddet ertelenmiştir. Bkz. Bkz. BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 9. (13.L.1307/2 Haziran 1890)

⁹⁷ BOA. *Y.A.RES.* 55/17 Lef 8 (29.L.1308/6 Haziran 1891).

⁹⁸ BOA. *Y.A.RES.* 55/17 Lef 8 (29.L.1308/6 Haziran 1891).

⁹⁹ BOA. *Y.A.RES.* 55/17 Lef 9 (29.L.1308/6 Haziran 1891).

¹⁰⁰ Bkz. BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 7. (13.L.1307/2 Haziran 1890)

¹⁰¹ BOA. *Y.A.RES.* 55/17 Lef 10-16 (29.L.1308/6 Haziran 1891).

Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi tarafından hazırlanan layihalardan şartnamenin 19 maddeden, mukavelenamenin ise 27 maddeden ibaret olduğunu görmekteyiz. Mukavelenamede özetle, imtiyazın elli yıl süreyle Koçoni Efendi'ye verildiği, Karataş, Göztepe, Karantina, Kokaryalı ve Balçıkova semtlerine bu imtiyaz ile birlikte su verileceği, mukavelenamenin imzalanmasından itibaren 21 ay içerisinde çalışmalara başlanması ve haritaların tasdikinden itibaren üç sene zarfında, bahsi geçen semtlere su verilmesinin gerektiğine¹⁰² dair maddeler bulunmaktaydı. Aslında burada mukavelenamenin tamamını vermemiz gerekirdi. Fakat bu süreçte yaşanan bir takım gelişmelerden dolayı Osmanlı Hükümeti, imtiyazı Koçoni Efendi'ye vermekten vazgeçmiştir.

Yukarıda kullandığımız “birtakım gelişmeler” ifadesini açmamız gerekirse; bunlardan birincisi, Koçoni Efendi ile imtiyaz sözleşmesinin imzalanacağı süreçte, başka müteşebbisler ortaya çıkmış¹⁰³ ve bu müteşebbisler Osmanlı Devleti'ne daha cazip kabul edilebilecek tekliflerde bulunmuşlardır. Bu sebeple hükümet, bir müddet beklemeyi ve en cazip teklifi kim yaparsa, imtiyazı ona vermeyi kararlaştırmıştır¹⁰⁴. İmtiyazın verilmemesine dair ikinci husus ise, bahsi geçen süreçte Koçoni Efendi hakkında “ahlâken ve ahvâlen dürüst olmadığı”¹⁰⁵ ile “Müslümanlara kötü davrandığı ve hazineyi zarara uğrattığına”¹⁰⁶ dair haberler çıkmasıdır. Kanaatimizce bu haberlerden dolayı da hükümet, imtiyazı Koçoni Efendi'ye vermekten vazgeçmiştir. Ancak bu haberlerin ne kadar doğru olup olmadığı tartışılabilir. Eğer bu haberler ciddi doğru ise, Osmanlı Hükümeti'nin sadece imtiyazı vermekten vazgeçmeyip, Koçoni Efendi'yi halen yürütmekte olduğu Umum Karantinalar Müfettişliği görevinden de alması icap ederdi. Ancak Koçoni Efendi'nin, 1902 yılının Haziran ayına kadar bu görevini

¹⁰² BOA. *Y.A.RES* 55/17 Lef 10-13 (29.L.1308/6 Haziran 1891); Mukavelenamenin 1., 2. ve 4. maddeleri özetle verilmiştir.

¹⁰³ Daha öncede ifade ettiğimiz üzere, Üsküdar ve Kadıköy Gaz Şirketi imtiyaz sahibi Şarl Jorji, Belçika tebaasından Tersilin Montrö(?) ile ortağı Kont Andrin Dolejman, İbrahim Niyazi Bey, Ahmet Celadet Efendi ve Mösyö Rive, İzmir'in su imtiyazı için Osmanlı Devleti'ne müracaat etmiştir.

¹⁰⁴ BOA. *MV*. 74/38. (19.Ş.1310/8 Mart 1893).

¹⁰⁵ BOA. *Y.PRK.SH*. 3/23. (29.Z.1307/15 Ağustos 1890).

¹⁰⁶ BOA. *Y.PRK.SH*. 3/35. (01.Z.1308/8 Temmuz 1891).

yürüttüğünü ve bu tarihte de emekliliğe sevk edildiğini görmekteyiz¹⁰⁷. Belki de bu noktada hükümet, memuriyet ile imtiyaz vermeyi birbirinden farklı olaylar olarak değerlendirmiştir.

İmtiyazın Koçoni Efendi'ye verilmesinden vazgeçilmesine dair akıllara gelebilecek bir diğer husus ise, Koçoni Efendi'nin "kuvve-i maliyesini" ispatlayamamış olabilme ihtimalidir. Ancak Koçoni Efendi'nin 13 Şubat 1888 tarihinde, Osmanlı Bankası İzmir Şubesinde, banka direktörü Wilhelm Hans imzasıyla almış olduğu "İzmir'e vaki Göztepe civarına su celb ve icrası için imtiyaz istidâ eden Karantınalar Müfettişi ve doktor saadetlü Koçoni Efendi'nin istidasıyla mutasavvır olan teşebbüsünü mevkî fiile isâle muktedir kuvve-i maliyye ashabından olduğu tasdik olunur"¹⁰⁸ şeklindeki yazı bu ihtimali de ortadan kaldırmaktadır.

Netice itibariyle Osmanlı Hükümeti, yukarıda ifade ettiğimiz sebeplerin biri ya da her ikisini de göz önünde bulundurarak imtiyazı Koçoni Efendi'ye vermekten vazgeçmiştir. Ancak imtiyazın verilmemesindeki en büyük etken muhtemelen, devletin, kendi menfaatlerini gözeterek konuya ilişkin tüm teklifleri gördükten sonra, bunların içinden en iyi teklifi kabul etme düşüncesinde olmasıdır. Nitekim Koçoni Efendi'nin 2 Haziran 1892 tarihinde Şura-yı Devlet'e gönderdiği yazı da¹⁰⁹, bu ihtimali güçlendirmektedir. Nitekim Koçoni Efendi de, İzmir'in su imtiyazı için başka taliplerin çıktığını, bu taliplerin mukavele ile şartnameyi kabul ettiklerini ve Şura-yı Devlet tarafından da bunların tekliflerinin değerlendirildiğini haber aldığını yazısında ifade etmektedir. Ancak bu noktada deyim yerindeyse hükümete serzenişte bulunan Koçoni Efendi, bahsi geçen şartname ve mukavelenameyi kendisinin zaten birkaç yıl evvel kabul ettiğini,

¹⁰⁷ BOA. *Y.MTV.* 231/141 (22.Ra.1320/28 Haziran 1902).

¹⁰⁸ Bkz. BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 6. (13.L.1307/2 Haziran 1890); Her ne kadar 13 Şubat 1888 tarihli bu belgede Koçoni Efendi'nin kuvve-i maliyesini ispatlamış olsa da, daha sonraki yıllara ait belgelerde yani diğer müteşebbislerden Niyazi Bey, Belçika tebaasından Tersilin Montrö(?) ve ortağı Kont Andrin Dolejman adına hareket eden Antonyadis ile birlikte Koçoni Efendi'nin de isminin zikredildiği belgelerde, sadece Antonyadis Efendi'nin temsil ettiği müvekkillerinin iktidarı malilerini zamanında ispatladığından bahsedilmektedir. Bkz. BOA. *MV.* 72/67 (21.Ca.1310/11 Aralık 1892); BOA. *BEO.* 124/92637 Lef 1-2. (28.Ca.1310/18 Aralık 1892).

¹⁰⁹ BOA. *ŞD.* 2613/29 Lef 76. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

hatta bu uğurda, mühendislere tetkikatlar yaptırdığını ve önemli miktarda para harcadığını belirttikten sonra, “*hakk-ı âcizânemi mahvedeceğinden işbu istid’a-yı bendeganemin nazarı dikkate alınarak imtiyazı mezkurun tarafıma itâsı...*”¹¹⁰ ifadesini kullanmak suretiyle bir kez daha imtiyazın kendisine verilmesi talebinde bulunmuştur. Ancak İzmir’in su imtiyazının verilmesi sürecini göz önünde bulundurduğumuzda, Osmanlı Devleti’nin bu talebi dikkate almadığını ve kendisine sunulacak en iyi teklifi belirlemeye çalıştığını görmekteyiz.

b. Şarl Jorji’nin İmtiyaz Talebi

Osmanlı Devleti’nin, İzmir’in su imtiyazını Koçoni Efendi’ye vermek üzere olduğunu ve taraflar arasında imzalanmak üzere imtiyaz şartnamesi ile mukavelenamesinin hazırlandığını haber alarak, hükümete kendi tekliflerinin de değerlendirilmesi talebiyle müracaat edenlerden biri de, Üsküdar ve Kadıköy Gaz Şirketi imtiyaz sahibi Şarl Jorji olmuştur. Hatta bu süreçte Şarl Jorji, Şura-yı Devlet’e bir arıza göndererek¹¹¹, “*İzmir şehrinin su imtiyazı hakkındaki taleplerinin Nafia Nezaretinde tutulduğunu haber aldıklarını, bir hafta içerisinde İstanbul’a gönderecekleri vekilleri gelinceye kadar, imtiyaz meselesinin neticelendirilmemesi*” ricasında bulunmuş olmasından, tekliflerinin değerlendirmeye alınmadığından şikâyetçi olduğunu anlamaktayız.

Osmanlı Devleti’nden İzmir’in su imtiyazı talebinde bulunan Şarl Jorji, bu süreçte hükümet yetkilileri ile görüşmelerde bulunmak üzere mühendis Anatol Bargigli’yi kendisine vekil tayin etmiştir. Bargigli, 3 Temmuz 1892 tarihinde Şura-yı Devlet’e müracaat ederek, bir başka müteşebbis adına hareket eden Antonyadis Efendi’nin teklifinden daha iyi şartlarda teklifte bulunmuş olmalarına rağmen, müracaatlarının dikkate alınmadığından¹¹² yakınmıştır.

Gerek Şarl Jorji’nin gerekse vekili Bargigli’nin yakındıkları husus, 21 Aralık ve 22 Aralık 1891 tarihlerinde Nafia Nezareti’ne verdikleri dilekçelerin dikkate alınmaması meselesidir. Zira 21 Aralık 1891 tarihinde Nafia Nezareti’ne

¹¹⁰ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 76. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹¹¹ BOA. HR.TO. 537/23 (1 Haziran 1892).

¹¹² BOA. BEO. 31/2267 (16.Z.1309/12 Temmuz 1892).

müracaat eden Bargigli, İzmir su imtiyazı için müracaat eden diğer taliplerden daha uygun şartlarla, Kadıköy ve Üsküdar gaz şirketi imtiyaz sahibi Şarl Jorji adına Osmanlı Devleti'nden bahsi geçen imtiyazı talep etmiştir. İmtiyaz talebinde, halk için önemli olan hususun suyun fiyatının olduğunu belirten Bargigli, diğer taliplerden daha uygun bir fiyat verdiklerini ve her metreküp su için 2 kuruş 35 paralık bir tarifenin uygulanacağını, ilerde su sarfiyatı arttığında daha da indirim yapılacağını¹¹³ dilekçesinde belirtmektedir. Bir gün sonra, 22 Aralık 1891 tarihli dilekçesinde ise ilgili makamlara daha ayrıntılı bilgi veren Bargigli, diğer taliplerin talep ettikleri su fiyatından %20 daha aşağıda bir fiyat teklif ettiklerini ve tespit edilen her metreküp için 2 kuruş 35 paralık ücretten de 5 paranın belediyeye aktarılacağını ifade etmiştir¹¹⁴.

Şarl Jorji'nin hükümete sunduğu teklifte, İzmir ve civarına su tevzi ifadesi kullanılmakta olup, diğer talipler gibi herhangi bir semt belirtilmemiştir. Gediz Nehri, Nif Çayı, Ilıca ve uygun görülen diğer yerlerden suyun tedarik edileceği belirtilen teklifte, imtiyaz süresinin 50 yıl olacağı, 29 ayda su tesisatının inşa edileceği ve su fiyatının da biraz daha indirim yapılarak 2 kuruş 12 para olacağı belirtilmiştir. Ayrıca Jorji'nin teklifinde, halka ücretsiz su vermek üzere 25 çeşme ve beldeler için 3 şadırvanın yapılacağı, yangın musluklarına, belediyeye ve Asakir-i Şahane'ye de suyun ücretsiz verileceği taahhüdü yer almaktadır. Teftiş ve muayene masrafı olarak yıllık 144 lira, kefalet akçesi olarak 4.000 lira vermeyi kabul eden Jorji, satılacak her metreküp su için (yıllık 500.000 kuruşu geçmemek üzere)5 para vergi vermeyi teklif etmiştir¹¹⁵.

c. Aydın Vilayeti Nafia Başmühendisi Mösyö Rive'nin İmtiyaz Talebi

İzmir suları imtiyazı için Osmanlı Devleti'ne bir başka teklif de, Aydın Vilayeti Nafia Başmühendisi Mösyö Rive tarafından yapılmıştır. Mösyö Rive'nin, daha önce vali Halil Rıfat Paşa tarafından, Göztepe, Karataş ve Karantina mevkilerine Çakmakdere'den getirilecek su hakkında araştırmalarda bulunmak

¹¹³ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 19. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹¹⁴ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 20. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹¹⁵ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 15. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

üzere görevlendirildiğini¹¹⁶ ifade etmiştik. Dolayısıyla Mösyö Rive'nin konu hakkında ayrıntılı bilgiye sahip olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim Mösyö Rive'nin de Osmanlı Devleti'ne müracaatı esnasında bu konuya dikkat çektiğini görmekteyiz. İzmir'de beş yıl görev yaptığını ifade eden Rive, İzmir'de içilebilecek sular hakkında ayrıntılı çalışmalar yaptığını ifade etmiştir¹¹⁷.

Mösyö Rive'nin 7 Aralık 1891 tarihinde Nafia Nezareti'ne yaptığı müracaattan anlaşılmaktadır ki, İzmir'in su imtiyazı için hükümete ilk kez Mart 1891'de teklifte bulunmuştur. Zira 7 Aralık 1891 tarihli dilekçesinde¹¹⁸, “bundan 8-9 ay önce İzmir'e içilecek su imtiyazı için dilekçeler vermişim. Aldığım istihbarata göre yaptığım teklif faydasız olarak değerlendirilmiş. Bununla birlikte diğer talipler, suları hangi kaynaklardan alacaklarını ifade etmeden bütün suların imtiyazları dâhilinde bulunmasını talep etmektedirler. Buna karşılık ben, hangi kaynakları kullanacağımı teklifimde belirtmişim. Eğer diğer taliplerin teklifleri uygun görülüyorsa, onların tekliflerini kabul edip etmeyeceğimi ya da daha uygun teklifte bulunup bulunmayacağımı tarafıma sorulmasını rica ediyorum” demektedir.

Yaklaşık kırk beş gün sonra, 18 Ocak 1892 tarihinde Nafia Nezareti'ne bir kez daha müracaat eden Rive'nin, bu dilekçesinden de aynı günlerde İzmir'in su imtiyazı için 3 müteşebbisin Osmanlı Devleti'ne müracaat ettiğini ve bu tekliflerin tetkik için Şura-yı Devlet'e havale edildiğini, tetkikler neticesinde en iyi teklifin kabul edilmesinin düşünüldüğünü¹¹⁹ öğrenmekteyiz. Ancak bu noktada Mösyö Rive, ilk müracaatı kendisinin yaptığını ifade ederek, imtiyazın kendisine verilmesinin gerektiği beyanında bulunmuştur. Bu duruma gerekçe olarak ilk teklifi yapmış olmasının yanı sıra, su fiyatları ve ücretsiz su verilecek yerler konusunda 3 teklifin birbirine çok yakın olduğunu da belirtmiştir. Rive'nin dilekçesinde üzerinde durduğu önemli bir husus da, rakiplerinin teklifleri daha uygun olur ise onların şartlarını da kabul edeceğini bildirmesidir. Dolayısıyla

¹¹⁶ BOA. *Y.A.RES* 55/17 Lef 4 (29.L.1308/6 Haziran 1891).

¹¹⁷ BOA. *ŞD.* 2613/29 Lef 14. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹¹⁸ BOA. *ŞD.* 2613/29 Lef 13. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹¹⁹ BOA. *ŞD.* 2613/29 Lef 14. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

Rive, rakiplerinin sundukları tekliflerin kendisine bildirilmesini talep etmektedir. Aslında Rive bu talebinde oldukça haklıdır, çünkü diğer talipler de Rive'nin teklifini görmüş ve ona göre tekliflerini sunmuşlardı. Bu nedenle haklı olarak Mösyö Rive de, rakip müteşebbislerin tekliflerini görme hakkının olduğunu iddia etmiştir¹²⁰.

Mösyö Rive'nin Osmanlı Devleti'ne sunmuş olduğu teklifin ayrıntılarını incelediğimizde, İzmir şehri ile Karşıyaka'ya mecburi, Karataş, Göztepe ve Burunabad'a (Bornova) isteğe bağlı olarak su getirmeyi hedeflediğini görmekteyiz. İmtiyaz için, Gediz Nehri ile su verilecek mahalleler dâhilinde bulunan kaynakların, kullanılacağı imtiyazın 65 sene için talep edildiği ve su tesisatının 3 yıl içerisinde tamamlanacağı gibi hükümlerde, Rive'nin sunduğu teklifte yer almaktadır. Su fiyatları için kademeli bir tarife uygulamayı düşünen Rive, 499 litreye kadar su alanlar için suyun metreküpünün üç buçuk kuruş, 999 litre su alanlar için 3 kuruş 25 para, 2999 litre su alanlar için 3 kuruş ve daha üstü tüketim için metreküp başına 2 kuruş 75 para ücret talep edecektir. İnşa edeceği 20 çeşme ile halka ücretsiz su akıtmayı taahhüt eden Rive, yangın muslukları, kışla, askeri ve beledi hastaneler, askeri ve sanayi okulları, nizamiye ve zaptiye karakollarına da ücretsiz olarak su vermeyi teklif etmektedir. Ayrıca Rive, teftiş ve muayene masrafı olarak yıllık 200 lira, kefalet akçesi olarak 1.500 lira vermeyi de kabul etmiştir¹²¹.

d. Ahmet Celadet Efendi'nin İmtiyaz Talebi

İzmir'de *Hizmet* gazetesinin imtiyaz sahibi olan Ahmet Celadet Efendi'nin de¹²² ortaklarıyla birlikte, İzmir su imtiyazı için Osmanlı Devleti'ne müracaatta bulunduğunu görmekteyiz. 29 Temmuz 1891 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti Fen Müşavirliği'nde gündeme alınan imtiyaz müracaatı hakkında gerekli

¹²⁰ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 14. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹²¹ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 15. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹²² İzmir Dava Vekillerinden Ahmet Celadet Efendi, *Hizmet* Gazetesinin imtiyazını 24 Haziran 1890 tarihinde Çeşmelizade Mehmet Efendi'den satın almıştır. Bkz. BOA. *DH.MKT.* 1736/43 (7.Za.1307 / 24 Haziran 1890).

değerlendirmeler yapıldıktan sonra, imtiyaz talebi görüşülmek üzere Şura-yı Devlet'e havale¹²³ edilmiştir.

22 Ocak 1892 tarihinden hükümete bir kez daha müracaat eden Ahmet Celadet Efendi, İzmir halkını kötü sülardan kurtarmak için 5 seneden beri çalıştığını, bu uğurda önemli miktarda para harcadığını ve bu işi üstlenecek şirketi dahi kurduğunu hükümete bildirmiştir. Bunun dışında dilekçesinde, imtiyazı almak için uğraşan diğer müteşebbislerin, şirket kurmaya bile güçlerinin yetmediğini ifade eden Ahmet Celadet Efendi, kendisinin suyun geçeceği güzergâhı belirlediğini ve konuya ilişkin gerekli haritaları hazırladığını da belirtmiştir. İmtiyaz kendisine verildiği takdirde, bir ay içerisinde suyollarının inşasına başlayacağını ve kendisinden ne kadar teminat akçesi istenir ise Osmanlı Bankası vasıtasıyla bunu vereceğini taahhüt etmektedir. Kurdukları şirketin "Osmanlı şirketi" namıyla hareket edeceğini belirten Ahmet Celadet Efendi, bu durumun bile tercih edilmelerini sağlaması gerektiğini ifade ederek, imtiyazın kendilerine verilmesini yönündeki talebini tekrarlamıştır¹²⁴.

Ahmet Celadet Efendi'nin Osmanlı makamlarına iletildiği ve yukarıda ayrıntılarına yer verdiğimiz dilekçelerini dikkatlice incelediğimizde, sürecin, Koçoni Efendi'nin imtiyaz talep ettiği süreçte yaşadıklarıyla büyük oranda benzerlikler gösterdiğini görmekteyiz. Zira Ahmet Celadet Efendi dilekçesinde 5 yıldan beri imtiyazı alabilmek için uğraştığını, suyun geçeceği güzergâhları belirleyip haritalar hazırladığını ve bu uğurda çok para harcadığından bahsetmektedir. Ancak İzmir'in su imtiyazı meselesinde yaşanan gelişmelere baktığımızda, ilk müracaat tarihi 18 Haziran 1886¹²⁵ olan Koçoni Efendi'nin yaklaşık 5-6 yıldan beri imtiyazı alma çabası içerisinde olduğunu görmekteyiz. Yine bu uğurda daha önce de bahsettiğimiz üzere mühendislerle tetkikatlar yaptırıp, su güzergâhlarını belirleyen ve haritalar hazırlatan da Koçoni Efendi'ydi. Ahmet Celadet Efendi'nin dilekçesinde yer alan önemli bir diğer husus ise, vilayet mühendisi ile erkân-ı harp binbaşısının konuya ilişkin hazırladıkları raporlara

¹²³ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 36. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹²⁴ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 37. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹²⁵ BOA. ŞD. 1385/22 Lef 3. (13.L.1307/2 Haziran 1890).

yaptığı atıftır¹²⁶. Ahmet Celadet Efendi'nin bahsettiği bu kişiler, Koçoni Efendi'nin imtiyaz talebi başlığı altında üzerinde ayrıntılı olarak durduğumuz Aydın Vilayeti Nafia Başmühendisi Mösyö Rive ve Erkan-ı Harbiyye-i Umumiye Dairesi 3. Şubesi heyetinden Kolağası Mustafa Efendi'dir. Diğer bir ifadeyle Ahmet Celadet Efendi, Koçoni Efendi'nin imtiyaz talep ettiği süreçte, onun plan ve projeleri ile su kaynaklarını incelemek üzere görevlendirilen kişilerin hazırladıkları raporları referans göstermek kaydıyla imtiyaz talebinde bulunmaktadır. Yine her iki müteşebbisin de Osmanlı Bankası aracılığıyla şahadetnamelerini¹²⁷ ibraz etmeleri ve suyollarının geçeceği bölgelerde kesinlikle ahalinin emlakına zarar verilmeyeceği yönündeki beyanları da birebir örtüşmektedir. Bütün bu hususlardan, her ne kadar aralarında doğrudan bir bağlantı olduğunu ortaya koymamızı sağlayacak bir belge ya da bilgi olmasa da, dilekçelerdeki ifadeler, yapılan çalışmalar, taahhütler ve gösterilen referanslardan bu iki müteşebbisin kuvvetle muhtemel ortak olduğu sonucunu çıkartabiliriz.

e. Kont Adriyen Oltramond'un İmtiyaz Talebi

İzmir'in su imtiyazına dair bir teklif de, Belçika tebaasından Kont Adriyen Oltramond¹²⁸ ve ortağı Tersilit Montrö tarafından yapılmıştır. Arşiv belgelerinden anlaşıldığı üzere, imtiyaz talebinde bulunan Kont Adriyen, Belçika parlamentosunda milletvekili¹²⁹ ve aynı zamanda Belçika kralının da amcasının oğludur¹³⁰. Kont Adriyen, İzmir'in su imtiyazı için Osmanlı Devleti'ne gerekli

¹²⁶ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 37. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹²⁷ Şahâdet-nâme: Diploma, vesika ve belge anlamlarına gelmektedir. Bkz. Develioğlu, a.g.e., s. 975.

¹²⁸ Arşiv belgelerinde bu isim farklı şekillerde yazılmıştır. Kimi belgelerde Oltramond olarak yazılan ismin, bazı belgelerde Oltermon, Dolejman, Doltermond ve Rojomond olarak ta yazıldığını görmekteyiz. Bu nedenle ismi geçen şahıs bundan sonra Kont Adriyen olarak zikredilecektir.

¹²⁹ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 81. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹³⁰ İzmir'in su imtiyazına ilişkin 31 Mayıs 1893 tarihinde Osmanlı makamlarına gönderilmiş olan telgrafın altında "*Belçika Kralının Emmizadesi Kont (Adriyen) Doltermond*" ibaresi bulunmaktadır. Bkz. BOA. Y.PRK.TKM 27/49 (15.Za.1310/31 Mayıs 1893).

müracaatlarda bulunmak üzere İstanbul'da yaşayan Mösyö Antonyadis'i¹³¹ kendisine vekil tayin etmiştir¹³².

Belçika tebaasından Kont Adriyen ve Tersilit Montrö'den vekâletname alan Antonyadis, zaman kaybetmeden Osmanlı Devleti'ne müracaatta bulunarak, müvekkili adına İzmir'in su imtiyazı talebinde bulunmuştur. Bu süreçte Antonyadis'in, adına hareket etmekte olduğu grubun kuvve-i maliyesini ispatlamaya yönelik çalışmalar yaptığını görmekteyiz. Zira yaklaşık beş seneden beri herhangi bir neticeye bağlanmayan imtiyaz meselesinde, Osmanlı Hükümeti'nin öncelikle müteşebbislerin mali durumlarını göz önünde bulundurduğunu düşünen Antonyadis, bu durumun taleplerine engel olmaması adına temsil ettiği kişilerin bu işin üstesinden gelebilecek mali güce sahip olduklarını ispatlamaya çalışmıştır.

Bu bağlamda Kont Adriyen ile irtibata geçen Antonyadis, Osmanlı Devleti'nin Brüksel elçisinden konuya ilişkin resmi bir yazı alması tavsiyesinde bulunmuştur. Bunun üzerine Kont Adriyen ve ortakları, İzmir su imtiyazının şartnamesini kabul eylediklerini ve eğer imtiyaz kendilerine verilirse, bu iş için gerekli olan sermayeyi şimdiden temin eyleyeceklerini taahhüt ettiklerine dair, Osmanlı Devleti'nin Brüksel elçisi Kara Teyodori Efendi'den bir yazı almışlardır. Elçinin tasdik ettiği yazıda "Kont Adriyen ve ortakları tarafından vaki olan ikrar ve istidalar üzerine bu evrakta beyan olunan bilcümle şartların tasdik olunduğunu ve bunların ekserisinin¹³³ sefaret-i seniyyece tanınmış zatlardan bulunduğunu ve deruhte ettikleri şartları mevki icraya muktedir bulduklarını ve cümlesi ehl-i arz ve sahibi servetten bulduklarını mübeyyin işbu evrak tasdik olunur"¹³⁴ denilmektedir. Bu suretle müvekkillerinin, Belçika'nın tanınmış, zengin ve önemli

¹³¹ Mösyö Antonyadis, İstanbul'da Galata civarında ikamet etmektedir. Bkz. BOA. ŞD. 2613/29 Lef 101. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹³² Mevzu bahis vekâletname, 16 Kasım 1891 tarihinde Brüksel'den Kont Adriyen ve Tersilit Montrö imzasıyla gönderilmiştir. Bkz. BOA. ŞD. 2613/29 Lef 79. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹³³ Belgede Kont Adriyen'in haricinde, Belman, Şarl Jan, Parmanite ve Enped isimleri zikredilmektedir. Bkz. BOA. ŞD. 2613/29 Lef 81. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹³⁴ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 81. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

mevkiilerde bulunan insanlar olduğunu ispat eden Antonyadis, bir sonraki adım olarak Osmanlı Hükümeti'ne imtiyaza dair tekliflerini sunmuştur.

Kont Adriyen adına hareket eden Antonyadis'in teklifine göre, imtiyaz 75 yıllığına talep edilmektedir. Teklifte, her metreküp su için 3 kuruş 20 paralık bir tarifenin uygulanacağı; kışla, belediye hastanesi, polis ve zaptiye karakolları ile askeri ve sanayi okullarına suyun ücretsiz olarak verileceği taahhüt edilmektedir. Ayrıca yangın muslukları ile inşa edilecek olan 10 adet çeşmeye de su ücretsiz olarak verilecektir. İzmir, Karataş ve Göztepe, Burunabad'a mecburi, Karşıyaka'ya ihtiyari suretle su vermeyi planlayan şirket, Nif ve Savandra çayları ya da İzmir'e daha yakın menbaları kullanmayı, eğer buralardan yeteri derecede su sağlanamazsa, İzmir'e 70 km mesafe dâhilindeki kaynakları kullanmayı, artezyen açmayı ve eski suyollarını kullanmayı planlamıştır. Teftiş ve muayene ücreti olarak yıllık 200 lira, teminat akçesi olarak 2000 lira verme taahhüdünde bulunan şirket, imtiyaz kendilerine verildiği takdirde 4 yıl 3 ay sonra bahsi geçen semtlere su vermeyi teklif etmektedir. Son olarak mukavelenemenin bazı maddelerini kabul etmeyip, özellikle damga vergisinden muafiyet talep eden şirket, bunun dışında şartnamenin tüm maddelerini kabul edeceğini¹³⁵ teklifinde beyan etmiştir. Tüm bunların haricinde, Kont Adriyen 18 Temmuz 1893 tarihinde Brüksel'den İstanbul'a gönderdiği telgraf ile o dönemde inşaatı devam etmekte olan Darülaceze'ye 600 lira bağışlama taahhüdünde de bulunmuştur¹³⁶. Bir başka müteşebbis olan Niyazi Bey'in Osmanlı makamlarına sunduğu dilekçelerden anlaşıldığı üzere, Kont Adriyen ve ortakları, teminat mektubunu Credi General dö Beljik bankasından almışlardır¹³⁷.

f. İbrahim Niyazi Bey'in İmtiyaz Talebi

İzmir'in su imtiyazına talip olan bir başka girişimci de, İbrahim Niyazi Bey'dir. Niyazi Bey, 30 Eylül 1891 tarihinde Nafia Nezareti'ne müracaat ederek, İzmir şehrine 90 km mesafe dâhilindeki menbaları kullanmak kaydıyla 81

¹³⁵ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 15. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹³⁶ BOA. Y.PRK.TKM. 29/24 (4.M.1311/18 Temmuz 1893).

¹³⁷ BOA. İ.HUS. 8/1310-B-82 Lef 2. (2.B.1310/20 Ocak 1893).

yıllığına imtiyaz talebinde bulunmuştur. Müracaatı esnasında İzmir'in yaşadığı su problemine de temas eden Niyazi Bey, nüfusu 200.000'e yaklaşan İzmir'de özellikle yaz aylarında su sıkıntısının yaşandığını, bu durum karşısında belediyenin çaresiz kaldığını ifade ettikten sonra, Terkos su şirketi ile yapılan mukavelenin aynısının kendisiyle yapılmasını talep etmiştir¹³⁸.

İmtiyaz talep sürelerini göz önünde bulundurduğumuzda, İzmir'in su imtiyazı için, diğer tekliflere oranla en uzun süreli imtiyaz talebinde bulunan müteşebbisin Niyazi Bey olduğunu görmekteyiz. Zira diğer taliplerin, 50, 65 ve 75 sene müddetle talep ettikleri imtiyazı, Niyazi Bey 81 yıl süreyle istemiştir. Kanaatimizce kendisi de bu durumun farkına varmış olacak ki, bir müddet sonra talep ettiği imtiyazın müddetini 70 yıla indirmiştir. 9 Şubat 1892 tarihinde Osmanlı makamlarına bir kez daha dilekçe veren Niyazi Bey, bu dilekçesinde daha ayrıntılı bir teklif sunmuştur. Bu teklife göre, imtiyaz süresi 70 yıldan 47 indirilmiştir. Suyun fiyatında da indirim yapılmış ve bir metreküp su için 2 kuruş alınacağı taahhüt edilmiştir. Kefalet akçesinin 1.500 lira olarak ödenmesi, hasılat-ı safiyeden hükümete verilecek olan vergi oranının %1 artırılarak %26'ya çıkarılması ve süfun-u şahaneyeye¹³⁹ suyun ücretsiz olarak verilmesi kabul edilmiştir. Son olarak, su kaynakları üzerinde durulan teklifte, İzmir şehri ve civarına getirilecek olan suların Nif ve Savandra çayları ile İzmir'in sayfiyelerinden olan Buca karyesinde bulunan menbalardan sağlanması planlanmıştır. Eğer bu sular kâfi gelmez ise yahut lezzetli değilse, hükümet tarafından belirlenecek yerlerden ve İzmir'e 70 km mesafe dâhilindeki kaynaklardan su sağlanacağı¹⁴⁰ taahhütlerinde bulunulmuştur.

Çok ilginçtir ki, yaklaşık on dört ay sonra 27 Nisan 1893 tarihinde İbrahim Niyazi Bey'in Osmanlı makamlarına bir teklif daha sunduğunu görmekteyiz. Bahsini ettiğimiz süreçte, diğer taliplerin de sürekli olarak devlet açısından daha makul kabul edilebilecek şartlar sunmaları, Niyazi Bey'i kendi teklifini gözden geçirmeye sevk etmiş ve teklifinde birtakım değişiklikler yapmasını sağlamıştır.

¹³⁸ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 36. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹³⁹ Süfun-u Şahane: Saltanat gemileri. Bkz. Develioğlu, a.g.e., s. 968.

¹⁴⁰ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 43. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

Çünkü daha sonra sunulan şartların, diğer müteşebbislerin tekliflerine oranla daha uygun olduğu görülmektedir. Niyazi Bey'in yeni teklifi şu şartlardan oluşmaktadır;

1. İş bu imtiyazı 47 sene için talep ediyorum.
2. Bu imtiyazdan olacak hasılat-ı safiyenin %20sini hükümete, %8'ini inşa edilmekte olan Darülaceze'ye terk ve tahsis ediyorum¹⁴¹.
3. Suyun bir metreküpü için 2 kuruş 2 para talep ediyorum.
4. Bu iş için İzmirlik nam mevkide bulunan lezzetli suları kullanacağım. Eğer bu sular kâfi gelmez ise, Nif, Savandra ve Gediz çayları ile civarda bulunan diğer kaynak ve çaylardan yararlanacağım.
5. İzmir şehriyle, Karataş ve Karantina'ya mecburi, Buca, Seydiköy, Kokluca, Burunabad ve Karşıyaka'ya ihtiyari olarak su icra edeceğim.
6. Hükümet konağına, kışlaya, bütün askeri kurumlara, karakollara, belediye ve askeri hastanelere, mekteb-i şahaneye, süfun-u hümayuna, belediye dairesine, Karantina'da bulunan Hamidiye askeri hastanesi, Hamidiye sanayi mektebi, Hamidiye karakolu, Hamidiye mekteb-i idadisi ve Lütfulhamd camiine ücretsiz olarak su vereceğim.
7. İçtima halinde bulunacak asakiri şahaneye ücretsiz olarak su vereceğim.
8. Teminat akçesini 1.500 lira olarak zaten kabul ediyorum. Teftiş masrafı olarak ise hükümete yıllık 400 lira ödeyeceğim.
9. Lüzum görüldüğü kadar yangın muslukları ve hükümetin belirleyeceği yerlere 3 adet şadırvan inşa edeceğim.
10. Fakirler için şehirde şimdilik 20 adet çeşme inşa edeceğim.
11. İnşaat için Avrupa'dan getireceğim malzemeler ile ihraç olunacak hisse senetleri ve tahsilat hakkında devletin kanunlarına uygun hareket edeceğim.
12. Belirlenen yerlerden sağlanacak sular kâfi gelmediği takdirde, İzmir şehrine 60 km mesafe dâhilindeki yerlerden hükümet nereyi gösterirse, oradan su getirmeyi taahhüt ediyorum.

¹⁴¹ Bir başka belgede ise bu oranlar %26 hükümet ve %2 Darülaceze şeklinde ifade edilmektedir. Bkz BOA. ŞD. 2613/29 Lef 15. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

13. İzmir şehri, Karataş, Karantina ile Göztepe'ye mecburi ve diğer gösterilen yerlere su icrası ihtiyari olup müddet-i ihtiyari yalnız on sene içindir¹⁴².

Bu şartlara ilaveten Niyazi Bey, mukavele ve şartnamenin bütün hükümlerini kabul edeceğini ve imtiyaz kendisine verilirse, 4 sene 6 ay sonra bahsi geçen semtlere su vermeye başlayacağı taahhütlerinde bulunmuştur¹⁴³. Niyazi Bey'in teminat mektubu aldığı bankalar hususunu ele aldığımızda ise, Brüksel'de bulunan Brabant Bankası ve Osmanlı Bankası'ndan¹⁴⁴ teminat mektubu aldığımızı görmekteyiz. Bankalardan alınan şahadetname ya da diğer bir ifadeyle teminat mektupları konusunun, bahsi geçen imtiyaz için belirleyici rol oynadığını ifade edebiliriz. Nitekim bu konu, hem taraflar arasında uzun süre münakaşa konusu olmuş, hem de Osmanlı Devleti'nin ilgili kurumlarını uzun süre meşgul etmiştir.

g. Kont Adriyen ile Niyazi Bey Arasında İmtiyazı Alma Mücadelesi ve Osmanlı Devleti'nin Nihai Kararı

Antonyadis'in Osmanlı makamlarından imtiyaz talebinde bulunduğu günlerde, bir imtiyaz talebinin de İbrahim Niyazi Bey'den geldiğini yukarıda ifade etmiştik. İzmir'in su imtiyazı meselesinin bu aşamadan sonra ilginç bir hale büründüğünü, Niyazi Bey ile Kont Adriyen arasında büyük bir çekişme yaşandığını ve her iki tarafında sürekli olarak birbirlerinin aleyhindeki dilekçeler ile Osmanlı Devleti'ne müracaat ettiklerini görmekteyiz. Özellikle sermaye meselesini sık sık gündeme getiren taraflar, bu hususta karşı tarafın gerçek dışı beyanlarda bulunduğunu, çok önemli gibi gösterilen ama aslında Avrupa'da fazla itibarı olmayan bankalardan aldıkları teminat mektupları ile imtiyazı almaya çalıştıklarına dair birbirlerini suçlamışlardır.

Görünen o ki, Osmanlı Devleti de bu süreçte, kendisine yapılan en makul teklifin yanı sıra bir de imtiyaz talebinde bulunanların mali durumlarını tespit etmeye çalışmıştır. Yukarıda da bahsettiğimiz üzere tarafların birbirlerini sürekli

¹⁴² BOA. ŞD. 2613/29 Lef 49. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁴³ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 15. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁴⁴ BOA. İHUS. 8/1310-B-82 Lef 3. (2.B.1310/20 Ocak 1893).

mali durumları üzerinden suçlamaları, devletin bu konuya büyük önem verdiği sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Nitekim Osmanlı makamları, imtiyaz talebinde bulunanlara iki aylık bir müddet vermiş ve bu süre zarfında müteşebbislerden mali durumlarını ispatlamaları ve şirketlerini kurmalarını talep etmiştir¹⁴⁵.

Taraflar arasındaki suçlamaları ele aldığımızda, öncelikle Kont Adriyen'in rakibini nelerle itham ettiğini ortaya koymaya çalışacağız. Kont Adriyen'in vekili Antonyadis aracılığıyla Osmanlı makamlarına gönderdiği telgraflarda yer alan iddialara göre, aslında İbrahim Niyazi adıyla kendi adına imtiyaz talebinde bulunan kişi, Dâhiliye Nazırı Halil Rıfat Paşa'nın oğlu İbrahim Cavid Bey'dir¹⁴⁶. Niyazi isminin bir "nam-ı müsteâr"¹⁴⁷ olduğunu belirten Kont Adriyen, bu zatın babasının nüfuzunu kullanarak imtiyazı elde etmeye çalıştığı iddiasında bulunmaktadır¹⁴⁸. Kont Adriyen'in bu iddiasını birkaç kez Osmanlı makamlarına ilettiğini görmekteyiz. Nitekim Adriyen bir başka telgrafında "...işbu imtiyazın Sivas'ta ikamet etmekte olup Dahiliye Nazırı Paşa Hazretlerinin kayınbiraderi ve paşayı müşarünileyh mahdumu Cavid Bey'e bil-vekâle nâm-ı müstâr sıfatını takmış olan Niyazi Bey namına..."¹⁴⁹ ifadelerini kullanmıştır. Brüksel'den gönderdiği 18 Temmuz 1893 tarihli telgrafta ise "İzmir suları imtiyazı Meclis-i Vükela mazbatası üzerine taraf-ı eşrefi padişahilerinden bize ihsan buyrulmuş iken meclis-i mezkurun işbu imtiyazı mugayir hakkaniyet olarak Halil Rıfat Paşa'nın kayınbiraderi Niyazi Bey'e vermek istediği..."¹⁵⁰ şeklinde ifadelerde bulunan Kont Adriyen, Halil Rıfat Paşa'nın nüfuzunun yakınları tarafından kullanılması suretiyle, imtiyazın alınmaya çalışıldığı hususunda Osmanlı makamlarını uyarmaktadır. İddianın ne kadar doğru olduğunu tespit etmemiz oldukça güçtür. Özellikle Cavid Bey'in ismi, İzmir suları imtiyazı meselesinin

¹⁴⁵ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 95. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁴⁶ İbrahim Cavid Bey, Halil Rıfat Paşa'nın en büyük oğluydu. Babasının nazırlığı döneminde sık sık işlere müdahalede bulunmuş ve bu sebeple padişah tarafından uyarılmıştır. Şura-yı Devlet azalığı görevinde de bulunan Cavid Bey, padişah tarafından pek sevilmemesine rağmen babasının itibarından dolayı devletten çeşitli imtiyazlar almıştır. Bkz. Nurettin Elibol, "Halil Rıfat Paşa", C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 27, No 2, Sivas - Aralık 2003, s. 281-282.

¹⁴⁷ Nâm-ı Müsteâr: Takma ad. Bkz. Develioğlu, a.g.e., s. 746.

¹⁴⁸ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 93. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁴⁹ BOA. Y.PRK.TKM. 27/49 (15.Za.1310/31 Mayıs 1893).

¹⁵⁰ BOA. Y.PRK.TKM. 29/24 (15.Za.1310/31 Mayıs 1893).

hiçbir aşamasında geçmemektedir. Dolayısıyla imtiyaz meselesiyle Cavid Bey'i ilişkilendirmemiz mümkün olmamıştır. Ancak paşanın kayınbiraderi olduğu ve Sivas'ta ikamet ettiği iddia edilen İbrahim Niyazi Bey'e dair bir takım bilgilere ulaşmamız söz konusudur. Şöyle ki; İzmir suları imtiyazı meselesinin neticelenmesinin hemen ardından, Sivas'ta bir başka imtiyazı¹⁵¹ alma uğraşı içerisinde olan, Halil Rifat Paşa'nın yakını ve daha sonra Şura-yı Devlet üyeliği¹⁵² görevini de ifa etmiş olan İbrahim Niyazi Bey ismine rastlamaktayız. Bu bağlamda Kont Adriyen'in iddiasının doğru olduğunu kabul edebiliriz. Ancak bu durumun imtiyazın veriliş sürecine ne ölçüde etki ettiğini ortaya koymak oldukça zordur. Zira imtiyazın veriliş sürecinin son aşamasında görülecektir ki, Osmanlı Devleti bir nevi açık ihale yoluna gitmek zorunda kalmış ve bu süreçte en uygun teklifi İbrahim Niyazi Bey vermiştir. Bununla birlikte İzmir suları imtiyazına dair değerlendirdiğimiz birçok belge arasından sadece bir tanesinde yer alan "... ba fermân-ı hümayun hazret-i zıllullahileri kayınbiraderi çakeri Bulgaristan komiseri Niyazi Bey kullarına ihsan buyrulan İzmir şehrine mai leziz isalesi imtiyazı..." ifadesinden anlaşıldığı üzere, Niyazi Bey Bulgaristan komiserliği görevinde de bulunmuştur. Ancak bu görevi, imtiyazı aldıktan sonraki süreçte ifa ettiği görülmektedir. 1895 yılının son günlerinde, önce Bulgaristan Komiserliği Başkatipliğine atanan¹⁵³ Niyazi Bey'in "başkatiplik" unvanı, Nisan 1896'da "komiserliğe" yükseltilmiştir¹⁵⁴. Yaklaşık 2 yıl bu görevde bulunan Niyazi Bey, daha sonra beş bin kuruş maaşla Şura-yı Devlet Maliye Dairesi üyeliğine tayin edilmiştir¹⁵⁵.

Antonyadis'in Niyazi Bey hakkındaki bir diğer iddiası, Niyazi Bey'in teminat mektuplarına dairdir. Kendi gruplarının Belçika'nın meşhur ve muteber bankerlerinden oluştuğunu ve bu durumu Osmanlı Devleti'nin Brüksel

¹⁵¹ İbrahim Niyazi Bey, Sivas'ta bir iplik fabrikası tesis etmek için devletten 50 yıllığına imtiyaz almıştır. Bkz. BOA. *BEO.* 772/57834 (16.Za.1313/29 Nisan 1896); BOA. *İ.MT.* 2/1314-M-1 (18.M.1314/29 Haziran 1896)

¹⁵² BOA. *BEO.* 1099/82355 (05.Za.1315/27 Mart 1898); BOA. *İ.TNF.* 7/1315-Z-07 (09.Z.1315/30 Nisan 1898).

¹⁵³ BOA. *İ.MTZ.* 18/1159 (8.B.1313/24 Aralık 1895).

¹⁵⁴ BOA. *İ.MTZ.* 18/1176 (21.L.1313/4 Nisan 1896).

¹⁵⁵ BOA. *İ.DH.* 1353/1315-L-21 (14.L.1315/7 Mart 1898); BOA. *BEO.* 1089/81645 (16.L.1315/9 Mart 1898).

elçiliğinden aldıkları bir senetle¹⁵⁶ belgedediklerini ifade eden Antonyadis, Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi'ne 22 Haziran 1892 tarihinde verdiği dilekçe ile Niyazi Bey'in teminat aldığı Brabant Bankası'nın 40.000 lira sermayeli bir köy bankası olduğunu¹⁵⁷ iddia etmiştir. Ayrıca bahsi geçen bankanın Avrupa'da hiçbir itibarının olmadığını, diğer banka olan Bank de Konstantinopel'in (Dersaadet Bankası) nizamnamesinin ise böylesine bir teminat vermeye uygun olmadığını öne sürmüştür¹⁵⁸. 7 Mart 1893 tarihinde bir kez daha Bank de Konstantinopel'in verdiği teminat mektubuna ilişkin Osmanlı makamlarına bir dilekçeyle müracaat eden Antonyadis, dilekçesinde "işbu banka haiz olduğu ferman-ı alışan ve dahili nizamnameleri ahkâmınca bu işe girişmeye salihiyettar olmadığı halde..." demek suretiyle, bu bankadan alınan şahadetnameye itibar edilmeyeceğini ümit ettiğini¹⁵⁹ belirtmektedir.

Antonyadis'in üzerinde en çok durduğu hususlardan biri de, müteşebbislere mali durumlarını ispatlamaları ve şirketlerini kurmaları için devlet tarafından verilen 2 aylık ek süre¹⁶⁰ meselesidir. Hemen hemen her dilekçesinde bu konuya temas eden Antonyadis, müteşebbislere tanınan iki aylık ek süre içerisinde Niyazi Bey'in şirketini kurmadığını ve mali durumunu ispatlayamadığını¹⁶¹ iddia etmektedir. Antonyadis 13 Şubat 1893 tarihli dilekçesinde, hem Niyazi Bey hem de Şarl Jorji adına hareket eden Bargigli'nin tekliflerinin daha önce Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi tarafından yetersiz bulunarak reddedildiğini¹⁶² ifade etmiştir. Bir başka iddia ise, müteşebbislere tanınan iki aylık sürenin dolmasından sonra, imtiyazın kendilerine verilmesine karar verildiği aşamada, Niyazi Bey'in çeşitli bankalardan temin ettiği şahadetnameleri Bab-ı Ali'ye takdim ederek, imtiyazın verilmesine engel

¹⁵⁶ Daha öncede belirttiğimiz üzere Kont Adriyen ve ortakları Osmanlı Devleti'nin Brüksel elçisi Kara Teyodari Efendi'den mali durumlarını gösterir bir senet alarak, bu senedi Osmanlı makamlarına iletmişlerdi. Bkz. BOA. ŞD. 2613/29 Lef 81. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁵⁷ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 93. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁵⁸ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 95. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁵⁹ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 99. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁶⁰ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 95 ve 103. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁶¹ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 83. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁶² BOA. ŞD. 2613/29 Lef 93. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

olduğu¹⁶³ yönündedir. Niyazi Bey'in yani Cavid Bey'in babası Halil Rıfat Paşa'nın nüfuzunu kullanarak her yerden teminat mektubu alabileceğini¹⁶⁴ ifade eden Antonyadis, Cavid Bey'in asıl maksadının kendilerinden bir hisse almak¹⁶⁵, imtiyazı elde ederek daha sonra bunu başka bir şirkete devrederek bu işten yüklü miktarda para kazanmak¹⁶⁶ ve kendi işlerini bozmaktan¹⁶⁷ ibaret olduğunu ifade etmektedir. Herkesten evvel bu iş için şirket kurduklarını ve gerekli tüm evrakları hükümete sunduklarını belirten Antonyadis, Osmanlı Devleti'nden birçok kez imtiyazın kendilerine verilmesini rica etmiştir.

Niyazi Bey'in imtiyazı almak adına, hükümet nezdindeki girişimleri ile Kont Adriyen ve vekili Antonyadis'e yönelik ithamlarını ele aldığımızda, dikkatimizi çeken ilk husus, Antonyadis'ten sürekli olarak “*Yunanlı Antonyadis*”¹⁶⁸ şeklinde bahsetmiş olmasıdır. Bu hitap şeklinin, devlet nezdinde Antonyadis'i itibarsızlaştırmaya ve onun bir ecnebi olduğuna vurgu yaparak, gözden düşürmeye yönelik kasıtlı bir davranış olduğu açıktır.

Antonyadis'in üzerinde ısrarla durduğu, müteşebbislere tanınan 2 aylık ek süre hususunda Niyazi Bey'in, gerek Ticaret ve Nafia Nezareti'ne ve gerekse Şura-yı Devlet'e müracaatlarının söz konusu olduğunu görmekteyiz. İlk olarak 3 Mayıs 1892 tarihinde, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne müracaat eden Niyazi Bey, kendilerine tanınan bu iki aylık zaman dilimi içerisinde ortaklarından birinin vefat ettiğini, bu sebeple kendisine bir ay daha ek süre verilmesi¹⁶⁹ talebinde

¹⁶³ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 83. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁶⁴ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 93. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁶⁵ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 83 ve 86. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁶⁶ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 93. (28.L.1310/15 Mayıs 1893); Antonyadis'in bu iddiasına benzer bir durum 1898 yılında yaşanmıştır. İbrahim Cavid Bey'in bu tarihte, Tire'de bulunan civa madeni imtiyazını aldığını görüyoruz. Bkz. BOA. İHUS. 61/1315-N-22 (8.N.1315/30 Ocak 1898); BOA. BEO. 1075/80574 (9.N.1315/31 Ocak 1898); Ancak Cavid Bey, civa imtiyazını daha sonra yabancılara satmıştır. Bkz. Elibol, a.g.m., s.282'den naklen Sir Henry Woods, Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde 40. Yıl 1869-1909, İstanbul 1976, s.173-174.

¹⁶⁷ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 103. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁶⁸ BOA. İHUS. 8/1310-B-82 Lef 3. (2.B.1310/20 Ocak 1893).

¹⁶⁹ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 52. (28.L.1310/15 Mayıs 1893); BCA. 230.3.1 Lef 4. (26 Temmuz 1923).

bulunmuştur. Niyazi Bey'in Şura-yı Devlet'e 17 Mayıs 1892 tarihindeki müracaatında da özetle şu beyanda bulunduğunu görmekteyiz¹⁷⁰;

...2 ay müddetin hitamında Nafia'nın talep ettiği teminatı resmen takdim etmek üzereyken, grubumuzu teşkil eden sermayedarlardan biri vefat etmiş ve bunu takiben bir diğeri de rakiplerimizin tarafına geçmiştir. Bu durum grubumuzu zor durumda bırakmıştır. Bu iki zatın yerine başkalarının tayini için bazı müzakerata lüzum görülmüş ve bu nedenle 2 aylık sürenin 1 ay daha uzatılmasını talep etmiş ve bu 1 ay zarfında grubumu yeniden takdim edeceğimi temin eylemişken, Meclis-i Nafia üyelerinden bazılarının görüşü doğrultusunda bu talebim reddedilmiştir. ...Bunun üzerine grubumu takdim etmek üzere bu defa talep ettiğim 1 haftalık zaman dahi tarafıma verilmemiştir. Bu konuda adaletin icrasını istirham ve istida eylerim...

Niyazi Bey'in benzer ifadelerini, yani grubunda bulunanlardan birinin vefat ettiğine¹⁷¹ dair ifadelerini, 3 Haziran 1892 tarihinde Şura-yı Devlet'e göndermiş olduğu dilekçede de görmekteyiz. Aynı dilekçede, İzmir'in su imtiyazından daha büyük imtiyazları icra edebilecek bir grup kurduğunu belirten Niyazi Bey, Belçika'nın meşhur Brabant Bankası'nı bir grup olarak takdim etmiş olmasıyla birlikte, diğer taliplerin kendisine rakip bile olamayacağı iddiasında bulunmuştur¹⁷². Ancak bu süreçte Meclis-i Nafia, Brabant Bankası'nın sermayesi ve itibarının tam manasıyla anlaşılmadığını gerekçe göstererek, bu durum açıklığa kavuşana kadar Brabant Bankası'ndan alınan teminat mektubunun kabul edilmeyeceği¹⁷³ yönünde bir karar almıştır.

Bu noktada Antonyadis'in Brabant Bankası hakkında sarfettiği "40.000 sermayeli bir köy bankası"¹⁷⁴ ifadesinin Osmanlı makamlarınca dikkate alındığını söyleyebiliriz. Zira Niyazi Bey'in Brabant Bankasından almış olduğu teminat mektubu, bir müddet sonra "bankanın mahiyeti ahvali malum olmaması" ve "bankanın itimat olunacak bir iktidara hâiz olmadığı" gerekçeleriyle Bâb-ı Ali

¹⁷⁰ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 55. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁷¹ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 61. (28.L.1310/15 Mayıs 1893); BCA. 230.3.1 Lef 4. (26 Temmuz 1923).

¹⁷² Bkz. BOA. ŞD. 2613/29 Lef 61. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁷³ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 75. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁷⁴ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 93. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

tarafından kabul edilmemiştir¹⁷⁵. Niyazi Bey'in Brabant Bankasından almış olduğu teminat mektubunun kabul edilmemesi üzerine, Antonyadis 29 Ağustos 1893 tarihinde bir kez daha Osmanlı makamlarına müracaat etmiştir. Dilekçesinde Niyazi Bey'in de iktidar-ı malisini ispatlayamadığını ifade eden Antonyadis, ortada başka talip kalmadığını, müvekkilinin 3 yılı aşkındır bu iş için çalıştığını ve bu süreçte çok para harcadığını belirterek imtiyazın müvekkiline verilmesi ricasında bulunmuştur¹⁷⁶. Bir gün sonra, yani 30 Ağustos 1893 tarihinde ise Niyazi Bey'in içinde bulunduğu duruma dair bir dilekçeyi Bâb-ı Ali'ye sunduğunu görmekteyiz.

Niyazi Bey dilekçesinde daha önce Brabant Bankası'ndan almış olduğu şahadetnamenin Şura-yı Devlet ve Nafia Nezareti tarafından kabul edilmemesinden dolayı, bu bankayla olan tüm ilişkilerini kestiğini ve Dersaadet Bankası'ndan almış olduğu teminat mektubunu takdim ettiğini ifade etmektedir. Dilekçenin devamında Brabant Bankası'nın bu süreçte olaya müdahil olarak Devlet-i Aliye'ye sürekli mektuplar gönderdiğini¹⁷⁷ haber aldığını, ancak kendisinin bu banka ile tüm ilişkisini kesmiş olmasından dolayı bu mektuplara itibar edilmemesini talep etmektedir. Eğer bahsi geçen mektuplar dikkate alınacaksa da, değerlendirmenin bu dilekçeyle birlikte yapılmasını istemektedir¹⁷⁸. Niyazi Bey'in bu konuya ilişkin önemli bir iddiası da, Brabant Bankası'ndan "*Niyazi Bey'e artık kefil olamayacakları ve bu işten çekildiklerine*" dair gelen mektubun, rakiplerinin teşvikiyle yazılmış¹⁷⁹ olduğudur. Zaten bankanın mali durumunu ispatlayamadığı için teminat mektubunun kabul edilmediğini, kendisinin de bir müddet önce bankayla olan bütün ilişkilerini sona erdirdiğini ifade eden Niyazi Bey, bu sebeple bankadan gelen mektupların herhangi bir öneminin kalmadığını, 7 Eylül 1893 tarihli dilekçesiyle Osmanlı Devleti'ne bildirmiştir.

¹⁷⁵ BOA. BEO. 314/ 23535 Lef 2. (11.Ca.1311/20 Kasım 1893).

¹⁷⁶ BOA. BEO. 314/ 23535 Lef 7. (11.Ca.1311/20 Kasım 1893).

¹⁷⁷ Banque de Brabant'tan gelen mektuplar için bkz. BOA. BEO. 314/ 23535 Lef 4. (11.Ca.1311/20 Kasım 1893).

¹⁷⁸ BOA. BEO. 314/ 23535 Lef 6, 9 ve 10. (11.Ca.1311/20 Kasım 1893).

¹⁷⁹ BOA. BEO. 314/ 23535 Lef 8. (11.Ca.1311/20 Kasım 1893).

İmtiyazı alma hususunda karşılıklı suçlamaların devam ettiği süreçte, Niyazi Bey'in iddialarından biri de, rakibi Antonyadis'in devlet erkânından bazı kişiler tarafından kayırıldığı¹⁸⁰ ve himaye edildiğine¹⁸¹ dairdir. Öyle anlaşılıyor ki Niyazi Bey, kendisinden daha ağır şartlar sunmasına rağmen, imtiyazın Antonyadis'e verilmesinin düşünülmesinin bundan başka sebebinin olmayacağı kanaatinde. Niyazi Bey'in bir başka iddiası ise, Antonyadis'in kendi teklifine dair sarf ettiği *“onun teklifi ne kadar ehven ve a'lâ olursa olsun yine işi ben alacağım ve hem de bu defâ için Meclis-i Vükelâ'ya konulmayarak, doğrudan doğruya arz-ı atabe-i ulyâ kılınması kararlaştırılmıştır diye ötede beride önüne her gelen yerde konuştuğuna”*¹⁸² dairdir. Bu durumdan rahatsızlığını dile getiren Niyazi Bey, devletten kendi haklarının korunması ricasında bulunmaktadır.

Kont Adriyen'in teminat aldığı bankanın sermayesi hakkında da bir takım iddialarda bulunan Niyazi Bey, bahsi geçen Credi General dö Beljik bankasının 5 milyon frank sermayesi bulunduğunu, dolayısıyla ismi geçen bankanın küçük bir banka¹⁸³ olduğu iddiasındadır. Bunların dışında Niyazi Bey'in üzerinde önemle durduğu bir başka husus ise, tarafların sundukları şartlara ilişkindir. Nitekim 13 Ocak 1893 tarihli dilekçesinde, kendi teklifi ile Antonyadis'in teklifinde yer alan şartların tek tek karşılaştırmasını yapmıştır. Su ücreti, ücretsiz su verilecek yerler, hasılat-ı safiyeden ödenecek vergi miktarı, imtiyaz süresi, Avrupa'dan getirilecek malzemelerden alınacak gümrük vergisi, muayene ücreti olarak yıllık ödenecek para ve su verilecek semtler¹⁸⁴ gibi hususları dilekçesinde ayrı ayrı mukayese eden Niyazi Bey, kendisinin daha uygun şartları teklif ettiğinden bahisle, bir kez daha imtiyazın kendisine verilmesini talep etmiştir.

Bahsini ettiğimiz süreçte, imtiyazın kendisine verilmesi için yoğun çaba harcayan Niyazi Bey, sık sık Osmanlı makamlarına müracaat etmiştir. Niyazi Bey'in konuya ilişkin dilekçelerine yeri geldikçe yukarıda yer vermiştik. Ancak Niyazi Bey'in bir dilekçesi vardır ki, bu dilekçede de içerik olarak yine imtiyaz

¹⁸⁰ BOA. ŞD. 2613/29 Lef 73. (28.L.1310/15 Mayıs 1893).

¹⁸¹ BOA. İHUS. 8/1310-B-82 Lef 3. (2.B.1310/20 Ocak 1893).

¹⁸² BOA. İHUS. 8/1310-B-82 Lef 2. (2.B.1310/20 Ocak 1893).

¹⁸³ BOA. İHUS. 8/1310-B-82 Lef 2. (2.B.1310/20 Ocak 1893).

¹⁸⁴ BOA. İHUS. 8/1310-B-82 Lef 3. (2.B.1310/20 Ocak 1893).

talebinde bulunulmasına rağmen, vurgu yapılan hususlar diğerlerinden oldukça farklıdır. Zira Niyazi Bey'in cümlesi şu şekildedir¹⁸⁵; "... *hülâsa-i kelâm işbu imtiyazın hayr-ı fiile isâli için her ne yapmak lazım ise kaffesine fennen kesb-i vukuf etmiş olduğumdan başka tebâ-i devlet ebed müddetten olmaklığım dahi sermâyedâran-ı vataniyyenin sevklerine tezyidine kullarının nafiâ tarafından nail-i teveccüh olmaklığımı icap ettirirse de kulları böyle bir teveccühten istifade arzusunu dahi bir tarafa bırakarak ve yalnız mahza Osmanlı ve Türk haysiyetiyle makhûr görülmemekliğim emelini beslemekteyim*". Bu cümleden de anlaşıldığı üzere, Niyazi Bey, "*tebâ-i devlet-i ebed müddetten olmak*", "*Osmanlı ve Türk olmak*" gibi hususlara vurgu yapmaktadır. Her ne kadar bu hususları "*bir tarafa bırakarak*" diyor olsa da, asıl niyetinin bu hususlara dikkat çekmek olduğu anlaşılmaktadır.

Görüldüğü üzere karşılıklı suçlamaların yaşandığı İzmir şehrinin su imtiyazı meselesinde, Osmanlı Devleti'nin de karar vermekte zorlandığını görmekteyiz. Zira bu süreçte yaşanan gelişmelerden anlaşıldığı üzere, taraflar arasında yaşanan çekişmede, bazen Antonyadis avantaj sağlamışken, bazen de Niyazi Bey bir adım öne geçmeyi başarmıştır. Ancak yukarıda da belirttiğimiz üzere Osmanlı Devleti konuya ilişkin henüz bir karar almamıştı. Hükümet nihai kararını vermeden evvel, bir taraftan müteşebbislerin sundukları şartları tetkik ederken, diğer taraftan da sermayedarların mali güçlerini tespit etme gayreti içerisindeydi. Yine bu süreçte görüldüğü üzere, müteşebbislerin imtiyaz talebine havi evrakları ve teminat mektupları, Ticaret ve Nafia Nezareti, Meclis-i Nafia, Meclis-i Vükela, Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi gibi kurumlar arasında gidip gelmekteydi.

Örneğin, 11 Aralık 1892 tarihinde imtiyaz talepleri Meclis-i Vükela'da ele alınmış ve Niyazi Bey, Koçoni Efendi ve Kont Adriyen'den gelen teklifler değerlendirildikten sonra, gerek şartlar ve gerekse Kont Adriyen'in mali durumunu ispat etmesi göz önünde bulundurularak imtiyazın bu müteşebbise

¹⁸⁵ BCA. 230.123.3.1. Lef 63. (26 Temmuz 1923).

verilmesi uygun görülmüştür¹⁸⁶. Ancak imtiyazın verilmesi, Kont Adriyen'in sunmuş olduğu teklifin bazı maddelerinde yapılacak olan değişiklikleri kabul etmesi şartına da bağlanmıştır. Bu süreçte hükümet, halka ücretsiz olarak su verilecek ve şirketçe inşa olunacak çeşme sayısının 10'dan 20'ye çıkarılması, ücretsiz su verilecek yerlere İzmir Hükümet Konağı ve avlusu, ıslahhane, zenci misafirhanesinin de ilave edilmesi, yüksek bulunan su ücretinin yani her metreküp su için 3 kuruş 20 paralık tarifede indirim yapılması ve bir kereye mahsus gümrük vergisinden muafiyet¹⁸⁷ gibi konular üzerinde uzlaşma sağlandıktan sonra imtiyaz mukavelenamesinin imzalanmasını kararlaştırmıştır.

Daha sonra Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nin 28 Nisan 1892 tarihinde aldığı karardan ise, bu tarihe kadar, sürece dair yaşanan gelişmelerin ayrıntılarını öğrenmekteyiz. Buna göre, yukarıda da belirttiğimiz üzere, imtiyaz Kont Adriyen'e verilmek üzereyken, diğer müteşebbislerden Şarl Jorji adına hareket eden Bargigli'nin itiraz dilekçesi vermesi ve Niyazi Bey'in yeni bir teklif sunmasından dolayı, imtiyaz verme işi bir müddet daha ertelenmiştir. Karar metninden anlaşıldığı üzere, Tanzimat Dairesi her iki müracaatı dikkate alarak, yeniden bir değerlendirme yapma ihtiyacı duymuştur. Bu bağlamda Şarl Jorji'ye mali durumunu ispat etmesi için on gün süre verilmiştir. Kararın üzerinden on beş gün geçmiş olmasına rağmen, bu süre zarfında Şarl Jorji mali durumunu ispatlayamamıştır. Dolayısıyla bu tarihten itibaren Şarl Jorji'nin imtiyaz talebinin dikkate alınmaması kararlaştırılmıştır. Niyazi Bey'in sunduğu yeni teklifte yer alan şartların, Antonyadis'in şartlarına göre daha uygun olduğunun belirtildiği

¹⁸⁶ BOA. *MV.* 72/67 (21.Ca.1310/11 Aralık 1892); BOA. *BEO.* 124/9263 (28.Ca.1310/18 Aralık 1893); Ancak, Meclis-i Vükela'nın burada yanlış bir karar aldığını görmekteyiz. Zira daha öncede belirttiğimiz üzere Koçoni Efendi, mali durumunu ispatlayan şahadetnameyi Osmanlı Bankası İzmir Şubesinden temin ederek Osmanlı makamlarına vermişti. Bkz. BOA. *ŞD.* 1385/22 Lef 6. (13.L.1307/2 Haziran 1890). Ayrıca diğer müteşebbislerden Şarl Jorji'nin de imtiyazı talep ettiği süreçte iki adet şahadetnameyi temin ederek hükümete sunduğuna, fakat bahsi geçen teminat mektuplarının zamanında ibraz edilmediği gerekçesiyle başvurusunun dikkate alınmadığına dair bir itiraz dilekçesinin varlığını da görmekteyiz. Bkz. BOA. *MV.* 73/47 (3.B.1310/21 Ocak 1893). Bunların dışında İbrahim Niyazi Bey'in de mali durumunu ispatlayarak gerekli evrakları temin ettiğini ifade etmiştik. Yapılan yanlışlığın farkına varan Meclis-i Vükela, imtiyaza dair tekliflerin yeniden değerlendirilmesi yönünde bir karar almıştır. Ancak kararda Koçoni Efendi'nin durumuna herhangi bir açıklama getirilmemiştir. Bkz. BOA. *MV.* 73/47 (3.B.1310/21 Ocak 1893).

¹⁸⁷ BOA. *MV.* 72/67 (21.Ca.1310/11 Aralık 1892); BOA. *BEO.* 124/9263 Lef 1-2. (28.Ca.1310/18 Aralık 1893).

kararda, imtiyazın Antonyadis'e ya da Niyazi Bey'e verilmesi hususunda son karar "*rey'i âliye menût*" yani padişahın takdirine bırakılmıştır¹⁸⁸. Benzer yönde bir karar da, 8 Mart 1893 tarihinde toplanan Meclis-i Vükela'dan çıkmıştır. Buna göre, imtiyaz talep edenlere tanınan sürenin sonunda Şarl Jorji'nin mali durumunu ispatlayamaması gerekçe gösterilerek, imtiyazın Kont Adriyen veya Niyazi Bey'e verilmesi kararlaştırılmıştır. Meclis Vükela tarafından alınan bu kararın devamında, her iki müteşebbisin de gerekli şahadetnameleri ibraz ettikleri, dolayısıyla her ikisine de birer davet gönderilerek 27 Nisan 1893 Perşembe günü¹⁸⁹ Tanzimat Dairesi'ne gelmeleri ve hangisi daha uygun şartlar sunarsa, imtiyazın ona verilmesi uygun görülmüştür¹⁹⁰. Burada dikkat çekici husus, tarafların tekliflerinin birbirlerine tebliğ olunacağı¹⁹¹ kararlaştırılmış olmasıdır. Buradan yola çıkarak, Osmanlı Devleti'nin bu noktada bir nevi açık ihale uyguladığını ifade edebiliriz.

Belirtilen gün ve tarihte, Tanzimat Dairesi'ne gelen Kont Adriyen adına vekili Antonyadis ve Niyazi Bey adına vekili Narlıyan Efendi, son tekliflerini burada sunmuşlardır. Taraflar arasında yapılan toplantıda Antonyadis, daha önce hükümetin kendilerinden talep ettiği imtiyaz şartlarındaki bir takım iyileştirmeleri kabul edemeyeceklerini, bütün amaçlarının İzmir'i suya kavuşturmak olduğunu ifade etmiştir. Niyazi Bey adına toplantıya katılan Narlıyan Efendi ise, daha önce sundukları teklifi tekrarlayarak, imtiyazı 47 yıllığına talep ettiklerini, bir metreküp suyun fiyatını 2 kuruşa indirdiklerini, hasılat-ı sâfiyyenin %20'sini hükümete ve %8'ni Darülaceze'ye vereceklerini¹⁹² ifade etmiştir. Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nde konuya ilişkin yapılan müzakereler neticesinde bir oylama yapılmış ve 4 üye Kont Adriyen lehine görüş bildirmiştir. Diğer üyeler ise, imtiyaz süresini

¹⁸⁸ BOA. *İ.İMT.* 1/1311-M-1 Lef 4. (3.M.1311/17 Temmuz 1893); BOA. *BEO.* 273/20436 Lef 3. (28.S. 1311/ 9 Eylül 1893).

¹⁸⁹ BOA. *İ.İMT.* 1/1311-M-1 Lef 5. (3.M.1311/17 Temmuz 1893); BOA. *BEO.* 273/20436 Lef 2. (28.S. 1311/ 9 Eylül 1893).

¹⁹⁰ BOA. *MV.* 74/38 (19.Ş.1310/8 Mart 1893); BOA. *İ.İMT.* 1/1311-M-1 Lef 5. (3.M.1311/17 Temmuz 1893); BOA. *BEO.* 273/20436 Lef 2. (28.S. 1311/ 9 Eylül 1893).

¹⁹¹ BOA. *İ.İMT.* 1/1311-M-1 Lef 5. (3.M.1311/17 Temmuz 1893); BOA. *BEO.* 273/20436 Lef 2. (28.S. 1311/ 9 Eylül 1893).

¹⁹² BOA. *İ.İMT.* 1/1311-M-1 Lef 4. (3.M.1311/17 Temmuz 1893); BOA. *BEO.* 273/20436 Lef 2. (28.S. 1311/ 9 Eylül 1893).

47 yıla indirmesi, su fiyatını düşürmesi, hükümet ile Darülaceze'ye ödeyeceği vergi miktarlarını göz önünde bulundurarak imtiyazın Niyazi Bey'e verilmesi yönünde oy kullanmış ve bu netice Meclis-i Vükela'ya havale edilmiştir¹⁹³.

Bu gelişmeler üzerine Meclis-i Vükela, 16 Temmuz 1893 tarihinde İzmir'in su imtiyazı meselesini neticelendirmek üzere bir kez daha toplanmıştır. Burada yapılan müzakerelerde de, Niyazi Bey'in teklifinin daha uygun olduğu hususunda görüş birliğine varılarak, imtiyazın Niyazi Bey'e verilmesi kararlaştırılmıştır. Bununla birlikte, Niyazi Bey'in hasılat-ı safiyyeden Darülaceze'ye ödemeyi taahhüt ettiği %8 pay yerine, imtiyaz şartnamesi gereğince kurulması gereken şirketin, kuruluş aşamasında hükümete sunulacak olan evraklarının tasdikinden itibaren otuz bir gün içinde bir defaya mahsus 500 lira ödeyeceğine dair bir senet alınması kararlaştırılmıştır¹⁹⁴. Böylelikle İzmir'in su imtiyazı meselesi neticeye bağlanmış ve imtiyaz, Şura-yı Devlet ile Meclis-i Vükela'nın kararı, padişahında onayıyla 47 yıllığına Niyazi Bey'e verilmiştir¹⁹⁵.

Yaşanan bütün bu gelişmeler, İzmir şehrinin su imtiyazı meselesinin uzun yıllar devletin ilgili kurumlarını meşgul ettiğini, devletin de bu konuda birkaç kez fikir değiştirmek zorunda kaldığını ortaya koymaktadır. Nitekim daha önce Koçoni Efendi ile imzalanmak üzere mukavele metni hazırlanmış, fakat devlet, imtiyazı vermekten son anda vazgeçmiştir. Aynı şekilde Kont Adriyen ile de buna benzer bir durum yaşanmıştır. Şöyle ki, imtiyazın Kont Adriyen'e verilmesinin kararlaştırıldığı süreçte şartname ve mukavelename hazırlanmış ve iş sadece imzaya kalmıştı. Hazırlanan mukavele metnine önce "*Bir taraftan Devlet-i Aliye adına hareket etmekte olan Ticaret ve Nazırı (isim boş bırakılmış), diğer taraftan Belçika'da Brüksel şehri karibinde vaki Straban nâm mahalde ikamet eden Meclis-i Mebusan azasından Kont Adriyen Dolejmon beyinde mevâd-ı atıye kararlaştırılmıştır*"¹⁹⁶ yazılmış, daha sonra Kont Adriyen'in isminin üzeri

¹⁹³ BOA. *İ.İMT.* 1/1311-M-1 Lef 5. (3.M.1311/17 Temmuz 1893); BOA. *BEO.* 273/20436 Lef 2. (28.S. 1311/ 9 Eylül 1893).

¹⁹⁴ BOA. *İ.İMT.* 1/1311-M-1 Lef 5. (3.M.1311/17 Temmuz 1893).

¹⁹⁵ BOA. *BEO.* 312/23386 (8.C. 1311/ 17 Aralık 1893); İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 149; V. Necla Geyikdağı, Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye 1854-1914, İstanbul 2008, s. 167.

¹⁹⁶ BOA. *İ.İMT.* 1/1311-M-1 Lef 3. (3.M.1311/17 Temmuz 1893).

çizilerek “*Teba-i Devlet-i Aliyye'den Niyazi Bey*”¹⁹⁷ şeklinde bir düzeltmeye gidilmiştir.

C. Osmanlı Devleti ile Niyazi Bey Arasında İmzalanan Mukavelenâme ve Sonrasında Yaşanan Gelişmeler

18 Haziran 1886 tarihinde Koçoni Efendi'nin müracaatıyla başlayan İzmir şehrinin su imtiyazı serüveni, yaklaşık 7 yıl sürdükten sonra Şura-yı Devlet ile Meclis-i Hass-ı Vükelâ'nın 16 Temmuz 1893 tarihinde aldığı karar ve padişahın iradesiyle Niyazi Bey'e verilmiştir. 2 Kasım 1893 tarihli padişah iradesi şu şekildedir¹⁹⁸;

Fermân-ı Hümayûn Sûreti

Nif ve Savandra çaylarından alarak İzmir şehriyle Karataş ve Göztepe karyelerine mecbûrî ve Bîrun âbâd ve Hacılar ve Karşıyaka ve Işıklar karyelerine ihtiyârî olmak ve şuruba sâlih bulunmak üzere ihtiyâca kâfi su celb ve icrâsı için kırk yedi sene müddetle imtiyaz i'tâsı hakkında teb'a-ı devlet-i aliyyemden Niyâzi Bey tarafından vukû' bulan istid'â üzerine lede'l-havâle şûrâ-yı devletimizden kaleme alınan mazbata ve ol bâb'da tanzim ve iktizâsına göre ta'dil ve tashih olunan mukâvele ve şartnâme lâyihaları Meclis-i Mahsûs-ı Vükelâ-yı fihâmımda mütâlea ve tedkik olunarak imtiyaz-ı mezkûr'un mumâ ileyhe i'tâsı bi't-tensîb keyfiyet taraf-ı eşref-i mülûkâneme arz ile istizân edilmiş ve memâlik-i mahrûse-i şâhânemde ânan fî ânan bu gibi umûr-ı nâfiâ'nın husûlü cümle-i âmâl hayr-i iştîmâl-i pâdişâhânem'den olub sâlifü'z-zikr mukâvelenâme ve şartnâme lâyihaları muhteviyâtı dahî yolunda ve icâb ve emsâline muvâfık sûrette görülmüş olduğundan zikrolnan imtiyazın müddet-i mezkûre ve şerâit-i mukarrere ile mumâ ileyh Niyazi Bey'e i'tâsı husûsuna irâde-i seniyye-i şehriyârânem taalluk ve şeref sudûr olmağın hükm-ü münifi şerâit-i vâkıânın tamâmı icrâsına müteallık olmak üzere divân-ı hümayûnumdan işbu emr-i celîlü'l-kadrim ısdâr ve mukâvele ve şartnâmenin musaddakaları dahî mâan i'tâ olundu

Tahrîran el-yevmü's-sânî ve'l-ısrîn min şehri rebîu'l-âher li sene âhdi aşer selâsi mie. 22 Rebîu'l-âher sene 1311

¹⁹⁷ Bkz. Aynı belge.

¹⁹⁸ BCA. 230.123.3.1 Lef 1. (26 Temmuz 1923).

a. İzmir Su İmtiyazının Niyazi Bey'e Verildiğine Dair Mukavelenâme

Osmanlı Devleti adına Ticaret ve Nafia Nezareti Nazırı Tevfik Paşa ile Niyazi Bey arasında 18 Temmuz 1893 tarihinde imzalanan mukavele 27 maddeden ibarettir. Buna göre¹⁹⁹;

1. Nif ve Savandra çaylarından su alarak, İzmir şehri ile Karataş ve Göztepe'ye mecburi ve Bornova, Hacılar, Karşıyaka ve Işıklar'a isteğe bağlı olarak su getirmek üzere Devlet-i Aliye'den Niyazi Bey'e imtiyaz verilmiştir. İşe başlamadan evvel ya da başladıktan sonra İzmir'e daha yakın bir kaynak bulunursa, imtiyaz sahibi oradan da su alabilecektir. İmtiyaz sahibi Bornova, Hacılar, Karşıyaka ve Işıklar'a sekiz yıl içerisinde su getirmez ise, hükümet bu konuda bir başkasına imtiyaz verebilecektir.
2. İmtiyaz müddeti fermanı âli tarihinden itibaren kırk yedi senedir.
3. Bahsi geçen çaylardan alınıp İzmir şehrine getirilecek su yetmez ise, imtiyaz sahibi yine imtiyaz müddetince içilecek suyu tedarik etmek zorunda olacaktır. İmtiyaz sahibi suyun tedariki için İzmir şehrine 70 km mesafedeki tüm çay ve menbaları kullanma hakkına sahip olacak ve artezyen kuyuları açmak ile bend inşa etme hakkına sahip olacaktır.
4. İmtiyaz dâhilindeki mahallere su getirmek için hükümet tarafından bir başkasına ya da bir başka şirkete imtiyaz verilmeyecektir. Ancak imtiyaz dâhilinde mevcut bulunan veya ileride meydana çıkacak çay ve menbalardan şişe, desti, varil ile ahalinin su alıp-satması serbesttir. Çay ve menba civarındaki ahali kendi ihtiyaçları için mevcut suları kullanabilir ve artezyen kuyuları açabilir. Şirket bunlara engel olmayacaktır.
5. İmtiyaz sahibi su şebekesini inşa ettiği süreçte masrafı kendine ait olmak üzere, ana boruların güzergâhı üzerinde iki yüz metre aralıklarla yangın muslukları yerleştirecek ve bunlara ücretsiz su verecektir. Ayrıca halkın kullanması için belediyenin belirlediği noktalarda, İstanbul'da mevcut çeşmeler gibi şimdilik dakikada yirmi litre su akıtan 20 çeşme inşa edecektir.
6. İmtiyaz sahibi, imtiyaz dâhilinde olan mahallerde mevcut bulunan ya da sonradan inşa edilecek kıışlalar, devlet okulları, polis ve ziptiye

¹⁹⁹ BOA. *İ.İMT.* 1/1311-M-1 Lef 2-3. (3.M.1311/17 Temmuz 1893); BOA., *Mukavele Defteri*, C.7, (Mukavelename ve Şartname) s. 44-51; *Düstur*, Birinci Tertip, C. 6, (Mukavelename ve Şartname) Ankara 1939, s. 1411-1423; *Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası*, Dokuzuncu sene, 16 Şubat 1311, s. 345-367; *Mukavelat Mecmuası*, Cilt VI, Dersaadet 1310, s.1780-1790.

karakolları, İzmir limanında bulunan donanma gemileri, ıslahhane, sanayi okulu ve zenci misafirhanesine suyu ücretsiz olarak verecektir. Ayrıca beledi ve umuma mahsus hastanelere yatak başına günde 60 litre su ücretsiz su verecektir. İzmir hükümet konağı ve etrafı da ücretsiz sulanacaktır.

7. İmtiyaz sahibinin icra edeceği sular içilir mahiyette olacaktır. Abonelere ulaştırılacak suların analizleri yapılacak ve halk sağlığına uygun olması sağlanacaktır.
8. İmtiyaz sahibi fermanı âli tarihinden itibaren on sekiz ay içerisinde keşif haritalarını hazırlayarak, üç nüsha halinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim edecektir. Nezaret üç ay içerisinde bu haritaların tetkikini yaparak onaylayacaktır. Eğer hükümet haritaların takdim edildiği tarihten itibaren üç ay içerisinde konuya ilişkin bir karar bildirmez ise haritalar tasdik edilmiş kabul edilecektir.
9. İmtiyaz sahibi, masrafı ve zararı kendine ait olmak üzere haritaların onaylandığı tarihten itibaren altı ay içerisinde çalışmalara başlamayı ve üç buçuk sene içerisinde de şehre su vermeyi kabul etmektedir. Ancak kanunen kabul edilebilir bir mücbir sebep ortaya çıkarsa, iş ne kadar ertelenmiş ise bu süre kadar imtiyaz sahibine ek süre verilecektir. Eğer böyle bir durum ortaya çıkarsa, imtiyaz sahibi derhal bu durumu mahalli hükümete ve Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bildirmek zorundadır.
10. Ticaret ve Nafia Nezareti, imtiyaz sahibin icra ettiği çalışmaları teftiş edecektir. İmtiyaz sahibi bu teftiş için, imtiyaz müddetinin sonuna kadar her ay Ticaret ve Nafia Nezareti'ne 200 Osmanlı altını verecektir.
11. Su tesislerin yapımı ve suyuolları için gerekli olan arazilerin satın alınması hususunda imtiyaz sahibi, arazi sahipleri ile anlaşamaz ise istimlak kanununa göre işlem yapılacaktır. Hükümet devlete ait arazi üzerinde, su depoları, suyuolları ve fabrika inşa edilecek olursa, bu arazileri ücretsiz olarak imtiyaz sahibine verecektir.
12. Şehre su sağlamak üzere kurulan tesislerin inşası için yurtiçinden ve yurtdışından tedarik edilecek her türlü alet-edevat, boru ve makineler bir defaya mahsus gümrük vergisinden muaf olacaktır. Buna karşılık imtiyaz sahibi, her türlü damga vergisini ödemekle yükümlüdür.
13. Su tesislerin kuruluşu tamamlandığında, Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından oluşturulacak olan bir fen komisyonu gerekli incelemeleri yapacak geçici kabulü gerçekleştirecektir. Bir sene sonra komisyon tesisleri tekrar inceleyecek ve hazırlayacağı rapora binaen Ticaret ve

Nafia Nezareti kesin kabulü gerçekleştirecektir. Komisyonun tüm masrafları şirket tarafından karşılanacaktır.

14. İmtiyaz sahibi, imtiyaz müddeti boyunca tüm alet-edevatını ve su şebekesini iyi durumda bulunduracaktır.
15. İmtiyaz sahibi, su tesislerini iyi durumda bulundurma hususunda, devletin mevcut bulunan ve ileride düzenlenecek olan kanunlarına uymak zorundadır. İmtiyaz sahibinin kusurundan dolayı, şehre su verilme işi aksar ise, hükümet masraf ve zararı şirkete ait olmak üzere gerekli tedbirleri alacaktır.
16. İmtiyaz sahibi, şehre su verme işinin geçici olarak kabul edildiği tarihten itibaren, imtiyaz müddetinin sonuna kadar suyun yüz litresi için sekiz para yani her m³ su için iki kuruş alacaktır. Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından tasvip ve tasdik edilecek haritalarda gösterilen mahallerden başka yerlere su verilmesi ahali tarafından talep olunur ise, imtiyaz sahibi bu talebi yerine getirmek zorundadır. Ayrıca günlük 3 m³'ten fazla su kullanan abonelere mevcut tarife üzerinden %10 indirim yapılacaktır.
17. İzmir şehrine su celb ve isal için mevcut bulunan tevzi yollarının menabi ile bendlerin bir şahsa veya bir şirkete terk veya icar olunması Hükümet-i Seniyece kararlaştığı takdirde sahibi imtiyazın sair talipler üzerine şeraiti mütesaviye ile hakkı rüçhanı olacaktır.
18. İmtiyaz sahibi fermanı âli tarihinden itibaren bir yıl içerisinde şirket nizamnamesi esaslarına bağlı olarak bir Osmanlı anonim şirket kurmak zorundadır.
19. İmtiyaz sahibi, fermanı âlinin çıktığı kendisine tebliğ olduğu tarihten itibaren 1 ay içerisinde Osmanlı Bankası'na iki bin lira kefalet akçesi yatıracaktır. Kefalet akçesini yatırdıktan sonra fermanı âli kendisine teslim edilecektir. Eğer imtiyaz sahibi bir ay içerisinde kefalet akçesini yatırmaz ise, kendisini ihtara gerek görülmeksizin imtiyaz hakkı kendisinden alınacaktır.
20. Osmanlı Devleti, imtiyaz müddetinin yirmi beşinci senesinin sonunda şirketi satın alma hakkına sahip olacaktır. İmtiyaz hangi senede satın alınacaksa, ondan evvelki son beş senenin ortalama gelirinin %80'i imtiyaz müddetinin sonuna kadar imtiyaz sahibine ödenecektir. Bu ödemelerin sağlanması hususunda bir sözleşme yapılacaktır. Tesislerin devlete teslimi hususunda mukavelenin 15. Maddesi esas alınacaktır.
21. İmtiyaz müddeti sona erdiğinde, suyolları ile su tesisleri ve tüm alet-edevat üzerindeki haklar devlete geçecektir.
22. Şirketin büyük memurları ve memurini fenniyesi haricindeki tüm memurları Osmanlı Devleti tebaasından olacak, hükümetin tayin ve

kabul edeceği kıyafetleri giyeceklerdir. Memurlar özellikle fes giyeceklerdir. Şirket mühendislik okulundan mezunları istihdam edecek ve vazifeleri dolayısıyla ahali ile irtibatta bulunacak memur ile müstahdemler Türkçe konuşmak zorunda olacaklardır.

23. Osmanlı Devleti, suyolları ile su kaynakları civarında ihtiyaç duyduğu mahallere masrafı kendisine ait olmak üzere, istihkâmat ve askeri binalar inşa edebilecektir.
24. Su şebekesinin inşası esnasında ortaya çıkabilecek olan tarihi eserler, devletin ilgili nizamnamesine tabi olacaktır.
25. Kanunen kabul edilebilir bir mücbir sebep olmaksızın, imtiyaz sahibi işe başlayamaz ya da başlarda bitiremezse, şehre su sağlanması hususunu erteler veya bu mukavelenamede yer alan taahhütlerini yerine getiremez ise imtiyaz hakkını kaybetmiş olacaktır. Bu durumda hükümet, gerekli tedbirleri alacak, şirkete ait alet-edevat ve levazımat müzayedeye konulacak hatta kefalet akçesi dahi şirkete geri ödenmeyecektir.
26. Osmanlı Devleti ile imtiyaz sahibi veya şirket arasında ortaya çıkabilecek her türlü anlaşmazlık Şura-yı Devlet'te çözümlenecektir. Aynı şekilde şirket ile ahali arasında da çıkabilecek ihtilafların çözümünde Osmanlı mahkemeleri yetkili olacaktır. Şirket bir Osmanlı şirketi olmasından dolayı bütün yazışmalarını Türkçe yapmak zorundadır.
27. İmtiyaz sahibi, yıllık gelirinin %20'sini hükümete vermek zorundadır. Ayrıca mukavelenamenin 18. Maddesi gereğince kurulması gereken Osmanlı Anonim Şirketi'nin kuruluşunun Osmanlı makamları tarafından onaylanmasından sonra en geç bir ay içerisinde Darülacezeye bir defaya mahsus beş yüz Osmanlı lirası vermek zorundadır.

Mukavele metnine baktığımızda, devletin, imtiyaz sahibinden talep ettiği bütün hususların dikkate alındığı ve anlaşma metninin bu suretle hazırlandığını görmekteyiz Su sağlanacak kaynaklar, suyun ücreti, vergiler, ücretsiz su verilecek yerler gibi meseleler daha önce de müzakere edildiği gibi mukavele metnine yansımıştır. Bunların dışında 22. madde de yer alan, *“şirketin büyük memur ve fenniyesinden maada bütün memur ve müstahdemleri Osmanlı Devlet'i tebaasından olacak, devletin belirleyeceği kılık-kıyafeti giyecekler ve hususıyla fes giyeceklerdir. Vazifelerinden dolayı ahali ile temasta bulunacak personelin*

Türkçe konuşması mecburidir” ifadesi oldukça dikkat çekicidir²⁰⁰. Zira “*havagazi*” imtiyazının mukavelenamesinde böyle bir şart bulunmamaktaydı. Hemen hemen aynı içeriğe sahip olan bu koşul, “*Terkos Gölü Suyunun Dersaadet’e Celbi ve Tevzii İmtiyazı’na Dair Mukavelename*”nin on sekizinci maddesinde²⁰¹ ve 18 Mayıs 1891 tarihinde Osmanlı Devleti ile Hasan Beyhim arasında imzalanan Şam-Beyrut demiryolu imtiyazının on yedinci maddesinde de yer almaktadır²⁰².

Mukavelenâmenin on sekiz ve on dokuzuncu maddeleri de büyük önem arz etmektedir. Zira bu maddelere göre, fermân-ı âli tarihinden itibaren bir sene içerisinde “*Osmanlı Anonim Şirketi*”nin teşkili ve yine fermân-ı âli tarihinden itibaren bir ay içerisinde kefalet akçesinin yatırılması gerekmektedir. Zira imtiyaz sahibi, belirtilen müddet zarfında kefalet akçesini yatırmaz ise imtiyaz hakkını kaybedecekti.

b. İzmir Suları İmtiyazının Devri ve İzmir Osmanlı Anonim Su Şirketinin Kuruluşu

Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, mukavelename gereğince Niyazi Bey’in bir ay içerisinde 2.000 lira tutarındaki kefalet akçesini Osmanlı Bankası’na ödemesi gerekmekteydi. Ancak imtiyaz sahibinin, bu zaman zarfında kefalet akçesini ödeyemediğini ve bu sebeple devletten 15 gün ek süre talebinde bulunduğunu²⁰³ görmekteyiz. Bu süreçte dikkate değer bir başka gelişme ise, ek süre talebinin Niyazi Bey veya vekili Narliyan Efendi tarafından değil de, Fransız tebaasından Elber Defor imzasıyla²⁰⁴ Osmanlı makamlarına ulaşan bir dilekçeyle

²⁰⁰ Haydar Kazgan ve Sami Önal’da aynı konuya temas etmekte ve konuya ilişkin şu ifadeleri kullanmaktadırlar; “*Osmanlı yönetimi sözleşmelerine neden bu maddeleri koymuştu? Şimdiye dek Türkiye’nin geri kalmışlığını sadece kapitülasyonlara bağlayanların bu konuyu da anımsamalarında yarar var. Şirketler genellikle birinci ve ikinci sınıf memurlarını yabancılardan, küçük memurlarını da Osmanlı azınlıklarından seçerlerdi. Türklere ise işin sadece hamallığı ve kazma kürekle yapılanı kalırdı*”. Yani yazarlar, Osmanlı Devleti’nin bu duruma önlem almak adına sözleşmelere bu türden şartlar koyduğunu ifade etmektedirler. Bkz. Kazgan-Önal, a.g.e., s. 88-89.

²⁰¹ Bkz. Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-u Belediye*, c. 5, İstanbul 1995, s. 2898; Kazgan-Önal, a.g.e., s. 140.

²⁰² Bkz. *Mukavelât Mecmuası*, Cilt V, Dersaadet 1310, s. 1162-1184.

²⁰³ BOA. *BEO*. 328/24568 (8.C.1311/17 Aralık 1893).

²⁰⁴ BOA. *BEO*. 328/24568 (8.C.1311/17 Aralık 1893).

gerçekleşmiş olmasıdır. Bu durumun sebebi daha sonra anlaşılacaktır ki, Niyazi Bey elde ettiği imtiyazı kısa bir müddet sonra Belçika menşeli bir gruba devretmiştir²⁰⁵.

İmtiyaz devrinin ayrıntıları hakkında çok fazla bir bilgiye ulaşılamamıştır. Ancak bu noktada Kont Adriyen ve ortaklarının haklılığı ortaya çıkmaktadır diyebiliriz. Niyazi Bey'in imtiyazı elde ettikten sonra, bu imtiyazı başkalarına satacağı ve bu suretle kazanç sağlayacağı yönünde Kont Adriyen ve ortaklarının bir takım iddialarının olduğundan daha önce bahsetmiştik. Anladığımız kadarıyla Niyazi Bey, imtiyazı aldıktan sonra kendisine tanınan bir aylık süre zarfında bu devir işlemini gerçekleştirmiş ve kefalet akçesini ödeme işini de Belçika menşeli grup üstlenmiştir. Ancak imtiyazın resmi olarak devrinin, şirketin kuruluşuyla birlikte olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim imtiyazı alma sürecinde Niyazi Bey'in vekili olarak görev yapan Narliyan Efendi'nin, 21 Mart 1895 tarihinde Osmanlı makamlarına teslim ettiği "*İzmir Osmanlı Anonim Su Şirketi Nizamnâme-i Dahiliyesi*"nde²⁰⁶ Niyazi Bey'in ismi hiçbir şekilde geçmemektedir.

İzmir suları imtiyazını uzun bir mücadelenin sonunda alan İbrahim Niyazi Bey'in ismine en son, 20 Ağustos 1894 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne verdiği dilekçede²⁰⁷ rastlamaktayız. Mukavele metninde yer aldığı üzere, fermân-ı âli tarihinden itibaren bir sene içerisinde şirketin kurulması gerekmektedir. Bu maddeye istinaden Osmanlı makamlarına müracaat eden İbrahim Niyazi Bey'in yukarıda bahsini ettiğimiz dilekçesi şu şekildedir²⁰⁸;

Ticaret ve Nâfia Nezareti Celilesine

Sâye-i memuriyet-vâye-i cenab-ı tacidâr-ı azamide fermân-ı âlisine nail olduğum İzmir şehrine su isalesi imtiyazı için Selanik suları şirketini te'sis ve imtiyazını mevkî-i fiile vaz eylemiş olan Belçika sermayedanından mühendis Jul Delkor Vineks ile beraber teşkiline muaffak olmuş olduğum şirket bil tabi çakerler ile Mösyö Delkor tarafından edilen tetkikat ile iktifa edemeyerek yeni başına icra-yı tetkikat ile bizim tetkikatı fenniyemizin dercine sıhhatlerini

²⁰⁵ Geyikdağı, a.g.e., s. 167; Kazgan-Önal, a.g.e., s.51; İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 149.

²⁰⁶ BOA. Mukavelat Defteri, Cilt 7, s. 237-265; BCA. 230.123.3.1. Lef 14-20 (26 Temmuz 1923).

²⁰⁷ BOA. ŞD. 1202/6 Lef 1. (11.R.1312/10 Ekim 1894).

²⁰⁸ BOA. ŞD. 1202/6 Lef 1. (11.R.1312/10 Ekim 1894).

tahkik edeceğinden ve ezcümle menâbi ve enhâr-ı mevcudedede bir mûceb-i mukavelename ihtiyacı memlekete kifayet edecek derecede su bulunup bulunmadığını tetkik ve miktarının hakkı ile mesahe ve tayin eyleyeceğinden ve bu iş ancak su menbalarının asıl zaman ... yani şehrin en ziyade kuraklık zamanına icrâ olunabilerek ona göre ameliyat-ı fenniye tatbik ve temdid ve şimdiye kadar edinilen tetkikatı ikmal ile haritalar ve layihalar sûret-i mükemmele ve kat'iyede tanzim ve takdim edileceğinden ve İzmir şehrinin en ziyade kuraklık zamanı Eylül ayından başlayarak Şubat'a kadar devam eylemekte olan bina ondan evvel başlanması imkan haricinde olan tetkikat-ı maruzanın kuraklık müddetince imtidâd-ı zaruri bulunduğu ve halbuki şirketin kat'iyen teşkili ile beraber harita ve layihaların takdimi için mukavelenamede muharrer 1 sene müddet işbu Eylül nihayetinde hitam bulunacağı cihetle müddet-i mezkure kifayet etmeyeceğinden bunun emsali imtiyazlara ve ezcümle 3 kere müddet-i temdid olunan Selanik sularına olduğu gibi 9 ay daha temdidi hususuna müsâde-i celile-i ceneb-i nezaretpenahileri erzan ve şayan buyrulmasını istid'â ve istirham ederim. Ol babda emr ü ferman hazret-i menlehülemdir. fi 12Ağustos 1310.

İbrahim Niyazi bin Mehmet Ali

Dilekçeden de anlaşılacağı üzere Niyazi Bey, Selanik su şirketi kurucularından olan Belçika vatandaşı mühendis Jul Delkor Vineks²⁰⁹ ile birlikte hareket etmektedir. Başka bir ifadeyle Niyazi Bey, İzmir şehrinin su imtiyazını Selanik su şirketini de elinde bulunduran gruba devretmiştir²¹⁰. Dilekçeye konu olan asıl önemli husus ise, şirket kuruluşu için ek süre talebinde bulunulmasıdır. Niyazi Bey, Selanik suları imtiyazını elinde bulunduranlara şirket kuruluşu için 3 kez ek süre verildiğini dile getirerek, kendilerine de böyle bir hak tanınması talebinde bulunmuştur. Niyazi Bey'in dilekçesini değerlendiren Osmanlı makamları, daha önce Aydın Vilayeti Nafia Başmühendisliği görevinde bulunan

²⁰⁹ Jul Delkor Vineks, yukarıda da belirttiğimiz üzere Selanik Su Şirketi'nin kurucuları arasında olup, İzmir Osmanlı Anonim Su Şirketi'nde yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmıştır. Jul Delkor Vineks daha sonra Osmanlı Devleti'nin Brüksel fahri büyükelçisi olmuştur. BOA. BEO. 1059/79375 (2.Ş.1315/26 Aralık 1897).

²¹⁰ Selanik suları imtiyazı ile İzmir suları imtiyazında hemen hemen aynı sürecin yaşandığını görmekteyiz. Zira 1888 yılında Osmanlı tebaasından Hamdi Bey'e 51 yıl süreyle Selanik suları imtiyazı verilmişti. Ancak ilerleyen süreçte görülmektedir ki Hamdi Bey bu imtiyazı, Belçika menşeli bir gruba devretmiştir. Selanik Suları Osmanlı Şirketi adıyla kurulan şirketin ismi batı kaynaklarında *Compagnie Ottomane des Eaux de Salonique* şeklinde geçmektedir. Buna karşılık İzmir Suları Osmanlı Anonim Şirketi'nin ismi batı kaynaklarında *Compagnie Ottomane des Eaux de Smyrna* şeklinde geçmektedir.

aynı zamanda İzmir suları imtiyazına da talip olan Mösyö Rive'den konuya ilişkin bir rapor istemiştir. Mösyö Rive'nin hazırladığı raporda, İzmir'de kuraklığın Eylül ayında başlayıp, Şubat ayına kadar devam ettiğine dair ifadelerin²¹¹ bulunması üzerine Niyazi Bey'in talebinde haklı olduğu sonucuna varılmıştır. Bu neticeye göre konu Meclis-i Nafia'da da değerlendirilmiş ve mukavele tarihinden itibaren şirket kuruluşu için 1 yıl, haritaların takdimi için 1,5 yıl süresi bulunan imtiyaz sahiplerine her iki husus için de 9'ar ay ek süre verilmesi uygun görülmüştür²¹². Ancak Niyazi Bey'e şirketin kuruluşu ve haritaların takdimi için verilen 9 aylık ek sürenin bir defaya mahsus olduğu ve bir daha ek süre verilmemesi de kararlaştırılmıştır²¹³.

Dokuz aylık ek süre sona ermek üzereyken, şirketin kuruluşuna dair gerekli çalışmalar tamamlanmış ve nizamnâme 21 Mart 1895 tarihinde Narliyan Efendi tarafından Osmanlı makamlarına teslim edilmiştir. Nizamnâme aynı gün Dersaadet Bidayet Mahkemesi Mukavelat Muharrirliği'nin defter-i mahsusuna kaydedilerek işleme alınmıştır²¹⁴.

44 maddeden ibaret olan nizamnâmenin öne çıkan maddelerine göre; şirketin unvanı “*İzmir Suları Osmanlı Şirketi*” olacak ve şirket Osmanlı Devleti'nin kanunlarına tabi olacaktır (Madde 2). Şirketin merkezi İzmir'de bulunacak, şirket dilerse yurtiçinde ve yurt dışında şubeler açabilecektir. İmtiyaz süresi 47 yıldır (Madde 3). İmtiyaz sahibi Niyazi Bey, bütün haklarını kurulmuş

²¹¹ BOA. ŞD. 1202/6 Lef 2. (11.R.1312/10 Ekim 1894).

²¹² BOA. ŞD. 1202/6 Lef 3-4. (11.R.1312/10 Ekim 1894); BOA. BEO. 533/39912 (14.C.1314/12 Aralık 1894).

²¹³ BOA. BEO. 533/39912 (14.C.1314/12 Aralık 1894).

²¹⁴ BCA. 230.123.3.1. Lef 20 (26 Temmuz 1923); Nizamnâme kabul edilmeden ikinci maddesinde yer alan şirketin unvanı- tabiiyeti maddesi ile imtiyaz süresine ilişkin dördüncü madde de düzeltme ve ilaveler yapılmıştır. Nizamnâme üzerinde yapılan tashihatın sebebi arşiv belgelerine şu şekilde yansımıştır; “*İşbu mazbatada layiha-i mezbure münderecâtı Osmanlı anonim şirketleri hakkında düsturda münderiç nizamnâme-i dahili numunesine muvafik olacağı gibi bazı maddelerine dahi mezkur imtiyaz mukavelenamesi ahkamınca ve anonim şirketleri hakkında cari kavaide tevfiikan fikrat-ı lazime derç ve muktezayı maslahata tevfiikan bazı tashihat ve tevzihat icra kılınarak...*”. Bkz. BOA. MV. 84/6 (13.N.1312/10 Mart 1895); BOA. BEO. 587/43980 Lef 1-3. (21.N.1312/18 Mart 1895); Bir başka arşiv belgesinde yer alan “... müessis olan numuneye muvafik olup ancak 5, 6 ve 44 maddelerine anonim şirketleri hakkında cari kavaide ve nizamâta göre tevfiikan fukarat-ı lazime derç ve ilave kılındığından ba'dehû ona göre icrâyı muktezasına...” ifadesinden de nizamnâmenin bahsi geçen maddelerinde bazı düzeltmeler ve ilaveler yapıldığı anlaşılmaktadır. Bkz. BOA. ŞD. 1203/10 (26.Ş.1312/31 Ocak 1895).

olan şirkete devretmiştir. Dolayısıyla şirket sahibi imtiyazdan doğan bütün hakların sahibi olmuştur (Madde 5). Şirketin sermayesi 2.500.000 frank olup, her biri 500 frank değerinde olan 5.000 hisseye ayrılmıştır. Ayrıca şirket bu sermayeyi %50 arttırabilecektir (Madde 6). Şirket hisse senetlerinin bir tarafı Türkçe, diğer tarafı ise Fransızca ya da başka bir dilde olacaktır (Madde 7). Nizamnâmenin on birinci maddesi ise, şirketin kuruluşu esnasındaki yönetim kuruluna dairdir. Buna göre yönetim kurulu başkanı Mösyö Van Menen, başkan yardımcısı ise Mösyö Adolf Devo'dur. Yönetim kurulu üyeleri ise, Mösyö Jul Delkor Veniks, Mösyö Galin ve Osmanlı Devleti adına Reji şirketi komiseri Nuri Bey'den oluşmaktadır²¹⁵. İlk üç yıl belirlenen bu yönetim kurulunda yer alabilmek için şahısların en az elli hisseye sahip olması da gerekmektedir²¹⁶.

Görüldüğü üzere şirket 1895 yılında İzmir Suları Osmanlı (Anonim) Şirketi (Company Ottomane des Eaux de Smyrna)²¹⁷ adıyla kurulmuştur. Nizamnâmede dikkatimizi çeken ilk husus, yönetim kurulunda Niyazi Bey'in isminin geçmemesidir. Bu husus daha önce de ifade ettiğimiz üzere, şirketin kurulmadan evvel imtiyaz devrinin gerçekleştiğini ortaya koymaktadır. Bunun dışında şirket, nizamnâmede yer alan altıncı maddeye istinaden kısa süre içerisinde %50 sermaye arttırımı yoluna gitmiştir. Böylelikle şirketin sermayesi 3.750.000 frank olmuş, hisse senedi sayısı 7.500'e yükseltilmiştir²¹⁸. Ayrıca nizamnâme gereğince şirket merkezinin İzmir'de bulunması gerekmektedir. Ancak, Belçika'nın Liege şehrinde açılan şube, aslında şirketin bir şubesi

²¹⁵ Bkz. BOA. Mukavelat Defteri, Cilt 7, s. 237-265; BCA. 230.123.3.1. Lef 14-20 (26 Temmuz 1923); Münir Aktepe şirket yönetimi kurulu hakkında şu bilgileri aktarmaktadır; “*aslında bir Belçika ortaklığı olan şirketin idare heyetinde başkan olarak Brüksel İstinâf Mahkemesi dava vekillerinden, aynı zamanda belediye reisi Moris Menen bulunuyordu. Şirketin ikinci başkanı ise eski İskenderiye ve Mısır İstinâf Mahkemesi umumi vekili Mösyö Gant idi. Murahhas müdürlüğüne de, sâbık Selanik belediyesi su mühendislerinden olup Milletlerarası Maden Arama Şirketi müdürlüğünü yapmakta olan yine Belçikalı Jül de Lekoniç (muhtemelen Jul Delkor Veniks) getirilmiştir. Diğer taraftan Osmanlı İmparatorluğunu temsilen Türk müdürü olan Mabeyn katiplerinden Reji komiseri Nuri Bey ile İzmir dava vekillerinden Dr. Kaleyân Paleologo görevlendirilmiştir*”. Bkz. Aktepe , a.g.m., s. 135.

²¹⁶ Bkz. BOA. Mukavelat Defteri, Cilt 7, s. 237-265; BCA. 230.123.3.1. Lef 14-20 (26 Temmuz 1923).

²¹⁷ Geyikdağı, a.g.e., 167.

²¹⁸ BOA. Mukavelat Defteri, Cilt 7, s. 237-265; BCA. 230.123.3.1. Lef 14-20 (26 Temmuz 1923); Geyikdağı, a.g.e., s.167.

olmaktan öte gerçek merkeziydi. Zira, İzmir'deki şirket merkezi kanunlar gereği ve usulen olması gereken bir merkez hüviyetinden öteye gidememiştir. Şirket önceleri Liege'de²¹⁹ bulunan, daha sonra Brüksel'e taşınan merkezden idare olunmuştur²²⁰. Şirketin İzmir'deki idare binası ise, Osmanlı döneminde Frenk mahallesinde bulunan Pisaro Hanı'nda, Cumhuriyetin ilk yıllarında ise İkinci Kordon'daydı²²¹.

c. Şirketin Faaliyete Geçmesi ve İmtiyaz Süresinin Uzatılması

Şirketin kurulmasından hemen sonra İzmir şehrine su getirmek için çalışmalarına başlayan İzmir Osmanlı Anonim Su Şirketi, bu işin müteahhitliğine Jul Delkor Veniks'i tayin etmiştir. Zira daha önce de belirttiğimiz üzere, Niyazi Bey, 20 Ağustos 1894 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne verdiği dilekçede kendi tetkiklerin dışında bir de Jul Delkor'un konuya ilişkin tetkiklerde bulunacağını dolayısıyla 9 aylık ek süreye ihtiyaç duyduklarını belirtmişti. Bu bağlamda İzmir'de gerekli tetkiklerde bulunan Jul Delkor, 1 Nisan 1895 tarihinde gerekli makineleri ve mühendisleri getirmek üzere Belçika'ya gitmiştir²²². Bir müddet sonra İzmir'e dönen Jul Delkor, 1896 yılında Halkapınar²²³ su tesisleri ile şehrin su şebekesi inşaatını başlatmıştır²²⁴. Çalışmalar yaklaşık iki yıl sürmüş ve Mart 1898 yılında tamamlanmıştır²²⁵.

²¹⁹ Şirketin en büyüğü ortağı "Credit General Liegeois" adlı banka olduğu için merkezi İzmir'de bulunan şirketin Liege kentinde de bir bürosu vardı. Büro banka binasının içinde bulunuyorlardı. Bkz. Kazgan-Önal, a.g.e., 251.

²²⁰ Tan, a.g.m., s.320; Kurt, a.g.t., 266; Geyikdağı, a.g.e., s.167.

²²¹ Kurt, a.g.t., s. 266.

²²² Aktepe, a.g.m., s. 136.

²²³ Burada önemli bir ayrıntı dikkatimizi çekmektedir. Zira mukavele metnine baktığımızda, imtiyaz sahibin veya daha sonraki süreçte şirketin, suyu öncelikle Nif ve Savandra çaylarından alması öngörülmekteydi. Bununla birlikte şirketin, İzmir şehrine 70 km mesafedeki tüm kaynaklardan yararlanma hakkı da bulunmaktaydı. Bu noktada şirketin Nif ve Savandra çaylarından su temininden vazgeçtiği ve imtiyazı aldıktan sonraki süreçte tespit ettiği Halkapınar'daki suların istifade ettiği görülmektedir.

²²⁴ İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 149.

²²⁵ Ahenk, 14 Mart 1314.

Resim 1: Halkapınar Su Fabrikası²²⁶



Bu süre zarfında yapılan çalışmalara dair zaman zaman İzmir basınında bir takım haberler çıkmış ve bu suretle İzmir halkı, merakla beklediği su şebekesinin durumundan haberdar olmuştur. 6 Haziran 1897 tarihli *Ahenk* gazetesinde su şirketinin çalışmalarına dair çıkan haber şu şekildedir²²⁷; “Şehrimiz dâhilinde su borularının tefrişatına edilmekte olduğu gibi Bahribaba’dan Göztepe’ye doğru tefriş edilecek su borularının emru tefrişine başlandığı görülmüştür”. Aynı gazetenin 20 Ağustos 1897 tarihli baskısında²²⁸; “Esasen şirketin ana hat olarak inşa ettiği yol 24 kilometreden ibaret olup, 18 kilometrelik ameliyat-ı ferşiyesi (döşemesi) hitam bulmuş ve baki altı kilometrenin de ameliyatına kemâl-i faaliyetle çalışılmakta bulunmuştur. İşbu 24 kilometre ferş edilen borular 500 ile 100 milimetre katranındadır” denilmektedir. Gazetenin yaklaşık 1 ay sonra ki nüshasında yer alan haberde ise²²⁹; “şehri mezbura su isalesini taahhüt eden su şirketinin inşaata kerim-i tam ile devam etmekte olduğu haber verilmiştir. Bu kere ameliyat matbaamız civarıyla Karataş’a kadar ilerlemiş ve gece gündüz birçok amele çalışmaktadır”. Haberlerden de anlaşılacağı üzere İzmir Su Şirketi, gece

²²⁶ Kaynak: Üç İzmir, Yayın Koordinatörü Şahin Beygu, İstanbul 1992, s.137.

²²⁷ Ahenk, 25 Mayıs 1313.

²²⁸ Ahenk, 8 Ağustos 1313.

²²⁹ Ahenk, 8 Eylül 1313.

gündüz demeden çalışmış ve yaklaşık olarak 150.000 Sterlin harcayarak²³⁰ şebekeyi tesis etmiştir.

Şirketin çalışmalarını tamamlaması üzerine, 14 Temmuz 1898 tarihinde Ticaret ve Nafia Nazırı Mahmud Celaleddin Paşa tarafından bir komisyon oluşturulmuştur²³¹. Nafia müdürü Haydar Bey başkanlığında kurulan komisyonda, Turuk u Maabir idaresinin (Yollar ve Geçitler) müdür muavini Arslan Efendi, Nafia İdaresinde görevli mühendis Ferit Bey, su inşaat şirketi komiseri Vasilaki Efendi, Meclis-i Nafia Kalem-i Mümeyyizi Kenan, Nafia idaresinden hulefâ'sından²³² Hasan ve Turuk u Maabir İdaresi hulefâ'sından İbrahim Hakkı Beyler görev almıştır²³³. Komisyon çalışmalarını Eylül 1898'de tamamlamış ve 6 Eylül 1898 tarihinde işletmenin açılışı gerçekleşmiştir²³⁴. Bir gün sonra da abonelere su verilmeye başlanmıştır²³⁵.

İşletmenin açılabilmesi için yukarıda bahsini ettiğimiz komisyonun onayı gerekmektedir. Komisyon geçici kabul mazbatasını onaylamakla birlikte, işletmenin birtakım eksiklikleri olduğunu tespit etmiş ve bu eksiklikleri mazbataya eklemiştir. Buna göre²³⁶;

- Şirketin taahhüdü gereği muhacirlerin iskân edildikleri mahallerin yüksek kısımlarına su vermek için gerekli projeleri hazırlayıp vermesi,
- Su dağıtım şebekesinde planda gösterilen boruların mahalli otoritenin talebi doğrultusunda döşenmesi,
- Kervan Köprüsü ile Basmahane arasında mevcut bulunan isale borusunun yanına ikinci bir borunun döşenmesi,

²³⁰ İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 149; Münir Aktepe, su şirketinin Halkapınar su tesisleri ve şehrin su şebekesi için harcadığı parayı, evlerine su almak isteyen İzmir halkından peşin olarak topladığını, dolayısıyla şirketin büyük bir yatırım yapmadan hazır sermaye ile bu işi tamamladığını ifade etmektedir. Bkz. Aktepe, a.g.m., s. 136.

²³¹ BOA. *İ.TNF.* 7/1316-Ra-1 Lef 1. (7.Ra.1316/26 Temmuz 1898).

²³² Hulefâ': Resmi dairelerde kalem amirine bağlı memur. Bkz. Develioğlu, a.g.e., s.380.

²³³ BOA. *İ.TNF.* 7/1316-Ra-1 Lef 1-2-3 (7.Ra.1316/26 Temmuz 1898); BOA. *BEO.* 1168/87538 (13.Ra.1316/26 Temmuz 1898).

²³⁴ Ahenk, 25 Ağustos 1314.

²³⁵ Ahenk, 26 Ağustos 1314.

²³⁶ BCA. *030.10.157.105.5.* Lef 45. (09 Ekim 1942).

- Evvelce tasdik edilmiş olan plandaki itilafı kayıtlar baki kaldığına göre bilcümle su dağıtım şebekesinin ve sair lüzumlu işler şirketçe yapılmalıdır.

Burada bahsini ettiğimiz eksikliklerden, şehrin yukarı mahallelerine su verilmesi hususu, şirket tarafından uzun yıllar ihmal edilmiştir. Belediye ile şirket arasında da problem haline gelen konu, 1914 yılında Selvilitepe su istasyonunun tamamlanmasıyla kısmen de olsa çözüme ulaşmıştır.

Üzerinde durmamız gereken bir diğer önemli husus ise imtiyaz süresine dairdir. Zira imtiyaz Niyazi Bey'e verilirken, imtiyaz müddetinin diğer tekliflere göre daha kısa süreli olması, Osmanlı makamları tarafından bir tercih sebebi olarak kabul edilmişti. Ancak İzmir Osmanlı Anonim Su Şirketi, Halkapınar su tesisleri²³⁷ ve şehrin su şebekesi inşaatına başladıktan bir müddet sonra Osmanlı Devleti'ne müracaat ederek imtiyaz müddetinin 47 yıldan 85 yıla uzatılması²³⁸ talebinde bulunmuştur. Meclis-i Mahsus-u Vükelâ, İzmir su şirketinin bu talebini değerlendirmiş ve özetle şu kararı almıştır²³⁹;

...Beyrut su imtiyazı 40 yıl, Selanik su imtiyazı 51 yıl süreyle verilmiş olsa da, İzmir şehrinin büyüklüğü ve hızla artan nüfusundan dolayı suya olan ihtiyacı dikkate alınarak, bahsi geçen şirkete imtiyaz verilmiştir. Ancak su götürülecek mahallerin fazlalığı nedeniyle şirketin de masrafı artmaktadır. Halbuki bu şirket, emsalleriyle mukayese edilmemelidir. Çünkü hasılat-ı safiyyesinden %20'sini hükümete verecek olan şirket, suyun metreküpünü 2 kuruştan satacaktır. Ayrıca birçok devlet dairesine de ücretsiz olarak su verecektir. Bu türden şartlar diğer su şirketlerinin mukavelenamesinde bulunmamaktadır. Üsküdar ve Kadıköy Su Şirketi 1 metreküp suyu 3 kuruştan satmakta,

²³⁷ Halkapınar tesislerinden sonra, şehrin yukarı mahallelerine de su çıkarmak için Selvilitepe su istasyonunun yapımı için de çalışmalar başlatılmıştır. Çalışmalarına 1901 yılında başlanan bu proje, belediye idaresi ile şirket arasında bir takım ihtilafların yaşanmasına sebep olmuştur. Şirket, bu iş için gereken havuz ve yolların belediyece yapılmasını ve en az 1.500 abone garantisi istemiştir. Uzun süren müzakerelerden sonra taraflar anlaşmış ve şirket depo ile havuzu yapmayı, belediye ise yolların düzenlemesinde şirkete yardımcı olmayı kabul etmiştir. 1901 yılında başlayan çalışmalar ancak 1914 yılında tamamlanmış ve şehrin yukarı mahallelerine kısmen de olsa su verilebilmiştir. Bkz. Kurt, a.g.t., 274-275.

²³⁸ BOA. *Y.A.RES.* 83/16 (7.Ca.1314/21 Ekim 1896); BOA. *Y.A.RES.* 84/52 (14.Ş.1314 / 18 Ocak 1897); BOA. *İ.TNF.* 5/1314-Ş-5 Lef 1-2-3. (20.Ş.1314/24 Ocak 1897); BOA. *BEO.* 903/67719 Lef 2. (29.Ş.1314/2 Şubat 1897); BOA. *Y.A.HUS.* 364/57 (6.Ş.1314/10 Ocak 1896).

²³⁹ BOA. *Y.A.RES.* 83/16 (7.Ca.1314/21 Ekim 1896).

hasılatından hükümete hiç pay vermemekte ve bununla beraber imtiyaz süresi de 60 senedir. Dolayısıyla İzmir Su Şirketi'nin imtiyaz müddetinin 85 seneye çıkarılması talebi uygun görülmüştür.

Meclis-i Vükelâ'nın aldığı kararda da görüldüğü üzere, İzmir suları imtiyazı ile diğer şehirlere verilen imtiyazlar mukayese edilmiştir. Bu bağlamda İzmir'in su imtiyazını alan şirketin, suyu hem daha ucuza sattığı hem de elde ettiği gelirden devlete de pay verdiği göz önünde bulundurularak, imtiyaz müddeti 85 seneye çıkarılmıştır.

d. Hizmetler, Aboneler ve Su Tarifeleri

İzmir Osmanlı Anonim Su Şirketi, talep ettiği şekilde imtiyaz müddetinin 47 yıldan 85 yıla çıkarılması üzerine, yeni şebekeler döşemeye ve abone sayısını arttırmaya yönelik çalışmalarına hız vermiştir. Nitekim 1900 yılında şirketin 1453 abonesi²⁴⁰ bulunurken, 1902 yılında abone sayısı 2800'e²⁴¹ ve 1909 yılında 4.051'e yükselmiştir²⁴². Bu duruma paralel olarak su şebekesinin uzunluğunun da günden güne arttığını görmekteyiz. Şirketin faaliyete geçtiği 1898 yılında yaklaşık 30 kilometre²⁴³ olan su şebekesi, 1 Ocak 1900 tarihinde 40 kilometreye²⁴⁴, 1902 yılında ise 83 kilometreye yükselmiştir²⁴⁵. 1909 yılında şehre 951.043 m³ su dağıtılmakta ve bunun 206.457m³ ²⁴⁶ mukavelenamede yer alan şartlar gereği kamu binaları ile çeşmelere ücretsiz olarak verilmekteydi.

Görüldüğü üzere şirketin abone sayısı günden güne artmıştır. Bunun belli başlı birkaç sebebi bulunmaktadır. Şehrin nüfusunun gitgide artması, sağlıksız sulardan kaynaklanan hastalıklar²⁴⁷ ve şirketin gazeteler vasıtasıyla sürekli reklam

²⁴⁰ İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 149.

²⁴¹ M.J. Duckerts, Turquie d'Asie Compte Rendu d'une Exploration Commerciale Bruxells 1904, s. 121.

²⁴² Kurt, a.g.t., 284.

²⁴³ Kurt, a.g.t., s.276.

²⁴⁴ İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 149.

²⁴⁵ Duckerts, a.g.e., 121.

²⁴⁶ Kurt, a.g.t., s.276.

²⁴⁷ İzmir Belediyesi, kolera ve benzeri hastalıkların ortaya çıkmaması için suların kaynatılarak kullanılması yönünde gazetelere ilanlar vermiştir. "Kolera vesair bağırsak hastalıklarının menbi' intişarı sular olduğu fennen müsbet olduğu cihetle iş bu hastalıklara karşı ittihaz olunacak

yapması burada ifade edebileceğimiz önemli etkenlerdir. Dönemin İzmir basınına incelediğimizde, şirketin bazen iki gün üst üste, bazen 4-5 gün aralıklarla gazetelere ilan verdiğini görmekteyiz. Gazetelerde yer alan ilanlarda, su tarifeleri ve şirket tarafından sunulan hizmetlerin ücretlerine dair bilgiler ile halkı şebeke suyu kullandırmaya yönelik “fiyatlar gayet ehvendir”, “suyu emâkin dahiline kadar isale etmek için icap eden masarîf kumpanya tarafından icra edilir” şeklinde özendirici ifadeler kullanılmıştır. Mukaveleye göre 1 m³ suyu 2 kuruşa vermesi gereken şirketin, halkı daha fazla su kullanmaya yöneltmek amacıyla farklı bir tarife sistemi kullandığını görmekteyiz. Bu sisteme göre şirket, suyu çok kullandıktan az, az kullandıktan çok para almayı planlamıştır. Bu bağlamda aşağıdaki tablolarda 1898, 1901 ve 1908 yıllarına ait şirketin belirlediği su fiyatları verilmiştir;

Tablo 2: 1898 Yılına Ait Su Tarifesi²⁴⁸

Günlük Su Tüketimi (litre)	Senelik Ücreti (kuruş-para)	Fazla Kullanılan Suyun 1 m ³ Ücreti (kuruş-para)
250	333,50	2
500	470,38	1,75
600	523,30	1,70
700	572,58	1,65
800	618,20	1,60
900	660,18	1,55
1000	722,50	1,50
1500	1022,88	1,45
2000	1233	1,40
3000	1709,25	1,35
4000	2129	1,30
5000	2512,25	1,25
6000	2936	1,20
7000	3246,25	1,15
8000	3520	1,10
9000	3757,25	1,05
10000	3958	1

tedabir-i fenniyyenin başlıcası içilecek suların evvelce kaynatılması ve sebze ve etin dahi kaynar suya yatırılmasından ibaret olduğundan bu hususa son derece itina edilmesi hususunun gazetelerle ilanı belediye tababetinden beyan olunmağla ...”. Bkz. Ahenk, 22 Ağustos 1326; Aynı içeriğe sahip bir başka haberde de, belediye idaresi bulaşıcı hastalıklara ve özellikle koleraya karşı önlem amacıyla halkın suları kaynatarak kullanılmasını istemektedir. Bkz. Ahenk, 28 Temmuz 1326.

²⁴⁸ Bkz. Ahenk, 6-10-12-18 ve 25 Kânunuevvel 1314 tarihli sayılar.

Tablo 3: 1901 Yılına Ait Su Tarifesi²⁴⁹

Günlük Su Tüketimi (litre)	Senelik Ücreti (kuruş-para)	Fazla Kullanılan Suyun 1 m³ Ücreti (kuruş-para)
250	252	2
500	363	1,75
600	409	1,70
700	453	1,65
800	495	1,60
900	539	1,55
1000	593	1,50
1500	833	1,45
2000	1036	1,40
3000	1453	1,35
4000	1831	1,30
5000	2186	1,25
6000	2584	1,20
7000	2860	1,15
8000	3168	1,10
9000	3410	1,05
10000	3650	1

Tablo 4: 1908 Yılına Ait Su Tarifesi²⁵⁰

Günlük Su Tüketimi (litre)	Senelik Ücreti (kuruş-para)	Fazla Kullanılan Suyun 1 m³ Ücreti (kuruş-para)
250	333,50	2
500	470,38	1,75
600	523,30	1,70
700	572,58	1,65
800	618,20	1,60
900	660,18	1,55
1000	722,50	1,50
1500	1022,88	1,45
2000	1233	1,40
3000	1709,25	1,35
4000	2129	1,30
5000	2512,25	1,25
6000	2936	1,20
7000	3246,25	1,15
8000	3520	1,10
9000	3757,25	1,05
10000	3958	1

²⁴⁹ Bkz. Ahenk, 3-18 ve 22 Eylül 1317; 19 ve 24 Teşrinievvel 1317; Erkan Serçe, İzmir 1905, s. 160.

²⁵⁰ Ahenk, 17 Teşrinievvel 1324; Ahenk, 15 Teşrinisani ve 18 Teşrinisani 1324 tarihli sayılar.

Tablolardan anlaşılacağı üzere, şirket faaliyete geçtikten hemen sonra belirlediği su tarifelerinde bir müddet sonra yaklaşık olarak %20 oranında bir indirim uygulamıştır. Uzun yıllar bu tarife üzerinden su satan şirket, 1908 yılına gelindiğinde tekrar suya zam yaparak, su fiyatlarını 1898 yılında uyguladığı fiyatlara yükseltmiştir.

Mukavele metninde yer aldığı üzere şirket, halkın yararlanması için 20 adet çeşme yaptırmak ve bu çeşmelerden ücretsiz olarak su akıtmak zorundaydı. Ayrıca çeşmelerin yaptırılacağı yerler, mahalli idare tarafından belirlenecekti. Şirketin faaliyete geçmesinden kısa bir müddet sonra 10 Mayıs 1314 (22 Mayıs 1898) tarihli *Ahenk* gazetesinde yer alan ve aşağıda tamamına yer vereceğimiz haberde bu konunun açıklığa kavuştuğunu görmekteyiz. Habere göre çeşmeler şu mevkilere yapılmıştır ²⁵¹;

...İzmir Suları Şirket-i Osmaniyesinin İzmir şehri ile Karataş ve Göztepe cihetlerine su isalesine mecbur olmasına mebni şehrin nerelerinde çeşmeler ihdası icap edeceğine dair Daire-i Belediyeden vuku bulan istizah üzerine keyfiyet İdare-i Vilayetçe bil müzakere Tepecik cihetinde cadde üzerinde, Yavaşçeşme'de Hacı Süleyman sokağı başında, Debağhane meydanında, Karyani Kahvesi meydanında Ayadimitri civarında, Çukudiye mahallesinde, Belaviste (?)meydanında, Tilkilik'te Mesla Taşı yanında, Servili Mescit mahallesinde, Namazgâh mahallesinde, Mevlevihane'de, Rum mahallesinde Fotaki hanesi altında, İkiçeşmelik karakolu üzerinde olup Uluyol başından Tamlacığa çıkacak Nerdebanlı sokak başında, Karataş'ta, Haliliye caddesinde Hacı Ali Paşa hanı yanında, Bâd-ı Heva bahçede, Fasulye mahallesinde, Kerestecilerde Maarif sokağında, Değirmendağı'nda, Karantina Camii Şerif-i pişegahında ve Göztepe vapur iskelesi pişegahında 20 adet çeşme ihdası tensip edilmiş olduğundan kumpanyaca mevki-i mezkureye demir çeşmeler vaz'ına mübaşeret olunmuştur.

Şirketin kuruluş nizamnamesinde yer alan bir maddeye göre şirket, belirli zamanlarda genel kurul toplantılarını düzenlemek zorundaydı. Şirketin bu hususu yerine getirdiğini yine *Ahenk* gazetesinin çeşitli sayılarında yer alan ilanlardan

²⁵¹ Ahenk, 10 Mayıs 1314.

anlamaktayız. Şirket, genel kurul toplantısından yaklaşık bir ay önce basın aracılığıyla hissedarlara duyuru yapmaktaydı. Bu toplantılarda, bilanço, kar ve zarar durumu ile meclis üyelerinin seçimi gibi hususlar ele alınmaktaydı. Örnek teşkil etmesi açısından şirketin 7 Mayıs 1324 (20 Mayıs 1908) tarihli genel kurul toplantı duyurusunu aşağıda vermeyi uygun gördük²⁵²;

İzmir Suları Osmanlı Kumpanyası

İzmir suları Osmanlı kumpanyasının içtima-ı umûmi senevîsinin 17 Haziran sene 1324 (30 Haziran 1908) tarihinde öğleden sonra alafranga saat dörtte kumpanyanın İzmir'deki merkez idarehanesinde akd olunacağı hissedarların malumu olmak üzere ilan ediliyor. Mevki-i müzâkereye konulacak mevâd, evvela meclis-i idarenin raporu, saniyen bilançonun ve kâr ve zarar ve ziyan hesabının tasdiki, salisen meclis azasının intihap ve tayini.

Hissedarların senetlerini yevm-i içitimadan on gün evvel kumpanyanın İzmir merkez idarehanesine ve Yakiradi General Jua(?) bankasının Brüksel şubesine veyahut Liege şehrinde Yakiradi General Jua(?) bankasına tevdi' etmeleri icap eder. İzmir fi- 3/16 Mayıs sene 1908.

Müdür-i Umumi A. Kindorff

Yukarıda abone sayısının günden güne arttığı hususuna değinmiş ve halkın çeşitli sebeplerden dolayı şebeke suyunu tercih ettiğini belirtmiştik. Ancak bir de çoğunluğu teşkil eden, şebeke suyunu kullanmayanlar ve yahut maddi imkânsızlıklardan dolayı kullanamayanlar vardı²⁵³. Nitekim XX. yüzyıl başlarında su şebekesinin ulaştığı semtlerde yaşayan nüfusu göz önünde bulundurduğumuzda abone sayısının oldukça sınırlı bir sayıda kaldığını ifade edebiliriz. Bununla birlikte abone sayısının her geçen gün, az da olsa arttığı da bir gerçektir fakat bu durum şirket açısından her şeyin yolunda gittiği manasına gelmemektedir. Zira bahsini ettiğimiz dönem, insanların yüzyıllardır suyu bedava kullanma alışkanlığını terk ederek, ücret karşılığında su kullanmaya başladığı bir dönemdir. Dolayısıyla, evlerde su kullanılmaya başlanılmasını bir nevi modernleşme olarak kabul edersek, toplumun her kesiminin bu modernleşmeye aynı tepkiyi vermesi

²⁵² Ahenk, 7 Mayıs 1324.

²⁵³ Haydar Kazgan ve Sami Önal ise şirketin abone sayısı hususunda şu ifadeleri kullanmaktadır. "Abone sayısının az olmasının bir başka nedeni de İzmirli zenginlerin kent dışındaki banliyölerde oturmaları, kentte oturanların da daha çok kuyu ve sarnıç suyu kullanmalarıdır". Bkz. Kazgan-Önal, a.g.e., s.52.

ve aynı ölçüde bu durumu sahiplenmesini bekleyemeyiz. Bununla birlikte, her ne kadar emsal şehirlere oranla İzmir’de su daha uygun fiyata satılıyor olsa da, halkın ekserisinin evlerinde şebeke suyu kullanabilecek maddi imkânlarla sahip olmadığı aşikârdı. Dolayısıyla İzmir’de halkın büyük çoğunluğu su ihtiyacını, kuyulardan ve sağlıklı olmayan tarihi Osmanağa ve Vezir sularından karşılamaktaydı. Buna ilaveten bir de şirketin, şehrin muhtelif yerlerine yaptırdığı çeşmeler de, halktan büyük rağbet görmekteydi.

Durumun farkında olan İzmir Belediyesi de, imkânları dâhilinde halkın su ihtiyacını karşılamaya yönelik çalışmalar yapma uğraşı içerisindeydi. Bu amaç doğrultusunda tarihi suyollarını ıslah etmek isteyen belediye, Osmanağa ve Vezir suyollarının ıslahı için bir komisyon oluşturarak²⁵⁴, kentin su ihtiyacını karşılamaya çalışmıştır. Belediyenin bu çabası halkın ihtiyacını karşılama zorunluluğunun yanı sıra şirketin varlığından duyulan rahatsızlıktan da kaynaklanmıştır diyebiliriz. Zira İzmir Belediye Başkanının 1 Temmuz 1912 yılında *Ahenk* gazetesinde yayınlanan “... *Efendiler Avrupa’dan beş on ecnebi İzmir’e geliyor, burada iki kuvvetli kaynaktan çok leziz su buluyorlar, bir şirket kurup şehrin su imtiyazını alıp bize kantarla değil dirhemle su satıyorlar... Biz ise sularımızı ıslah etmek için çareler düşünmeğe mecbur iken düşünmüyor, zaman bizi uyandırmaya çalıştığı halde bile zamanı uyutmaya çalışıyoruz... Efendiler Avrupa’dan bir takım kimseler gelsinler ve burada yoktan bir su şirketi kurmayı başarsınlar, biz iki yüz elli seneden beri iki mübarek suyu idare etmekten aciz olalım. Bu layık mı? Yazık hem de çok yazık...*”²⁵⁵ şeklindeki ifadeleri, yabancıların aldıkları imtiyazlar karşısında kendilerinin bir şey yapamamasından duydukları rahatsızlığın bir göstergesidir. Bununla birlikte belediyenin gayretleri neticesinde, tarihi Osmanağa ve Vezir suyolları ıslah edilmiş ve halkın istifadesine sunulmuştur. 1913 yılında kolera hastalığının kentte yayılmasını önlemek

²⁵⁴ Ahenk, 13 Haziran 1328; Ahenk, 16 Haziran 1328; Ahenk, 17 Haziran 1328.

²⁵⁵ Ahenk, 18 Haziran 1328.

amacıyla Osmanağa ve Vezir sularının kesilmesi üzerine, şirket tarafından, suyu kesilen mahallelere geçici olarak 40 çeşme yapmıştır²⁵⁶.

Gazetelere verilen ilanlar, hızlı nüfus artışı, temiz su bulunmamasından dolayı bulaşıcı hastalıkların yaygınlaşması ve her şeyden önemlisi şehrin su sıkıntısına rağmen su şirketi, yaptığı yatırımı kurtarabilecek düzeyde abone bulamamıştır. Bunun yanında şirket, sözleşme koşullarına uyararak yaptırdığı çeşmeler, yangın muslukları ve bazı kamu binalarına bedava su verince kuşkusuz ki beklenen geliri de elde edememiştir²⁵⁷. Dolayısıyla İzmir Su Şirketi'nin, Osmanlı döneminde sürekli zarar ettiğini görmekteyiz. 1908 yılında 377.843 frank gelir, 564.842 frank gideri olduğunu açıklayan şirket, 186.999 frank zarar etmiştir. 1917 yılında ise 461.316 frank gelir, 492.581 frank gideri olan şirketin 31.265 frank zarar ettiğini görmekteyiz. Bir sene sonra ise şirket, 128.233 frank zarar etmiştir²⁵⁸. Görüldüğü üzere Osmanlı döneminde şirket sürekli zarar ettiğini açıklamıştır. Buna karşılık şirketin ancak 1930'lu yıllardan itibaren kar açıkladığını görmekteyiz²⁵⁹.

Üzerinde durmamız gereken bir diğer husus da, şirketin Nafia Nezareti'ne müracaat ederek, bedava su verdiği kamu binalarındaki aşırı su sarfiyatından duyduğu rahatsızlığı dile getirmesine dairdir. Zira İzmir Su Şirketi, 25 Mayıs 1913 tarihinde Nafia Nezareti'ne müracaat ederek, mukavelename gereğince ücretsiz su vermekte olduğu birçok kamu binasının aşırı miktarda su tükettiğini ifade etmiş ve bu sorunun çözülmesi için Nafia Nezareti'nden yardım talebinde bulunmuştur. Ayrıca şirket fazla su tüketimini önlemek adına, 1 Haziran 1913 tarihinden itibaren, ücretsiz su verilmekte olan kamu kurum ve kuruluşlarında fazladan tüketilecek her m³ su için 1 kuruş ücret almak için Nafia Nezaretinden izin istemiştir²⁶⁰. Bunun dışında Nafia Nezareti'ne bir teklifte de bulunan şirket, ya hastanelerde olduğu gibi fert başına bir miktar su tayin edilmesini ya da

²⁵⁶ Ahenk, 5 Ağustos 1329; Ahenk, 25 Temmuz 1329; Kurt, a.g.t., s.280.

²⁵⁷ Kazgan-Önal, a.g.e., s.52.

²⁵⁸ BOA. *İDUİT*. 34/18 Lef 5. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920).

²⁵⁹ Şirketin Cumhuriyet döneminde açıkladığı kar-zarar oranları bir sonraki başlık altında ele alınacaktır.

²⁶⁰ BCA. 230.123.1.3. Lef 5 ve 8. (8 Haziran 1913).

nezaretin uygun gördüğü başka bir usul ile problemin çözülmesini önermiştir. Ancak İzmir Su Şirketi'nin, Nafia Nezareti'ne bu konudaki müracaatının ne şekilde sonuçlandığına dair herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Buna karşılık şirketin, aboneleriyle olan ilişkilerini düzenleyen bir nizamname yayınlaması, hükümet ile şirket arasında bir anlaşmazlığa sebep olmuştur. İzmir Müessesatı Nafia Komiserliğinden 15 Nisan 1913 tarihinde Nafia Nezareti'ne gönderilen tahrirat²⁶¹, bu konunun ayrıntıları hakkında bizlere önemli bilgiler vermektedir. Nafia Nezareti'nde 28 Nisan 1913 tarihinde ele alınan tahrirata göre, şirket, mukavelenin 15. maddesi gereğince aboneleriyle arasındaki ilişkileri düzenleyen bir nizamname²⁶² yayınlamış fakat bu nizamnameyi Nafia Nezareti'ne onaylatmadan yürürlüğe koymuştur. Her haliyle abonelerin aleyhine olan bir içeriğe sahip nizamnamenin uygulanamayacağı kararını benimseyen Nafia Nezareti, İzmir Müessesatı Nafia Komiseri, belediyeden görevlendirilecek üyeler ve şirketten de bir üyenin katılımıyla bir komisyon oluşturulmasını ve yeni nizamname hazırlanması kararını almıştır²⁶³. Bu suretle yeni bir nizamname hazırlanarak halkın mağduriyeti giderilmiştir.

D. CUMHURİYET DÖNEMİNDE İZMİR SU ŞİRKETİ VE ŞİRKETİN SATIN ALINMASI

Bu başlık altında, Cumhuriyete giden süreçte ve sonrasında, İzmir Su Şirketi'nin genel durumunu ele alırken, şirket çalışanları, su fiyatları, aboneler,

²⁶¹ BCA. 230.123.1.3. Lef 7-8. (8 Haziran 1913); İzmir Müessesatı Nafia Komiserliğinden gönderilen tahriratta, halktan ne surette fazla para alındığı ayrıntılı olarak anlatılmıştır. Ancak tahriratta yer alan bir benzetme çok ilginçtir. Zira şirketin abonelerinden çeşitli isimler altında fazla ücret aldığı “*şube borularıyla su saati kirası ve masarîf-i tamiriyesi namıyla bir miktar daha para aldığı*” şeklinde ifade edilmiş ve cümlenin devamında “*bakkal terazisi ile tartacağı bir mal için müşteriden pirinç ve sabun ve saireye terazi kirası namıyla bir ücret alamadığı gibi su şirketi de saat kirası namıyla bir rüsum alması herhalde doğru ve mantiki değildir*” denilmiştir. Bkz. BCA. 230.123.1.3. Lef 8. (8 Haziran 1913).

²⁶² Çok ilginçtir ki şirketin yayınlamış olduğu nizamname 1909 tarihlidir. Yani nizamname yayınladıktan neredeyse 4 yıl sonra bu konu Osmanlı makamlarının gündemine gelmiş ve bu hususta ilgili makamlar çözüm arayışı içerisine girmiştir.

²⁶³ BCA. 230.123.1.3. Lef 7. (8 Haziran 1913).

şirkete ait taşınmazlar, şirketin satın alınma nedenleri ve satın alınması gibi hususlara değineceğiz.

Birinci Dünya Savaşı ve hemen arkasından gelen Yunan işgali, İzmir şehrini her yönüyle olumsuz etkilemiştir. Özellikle Yunanlıların şehri terk ederken çıkardıkları yangın, İzmir şehrini ve dolayısıyla havagazı fabrikasını olduğu gibi, su şebekesi ile su şirketine ait binaları önemli ölçüde tahribata uğratmıştır. Ancak bununla birlikte görülecektir ki, Osmanlı döneminde sürekli zarar açıklayan şirket, Cumhuriyet döneminden itibaren kâr etmeye başlamıştır.

a. Cumhuriyet Döneminde İzmir’de Su Tarifeleri, Aboneler ve Şirketin Kâr-Zarar Durumu

Daha önce de belirttiğimiz üzere, mukavele metnine göre şirket 1 m³ suyu 2 kuruştan satacaktı. Bununla birlikte ilerleyen süreçte, şirketin farklı tarifeler uyguladığını ve bu suretle abone sayısını arttırmaya yönelik çalışmalar yaptığını da ifade etmiştik. Ancak buna rağmen şirket, Osmanlı döneminde sürekli zarar ettiğini açıklamıştır. Dolayısıyla devlet, mukavelede de belirtildiği üzere hasılat-ı safiyeden alması gereken %20’lik payı bu gerekçeyle uzun yıllar alamamıştır.

Savaş ve işgal yıllarında “*levazım fiyatının ve amele ücretinin fevkalade yükselmesini*”²⁶⁴ gerekçe gösteren şirket, su fiyatlarını sürekli arttırma yoluna gitmiştir. Buna göre 1 m³ suyun fiyatı, 1 Mart 1918’e kadar 2 kuruş iken, 1 Mart 1918 tarihinde 3,5 kuruşa, 1 Aralık 1918 tarihinde 5 kuruşa²⁶⁵ ve 2 Mart 1919’da da 7 kuruşa yükselmiştir²⁶⁶. Görüldüğü üzere İzmir şehrinde su fiyatları 1 yıl içerisinde üç buçuk kat artmıştır.

Bununla da yetinmeyen İzmir Su Şirketi, 22 Kasım 1919 tarihinde Aydın Valiliğine müracaat ederek, bir kez daha “*levazım fiyatları, kömür²⁶⁷ fiyatları ile amele ücretinin yükselmesi ve yaptığı masrafı karşılayamamasını*” gerekçe göstererek, su fiyatlarının arttırılarak 1 m³ suyun 8 kuruşa yükseltilmesini ve yeni

²⁶⁴ BOA. *İ.DUİT.* 34/18 Lef 1-4. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920); BOA. *MV.* 254/45 (5.C.1338/25 Şubat 1920)

²⁶⁵ BCA. *230.123.2.1.* Lef 15 ve 45. (27 Temmuz 1920).

²⁶⁶ BOA. *İ.DUİT.* 34/18 Lef 5. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920); BCA. *230.123.2.1.* Lef 22. (27 Temmuz 1920).

²⁶⁷ Su fabrikasında, suyun dağıtımını sağlayan makinalar kömür ile çalışmaktaydı.

abonelerden bir defaya mahsus 12 lira alma talebinde bulunmuştur²⁶⁸. Aydın Valiliği, şirketin bu talebinin uygun olup olmadığını incelemek üzere, Vilayet İdare Meclisi üyelerinden Nafia Başmühendisi Nadir Bey, Belediye Meclisi üyelerinden Mithat Bey ve Müessesat-ı Nafia Komiseri Razi Bey'den oluşan bir komisyon kurmuştur. Komisyonun incelemeleri sonucunda şirket talebinin uygun olduğu sonucuna varılmış ve netice Aydın Vali Vekilinin imzasıyla 8 Ocak 1920 tarihinde Nafia Nezareti'ne bildirilmiştir²⁶⁹. Nafia Nezaretinde ele alınan konu, komisyon raporu doğrultusunda değerlendirilmiştir. Rapora göre; şirketin 1920 yılı masrafının 111.000 lira²⁷⁰ olduğu, su fiyatının ise 7 kuruştan 8 kuruşa yükseltilmesi durumunda gelirinin 115.200 liraya²⁷¹ olacağı ve bu bağlamda şirketin 1920 yılı için 4.200 lira gelir elde edeceği belirtilmektedir. Ancak suyun dağıtımını esnasında bir kısmının zayı olacağı ve abonelere fazla sarfiyatta %10 indirim uygulanacağı da göz önünde bulundurulursa gelir ve giderin aynı olacağı ifade edilmiştir. Ayrıca şirketin elinde su saati ve boru gibi malzemelerin kalmadığı, dolayısıyla bu malzemelerin yurtdışından yüksek fiyatla satın alınmasının şirkete çok pahalıya mal olacağı da rapora kaydedilmiştir. Bu sebeple şirketin talebi doğrultusunda, eski abonelerden ücret talep edilmeden, sadece yeni abonelerin yurtdışından satın alınacak saat ve borular için bir defaya mahsus 12 lira ücret ödemeleri ile su fiyatının 8 kuruşa yükseltilmesinin uygun olduğu yönündeki rapor, Nafia Nezareti tarafından kabul edilmiştir²⁷². 27 Şubat 1920

²⁶⁸ BCA. 230.123.2.1. Lef 18. (27 Temmuz 1920).

²⁶⁹ BCA. 230.123.2.1. Lef 19. (27 Temmuz 1920).

²⁷⁰ Komisyon raporuna göre masraflar şunlardan oluşmaktadır; 75.000 lira, tahvilat kuponları dahil olarak 1919 senesinin ilk dokuz ayındaki masraf. 25.000 lira i tahvilat kuponları dâhil olarak 1919 senesinin son üç ayındaki masraf. 2.000 lira, maaş ve kömür fiyatlarındaki artıştan dolayı 1919 senesi son üç ayındaki ek masraf. 9.000 lira, maaş ve kömür fiyatlarındaki artıştan dolayı 1920 senesindeki ek masraf. Toplam 111.000 lira. Bkz. BOA. *İ.DUİT.* 34/18 Lef 5. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920).

²⁷¹ Komisyon raporuna göre gelirler şu kalemlerden oluşmaktadır; 96.000 lira, bir sene zarfında sarf olunacak 1.200.000 m³ suyun 1 m³'ü 8 kuruştan bedeli. 7.200 lira, müessesatı hayriyeye bir sene zarfında verilecek 180.000 m³ suyun ortalama 4 kuruştan bedeli. 12.000 lira su saati kiralaları. Toplam 115.200 lira. Bkz. BOA. *İ.DUİT.* 34/18 Lef 5. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920).

²⁷² BOA. *İ.DUİT.* 34/18 Lef 6. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920); BCA. 230.123.2.1. Lef 20. (27 Temmuz 1920).

tarikhinde Meclis-i Vükela tarafından da uygun görülen karar, 25 Aralık 1919 tarihinden geçerli olmak üzere kabul edilmiştir²⁷³.

Bahsi geçen komisyonun hazırladığı raporda, şirketin sermayesi, çeşitli bankalarda bulunan nakit parası, çıkardığı tahviller ve kar-zarar durumuna dair de önemli bilgiler bulunmaktadır. Rapordaki bilgilere göre, şirketin sermayesi, her biri 500 frank değerindeki 7.500 adet hissedenden oluşmak kaydıyla 3.750.000 franktır. Şirketin 1918 yılının sonunda; 41.568,67 frank²⁷⁴ İzmir Osmanlı Bankası'nda, 50.228,29 frank de Liyone Bankası'nda, 183.796,07 frank Liege de Credi General Lijevura Bankası'nda, 443.239,03 frank Berlin Deutsche Bank'ta ve 8.830,13 frank da kasada olmak üzere toplamda 727.662,19 frank nakit parası bulunmaktadır. Bunlardan Liege de Credi General Lijevura Bankası'ndaki meblağ şirket adına harcanmış ve Deutsche Bank'ta bulunan paradan da masraflara binaen bir miktar azalma olmuştur. Dolayısıyla şirketin 189.273 frank ihtiyat akçesi²⁷⁵ yani nakit parası bulunmaktadır.

Şirketin çıkardığı tahvilleri ele aldığımızda ise, şirketin ilk kez 1895 yılında fabrika, rejruvar (?) inşaatı ve boru döşemesi için, 3 milyon frank borçlanılmış ve mukabilinde her biri 500 frank değerinde 6000 adet²⁷⁶ %5 faizli tahvilat²⁷⁷ çıkarılmıştır. İzmir Su Şirketi 1901 yılında, bir miktar anapara ve faiz ödemeleri için 2.336.500 frank borçlanmış ve bunun karşılığında yine her biri 500 frank değerinde 4673 adet %5 faizli tahvilat çıkarmıştır. 1903 yılında ise, daha önceki iki borçlanmanın faizlerini ödeyebilmek için 3.375.690 frank borçlanılmış ve mukabilinde tanesi 510 franklık 6619 adet %4 faizli tahvil çıkarılmıştır²⁷⁸.

²⁷³ Düstur, Tertib-i Sani, Cilt 11, İstanbul 1928, s. 614.

²⁷⁴ 1920'li yıllarda 1 frank – 9 kuruş değerindeydi. Bkz. BOA. *İ.DUİT.* 34/18 Lef 5. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920).

²⁷⁵ BOA. *İ.DUİT.* 34/18 Lef 5. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920); BCA. 230.123.2.1. Lef 21. (27 Temmuz 1920).

²⁷⁶ Yukarıda da değindiğimiz üzere bu rakam daha sonra 7.500 adede çıkarılmıştır.

²⁷⁷ Tahvil: Şirketlerin ihtiyaçlarını karşılamak için çıkardıkları borçlanma senetleri.

²⁷⁸ BOA. *İ.DUİT.* 34/18 Lef 5. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920); BCA. 230.123.2.1. Lef 21-22 ve 37. (27 Temmuz 1920).

Resim 2: İzmir Suları Osmanlı Anonim Şirketi'ne Ait Bir Hisse Senedi²⁷⁹



Aydın Vilayet İdare Meclisi üyelerinden Nafia Başmühendisi Nadir Bey, Belediye Meclisi üyelerinden Mithat Bey ve Müessesat-ı Nafia Komiseri Razi Bey'den oluşan komisyon, şirketin üç kez çıkarmış olduğu tahvilattan yine şirketin kâr-zarar durumunu ve ödemesi gereken faizlere ilişkin bir durum değerlendirmesi yapmış ve bu değerlendirmeyi raporlarına eklemişlerdir. Buna göre²⁸⁰;

²⁷⁹ BCA. 230.125.9.2 Lef 99. (10 Mayıs 1940)

²⁸⁰ BCA. 230.123.2.1. Lef 37-38. (27 Temmuz 1920); Tablo komisyon raporundan yararlanılarak hazırlanmıştır. Raporunda yer alan bir diğer husus ise, şirketin çıkarmış olduğu tahvillerin faizine dairdir. Raporadaki hesaba göre şirket, birinci ve ikinci tertip tahviller için toplamda 164.550 frank

Tablo 5

1895 tarihli birinci tertip tahvilat (1895-1914'e kadar)	1901 tarihli ikinci tertip tahvilattan	1903 tarihli üçüncü tertip tahvilattan
$1914-1895 \times 3.000.000 =$ 1940-1895 1.266.000 frank kıymetinde tahvilatın imha olunması lazım gelerek şu hale göre bu tertipten şirketin borcu $3.000.000-1.266.666=$ 1.733.334 franktır.	$1914-1901 \times 2.336.500 =$ 1940-1901 778.833 frank kıymetinde tahvilatın imha olunması lazım gelir ki, şu hale göre bu tertipten şirketin borcu $2.336.500-778.833=$ 1.557.667 franktır.	$1914-1903 \times 3.375.690 =$ 1940-1903 1.003.583 frank kıymetinde tahvilatın imha olunması lazım gelir ki, şu hale göre bu tertipten şirketin borcu $3.375.690-1.003.583=$ 2.372.108 franktır.
1914 senesi başında şirketin bu üç kalem tahvilden toplamda 5.663.108 frank borcu bulunmaktadır. Rapordaki hesaba göre şirket, birinci ve ikinci tertip tahviller için toplamda 164.550 frank faiz ödemek zorundadır. Üçüncü tertip tahvil içinse 94.884 frank faiz ödemek zorundadır. Toplamda yıllık 259.434 frank olan faiz miktarı, 1914-1918 yılları için yani 5 yıl için toplamda 1.297.170 frank olmuştur.		

Görüldüğü üzere şirket, ilki kuruluş esnasında olmak üzere yedi yıl içerisinde üç kez tahvil çıkarmak zorunda kalmıştır. Bu noktada şirket, yukarıda da belirttiğimiz üzere 1895 yılında çıkardığı tahviller ile fabrika ve su şebekesinin inşa etmiştir. İzmir Su Şirketi, daha sonraki yıllarda çıkardığı tahviller ile de bir taraftan anapara ve faiz ödemelerini gerçekleştirirken, diğer taraftan da yatırım yapmaya devam etmiştir²⁸¹.

Şirketin kâr-zarar durumunu ele aldığımızda, İzmir Su Şirketi daha önce de ifade ettiğimiz üzere 1908 yılında 186.999 frank, 1917 yılında 31.265 frank ve 1918 yılında 128.223 frank zarar²⁸² ettiğini açıklamıştır. Komisyon üyelerinin hesabına göre şirket, 1919 yılında 9500 lira kar elde edecekti. Ancak şirket, savaş yıllarında sürekli zarar ettiğini ve tahvilat borçlarını ödeyemediğini belirterek, 9.500 lira kâr değil bilakis birinci ve ikinci tertip tahvilatların %5 faizini ödemesi gerektiğini ifade ederek, 15.000 lira zarar edeceğini açıklamıştır. İşçilerin

faiz ödemek zorundadır. Üçüncü tertip tahvil içinse 94.884 frank faiz ödemek zorundadır. Toplamda yıllık 259.434 frank olan faiz miktarı, 1914-1918 yılları için yani 5 yıl için toplamda 1.297.170 frank olmuştur. Bkz. BCA. 230.123.2.1. Lef 38. (27 Temmuz 1920).

²⁸¹ Daha öncede ifade ettiğimiz üzere şirket, uzun yıllar zarar ettiğini açıklamıştır. Şirketin mali politikası açısından konuyu ele aldığımızda, aslında şirket yapması gerekeni yapmıştır. Eğer şirket zarar değil de, kar ettiğini açıklamış olsaydı, mukavele gereğince elde ettiği gelirden %20'lik kısmını Osmanlı Devleti'ne ödemek zorunda kalacaktı. Bu yönüyle mukavelename metinlerinde bu türden yer alan maddelerin herhangi bir bağlayıcılığının olmadığını ifade edebiliriz

²⁸² BOA. İ.DUIT. 34/18 Lef 5. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920).

ücretinin artması ve tonu 7 lira olan kömür fiyatının da 15 liraya yükselmesi neticesinde 1920 yılı için şirketin zararının 24.000 lira olacağı hesaplanmıştır²⁸³. Daha sonraki yıllarda şirketin gelir-gider ve kâr-zarar oranı şu şekilde olmuştur²⁸⁴;

Tablo 6

Yıl	Gelir (lira)	Gider (lira)	Zarar (lira)	Kar (lira)
1929	131.874	114.800	---	17.074
1930	212.000	198.000	---	14.000
1931	212.000	199.000	---	13.000
1932	196.000	182.000	---	14.000
1933	188.000	172.000	---	16.000
1934	168.000	165.000	---	3.000
1935	160.000	159.000	---	1.000
1936	152.000	146.000	---	6.000
1937	174.000	146.000	---	27.000
1940	184.752	157.644	---	37.108
1941	205.068	156.617	---	48.351
1942	218.963	222.909	3.946	---

Yukarıda da yer verdiğimiz 1929-1942 yılları arasında kâr-zarar tablosu hariç, şirkete ait tüm kâr-zarar oranları ile çıkardığı tahvillere dair tüm ayrıntılar, 8 Ocak 1920 tarihinde Aydın Valiliğinin oluşturmuş olduğu komisyon tarafından tespit edilmiştir. Dolayısıyla şirket, kuruluş tüzüğünde (nizamnamede) bulunan bilanço yayınlamak ve kar-zarar hesaplarını açıklamak yükümlülüğünü yerine getirmemiştir²⁸⁵. Zira emsal şirketlere baktığımızda, İstanbul, Beyrut ve Selanik Su Şirketlerinin bu yükümlülüklerini kısmen de olsa yerine getirdiklerini²⁸⁶ görmekteyiz.

İzmir şehrinde su abonelerinin sayısı hususunu ele aldığımızda ise, daha önce de ifade ettiğimiz üzere şirketin 1900 yılında 1.453, 1902 yılında 2.800 ve 1909 yılında da 4.051 abonesi bulunmaktaydı. Bu rakamın su fiyatlarına zam

²⁸³ BOA. *İ.DUİT.* 34/18 Lef 5. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920).

²⁸⁴ Kurt, a.g.t., s.289.

²⁸⁵ Kuruluş tüzüğüne göre şirketin her sene kar-zarar durumunu gösterir bilançosunu yayınlama zorunluluğu bulunmaktaydı. Ancak, İzmir Su Şirketi uzun yıllar bu bilançoları yayınlamamıştır. Şirkete ait kar-zarar durumunu gösterir bilançolar ilk kez Cumhuriyet döneminde 1926 ve 1927 yıllarında yayınlanmıştır. Bkz. BCA. 230.124.5.1 (22 Şubat 1926); BCA. 230.124.6.2. (1926); BCA. 230.124.6.4.(1927).

²⁸⁶ İstanbul, Beyrut ve Selanik Su Şirketlerinin bilançoları ile kâr-zarar hesapları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kazgan-Önal, a.g.e., s.45-51.

yapılmadan evvel yani 1 Mart 1918 tarihinden önce 5.193 ulaştığını²⁸⁷ görmekteyiz. Bu tarihte şirketin uygulamakta olduğu kademeli su tarifesi ve hangi kademedeki kaç aboneli bulunduğuna dair tablo aşağıda verilmiştir²⁸⁸.

Tablo 7

Abonman adet	Günlük Sarfiyat (litre)	Yıllık Sarfiyat m ³	m ³ fiyatı (guruş)	Yıllık Sarfiyat bedeli (guruş)	Yıllık su saatleri ve kol kira bedelleri ile tamirat ücreti	Elyevm alınmakta olan senelik su ile saat ve kol kira bedeli
7	75	27,375	2,00	54,75	56,25	111
3529	150	54,75	2,00	109,50	57	166,5
1050	250	91,25	2,00	182,50	69,50	252
332	500	182,5	1,75	319,375	43,625	363
32	600	219	1,70	372,30	62,70	409
30	700	255,50	1,65	421,575	61,425	453
30	800	292	1,60	467,20	36,80	495
8	900	328,50	1,55	509,175	26,825	536
79	1000	365	1,50	547,50	45,50	593
28	1500	547	1,45	793,875	39,125	833
28	2000	730	1,40	1022	14	1036
8	3000	1095	1,35	1478,25	-	1453
14	4000	1460	1,30	1898	-	1831
13	5000	1825	1,25	2281,25	-	2186
4	6000	2190	1,20	2628	-	2584
1	7000	2455	1,15	2823	-	3898
1	8000	2920	1,10	3212	-	3168
1	9000	3285	1,05	3449	-	3420
15	10000	3650	1,00	3650	-	3650
Toplam 5,193						

İzmir Su Şirketi'nin 1918 yılında 5.193 olan abone sayısı, 31 Aralık 1923'te 5127'ye, 31 Aralık 1924'te ise 5741'e yükselmiştir²⁸⁹. Daha sonra bu rakam 1930 yılında 7.934'e, 1935 yılında 8.036'ya, 1940 yılında 9.875'e ve 1943 yılında da 10.684'e yükselmiştir²⁹⁰. Rakamlardan da anlaşılacağı üzere şirket, abone sayısını arttırma hususunda çok başarılı olamamıştır. Zira 1930 yılından 1935 yılına kadar olan 5 yıllık süreçte şirketin sadece 102 yeni aboneli olmuştur. 1935-1943 yılları arasında ise şirketin, 2600 civarında yeni aboneye ulaştığını görmekteyiz. 1940'lı yıllarda yaklaşık 500.000 olan İzmir nüfusu ile abone sayısını oranladığımızda şirketin abone sayısının çok az olduğunu ifade edebiliriz.

²⁸⁷ BOA. *İ.DUİT.* 34/18 Lef 73. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920).

²⁸⁸ BOA. *İ.DUİT.* 34/18 Lef 73. (12.Ca.1338/3 Şubat 1920).

²⁸⁹ BCA. 230.125.9.2. Lef 104. (10 Mayıs 1940).

²⁹⁰ Kurt, a.g.t., 284.

Bu durumun ortaya çıkmasındaki en büyük etken şüphesiz, su şebekesinin kapsadığı alanın sınırlı olmasıdır. Örneğin şehrin önemli yerleşim merkezlerinden olan Karşıyaka, su şirketinin hizmet vermediği önemli semtlerden biriydi. Dolayısıyla gerek Karşıyaka gerekse şirkete ait şebekenin ulaşmadığı birçok semt, 1930’lu yıllara gelindiği halde hâlâ su problemini yaşamaktaydı. İzmir’in su problemi büyük ölçüde 1931 yılından itibaren yaklaşık on yıl İzmir belediye başkanlığı görevini yürüten Behçet Uz döneminde çözülmüştür. Behçet Uz, görev yaptığı süre zarfında, şehrin birçok sorunuyla olduğu gibi su problemi ile de çok yakından alakadar olmuş ve şirkete ait su şebekesinin ulaşamadığı birçok semtin su sorununu çözüme ulaştırmıştır²⁹¹.

b. İzmir Su Şirketi’ne Ait Gayrimenkuller ve Şirket ile Hükümet Arasındaki Vergi İhtilafı

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivinde bulunan 1928 yılı tarihli bir belgede yer alan cetvel ile şirketin satın alındığı tarih olan 1943 yılına ait, taraflar arasında imzalanan mukavele ekinde yer alan şirkete ait taşınmazları gösterir tablo, bize şirketin gayrimenkulleri hakkında bilgi vermektedir. Şirketin satın alınma mukavelesinden öğrendiğimiz bir başka önemli husus ise, şirketin üçüncü şahıslar üzerinde gösterdiği gayrimenkullerin varlığıdır. Sırasıyla önce 1928 yılına ait gayrimenkul tablosunu, daha sonra şirketin satın alındığı tarihte şirket üzerine ve üçüncü şahıslar üzerine kayıtlı taşınmazları gösterir tablolar aşağıda verilmiştir.

²⁹¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Ulvi Olgaç, Güzel İzmir Ne idi Ne Oldu?, İzmir 1939, s. 44-45/84-96; Erkan Serçe, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e İzmir’de Belediye (1868-1945), İzmir 1998, s.301-303; Ülker Baykan Seymen, “Tek Parti Dönemi Belediyeciliğinde Behçet Uz Örneği”, Üç İzmir, Yayın Koordinatörü Şahin Beygu, İstanbul 1992, s. 304-305.

Tablo 8: İzmir Su Şirketi'nin 1928 Yılına Ait Gayrimenkul Listesi²⁹²

Mülâhazat	Şirkete maliyeti (frank)	Yapıların yüzölçümü (m ²)	Tesisat ve Arazilerin Toplamı	Hal-i hazıraları	Cinsi	Mevkii	No
Gösterilen kısımlar arazi mebani tesisat vesairesinin altın frank olarak şirkete mal oldukları kıymetlerdir.	463,687	571,45	48257,20	*Su kaynağındaki suyu isal etmekle mahsus kalorifer.	Su kaynağı	Halkapınar	1
	250,091	861,20		*Şehrin aşağı mahalleleri ne su veren depoya suyu çıkaran pompaj.	*Pompaj fabrikası.	Halkapınar	4
	19,353	160		*Şehrin aşağı mahalleleri ne su veren pompaj fabrikasına ait teferruat.	*Tamirhane, yazıhane, kömür hangarı.	Halkapınar	5
	26,880	30		*Mevad-ı ihtirakiyenin veznine mahsus mahal	*Köprülü baskül.	Halkapınar	6
	305,075	3012,22	Melen Nehri	*Şehrin aşağı mahalleleri ne su veren depo 83 m yüksekliğinde.	*10,600 m ³ su alan hazine	Halkapınar	2
	----	21,70	2124,50	*500 milimetrelik borunun geçtiği Melen Nehri üzerindeki köprü.	*Kervan Köprüsü	Mevkii belirtilmemiş (Muhtemelen Halkapınar)	3
	66,391	295,54	165	*Yukarı mahallelere su veren depo 154 m yüksekliğinde.	*600 m ³ su alan su deposu.	Kadifekale	7
	39.314	89,64		*Yukarı mahallelere su veren depoya suyu çıkaran pompaj mahali.	*Pompaj fabrikası.	Selvilitepe	8

²⁹² BCA. 230.124.7.3 Lef 2. (10Mart 1928)

Tablo 9: İzmir Su Şirketi'nin 1943 Yılına Ait Gayrimenkul Listesi²⁹³

	Mevkii	Gayrimenkulun Cinsi	Kapı no	Açıklama
Alsancak Merkez İdare Binası	Alsancak'ta Mesudiye Mahallesi Atatürk Caddesi	Bahçesinde atölye, ayar istasyonu, ambar ve işçi odalarını muhtevi merkez idare binası	454	
Halkapınar fabrikası ve su deposu	İzmir Halkapınar-Tepecik	Müdüriyet ve kavas odaları, 1. ve 2. makinist evleri fabrika amiri evi, alet ve edevat depoları, demirhane, arazii malûme ve müştemilatı saireye havi su fabrikası, zeminleri ile ebniyesi ve su memba ile ttevsiî intikalli maa arazi göl mahalli	163	Ada No: 1460 İşbu gayrimenkulün şirket nezdinde tapu senedi yoktur
	İzmir Halkapınar-Tepecik	Fabrikadan suyu tahtezzemini su deposuna isal eden boru kanalını havi tarik ile depoyu ve Kokluca yoluna rapteden tarik ve bekçi kulübesini havi su deposu	--	Ada No: 1460 İşbu gayrimenkulün şirket nezdinde tapu senedi yoktur
Selvilitepe fabrikası ve su deposu	İzmir Selvilitepe İmariye	Makine dairesi, makinist evi, malzeme deposu, su deposu, bekçi evi.		2010 m ²

Tablo10 : İzmir Su Şirketi'nin Üçüncü Şahıslar Üzerinde Kayıtlı Taşınmazları²⁹⁴

Gayrimenkulun Cinsi	Mevkii	Kütük No	Pafta No	Ada no	Parsel No	m ²
Kargir kahvehane	Halkapınar	1	291	1127	1	280
Kargir baraka	Halkapınar	13	290	1443	11	200
Harap tabakhane ve baraka	Mersinli	12	292	1460	12	5520
Bahçe	Mersinli	10	292	1460	10	19040
Bahçe	Mersinli	--	292	1460	11	6800
Çayırılık	Mersinli	13	292	1460	13	5680

Gayrimenkulun Cinsi	Kazası	Mevkii	Mahallesi	Miktarı
Arazii Milliyeden Tarla	İzmir	Halkapınar	Tepecik	714 dönüm ve 3 evlek
Arazii emiriyeden mer'a ve han yeri	İzmir	Halkapınar	Tepecik	84 dönüm
Bir kıta bağ	İzmir	Halkapınar	Selâtin	2 dönüm

²⁹³ T.C. Resmi Gazete, 14 Haziran 1944, s.7121; Düstur, Üçüncü Tertip, Cilt 25, Ankara 1944, s.1050-1051.

²⁹⁴ T.C. Resmi Gazete, 14 Haziran 1944, s.7121; Düstur, Üçüncü Tertip, Cilt 25, Ankara 1944, s.1050-1051.

1943 yılında Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından satın alınarak, İzmir Belediyesi'ne devredilen İzmir Su Şirketi ile hükümet arasındaki vergi ihtilafını da yine satın alınma sözleşmesinden öğrenmekteyiz. Satın alınma mukavelesinde bir tablo halinde verilen vergi ihtilafı şu şekildedir²⁹⁵;

**Tablo 11: İhtilafli Vergilere Ait Cetvel
(Kazanç ve Buhran Vergileri)**

Takvim Yılı	Mali Yıl	İlk Tarhiyat (Lira-Kuruş)	Son Tarhiyat (Lira-Kuruş)	Maliyece Tahsil Edilen	Son Vaziyet
1928	1929	1.562,32	1.562,32	1.718,55	Müracaatımız Devlet Şûrasındadır.
1928	1930	5.519,00	5.519	3.938,47	Müracaatımız Devlet Şûrasındadır.
1931	1932	1.498,00	0,00	1.648,88	Devlet Şûrası kararı lehimize dir.
1932	1933	15.915,86	0,00	0,00	
1933	1934	27.489,96	0,00	0,00	
1934	1935	26.409,32	8.753,26	4.516,93	Müracaatımız Devlet Şûrasındadır.
1934	1935	4.538,33	0,00		
1934	1935	2.214,62	0,00		
1935	1936	10.958,52	6.656,30	4.258,91	Devlet Şûrası kararı lehimize dir.
1935	1936	4.387,50	0,00		
1936	1937	8.209,73	5.960,90	4.104,86	Müracaatımız Devlet Şûrasındadır.
1936	1937	830,40	830,40	830,40	(830.49) asgari vergidir.
1937	1938	16.843,34	16.843,34	8.842,75	Müracaatımız Devlet Şûrasındadır.
1937	1938	1.683,00	0,00	---	Müracaatımız Devlet Şûrasındadır.
1938	1939	37.641,90	969,80	7.967,52	Müracaatımız Devlet Şûrasındadır.
1939	1940	1.032,68	516,34	542,14	Müracaatımız Devlet Şûrasındadır.
Müstahdem Vergileri		2.366,95	200,83	2.366,95	Maliyece Devlet Şûrasına müracaat edilmiştir.
Yekun		47.812,49	40.736,36		

c. Şirket Yönetimi ve Personeli

Şirketin kuruluş aşamasındaki yönetim kurulu daha önce de belirttiğimiz üzere şu isimlerden oluşmaktaydı. Yönetim kurulu başkanı Mösyö Van Menen, başkan yardımcısı ise Mösyö Adolf Devo'dur. Yönetim kurulu üyeleri ise, Mösyö Jul Delkor Veniks, Mösyö Galin ve Osmanlı Devleti adına Reji şirketi komiseri Nuri Bey'dir²⁹⁶. 1909 yılında yönetim kurulunda yer alan isimlerin değiştiğini görmekteyiz. Zira 1909 yılında yönetim kurulu başkanı olarak Leon Kolline, başkan yardımcısı olarak Ali Cevat Bey ve H. Duqunne görev yapmaktaydı. A.

²⁹⁵ Düstur, Üçüncü Tertip, cilt 25, s. 1152-1153; T.C. Resmi Gazete, 14 Haziran 1944, s. 7122.

²⁹⁶ Bkz. BOA. Mukavelat Defteri, Cilt 7, s. 237-265; BCA. 230.123.3.1. Lef 14-20 (26 Temmuz 1923).

Gindorff'un²⁹⁷ genel müdür olduğu yönetim kurulunda, Kont H. Ferdinand Meus, Jul Delkor (Delcourt), H. Peters, Jules Ancien, H. Peters ve G. Paleolouge üye olarak görev almışlardır²⁹⁸. Denetçiler ise Baron de Bierstein ve A. de Coun'dur²⁹⁹. 1936-1942 yılları arasında ise şirket yönetim kurulu şu isimlerden oluşmuştur; Hüseyin Hulki Çuçin, Dr. Kamuran Örs, Hasan Yusuf, Ferit Talay, İbrahim Güngören, Kont H. Ferdinand Meus, Dr. Ali Agâh Dinel, Albert von Gothem, Fernan Bourguet, Jul Delkor, ve Marcel de Rover³⁰⁰.

Yönetim kurulundan sonra, İzmir Su Şirketi'nin personel politikasını değerlendiren, mukavelenamenin 22. maddesini tekrarlamamızda yarar vardır. Buna maddeye göre, "*şirketin büyük memur ve memurini fenniyesinden maada bilcümle memur ve müstahdemleri Teba-i Devleti Aliye'den olacak ve hükümet-i seniyenin tayin ve kabul edeceği kıyafette bulunacaklar ve hususıyla fes giyeceklerdir. Şirket umuru fenniyesinde hendese-i mülkiye mektebinde mahrec mühendisleri dahi istihdam edecek ve vazifelerinden dolayı ahali ile irtibatta bulunacak memur ve müstahdemlerinin Türkçe bilmeleri mecburdur.*" Buradan da anlaşılacağı üzere Osmanlı Devleti, şirkette görev alacak üst düzey yönetici ve mühendislerin haricinde bütün personelin kendi tebaasından olmasını şart koşturmuştur. Ancak bu hususun Osmanlı döneminde çok fazla üzerinde durulmadığını görmekteyiz. Belki de, Birinci Dünya Savaşı'nın hemen arkasından gelen işgal yılları ve sonrasındaki İzmir yangını sürecinde, şirketin personel durumuyla çok fazla ilgilenmek mümkün olmamıştır. Ancak Cumhuriyet dönemiyle birlikte bu hususa dikkat edilmiş ve çeşitli imtiyazları ellerinde bulduran yabancı şirketlere bu konuda gerekli uyarılar yapılmaya başlanmıştır.

²⁹⁷ Erkan Serçe'nin yayına hazırladığı "İzmir 1905" adlı eserde de, şirket genel müdürü olarak Gindorff'un ismi verilmektedir. Bkz. Serçe, a.g.e., s. 160.

²⁹⁸ Aydın Salnamesi, H.1326, s. 200; Kurt, a.g.t., 270; Kazgan-Önal, a.g.e., s.52. Kazgan ve Önal eserlerinde, yönetim kurulunun hangi yıla ait olduğunu belirtmemekle birlikte, yönetim kurulu başkanı hariç bahsi geçen isimlerin hepsinin 1909 yılındaki yönetim kurulunda yer aldığını görmekteyiz. Zira Kazgan ve Önal yönetim kurulu başkanı olarak Henri Doat'ın ismini vermektedir. Bkz. Aynı yer.

²⁹⁹ Kazgan-Önal, a.g.e., s.52.

³⁰⁰ Kurt, a.g.t., 270.

İzmir Su Şirketi de, Cumhuriyet döneminde hükümetten bu konuda uyarı almıştır³⁰¹. Nitekim şirket, Nafia Vekâleti'ne 9 Şubat 1924 tarihinde gönderdiği mektup ile bu duruma açıklık getirmeye çalışmıştır. Mektupta; mukavelenin 22. maddesine sadık kalındığı, Yunan işgali zamanında bile şirkette Türklerin istihdam edildiği ve yavaş yavaş şirket bünyesinde çalışmakta olan yabancı memurların işine son verildiği bildirilmektedir. Bu bağlamda İtalyan vatandaşı olan Piyer Antoni ve Josef Adverno'nun işten çıkarıldığı ifade edilmekte, şirket personeli olan Türklerden görevini layıkıyla yapanların terfi ettirildikleri de mektupta zikredilmektedir. Selvilitepe'de bulunan su istasyonuna zamanında amele olarak işe alınan Mehmet Efendi'nin makinistliğe, anahtarcı olarak görev yapan Haydar Efendi'nin müşterilerle iyi diyaloglar kurmasından dolayı tahsildarlığa terfi ettirilmesi bu duruma örnek olarak verilmiştir. İtalyalı anahtarlıkların yerine Türklerin işe alındığı, amele olarak işe alınmış olan Mustafa ve İbrahim Efendilerin de yine İtalyan ustaların yerine tayin edilmeleri de konuya ilişkin bir başka örnek olarak mektupta ifade edilmiştir. Mektubun son bölümünde şirketin, Türk ve Müslüman memur istihdamında herhangi bir kusurunun bulunmadığı belirtilmektedir³⁰².

İzmir Su Şirketi'nin konuya ilişkin Nafia Vekaleti'ne gönderdiği bir diğer mektup ise 6 Mart 1924 tarihlidir. Şirket bu mektubunda da, Piyer Antoni ve Josef Adverno'nun işten çıkarıldığını, yerlerine Kemal Efendi ile Asım Bey'in tayin edildiğini bildirmiştir. Bunun dışında 15 Mayıs 1920 tarihinde anahtarcı olarak hizmete alınan Cafer Şerif Efendi'nin tahsildarlığa, 16 Mart 1923 tarihinde amele olarak işe alınan Abdullah Hasan Efendi'nin anahtarcılığa tayin edildiği bilgisi de mektupta yer almaktadır. Mektupta son olarak, 2 Haziran 1923'de yine amele olarak şirkete alınan Muharrem Hasan Efendinin de saat bakımcılığı vazifesine tayin edildiği³⁰³ ifade edilmiştir. Görüldüğü üzere İzmir Su Şirketi,

³⁰¹İzmir Su Şirketi, şirkette çalışmakta olan yabancı personelin sayısının azaltılması ve yerlerine Türklerin istihdam edilmesi yönünde hükümet tarafından birkaç kez uyarılmıştır. Bkz. BCA. 230.124.4.1. (9 Mart 1924); BCA. 230.124.4.4.(7 Mayıs 1925); BCA. 230.124.5.2. (24 Mart 1926).

³⁰² BCA. 230.124.4.1. Lef 1. (9 Mart 1924).

³⁰³ BCA. 230.124.4.1. Lef 2. (9 Mart 1924).

hükümetin uyarısını dikkate alarak, kadrolarında memur ve müstahdem olarak görev yapmakta olan yabancıları işten çıkararak yerlerine Türkleri istihdam etmeye başlamıştır. Bununla birlikte şirket, hükümetin talebi doğrultusunda 1924 yılına ait personel bilgilerini de Nafia Vekâleti'ne sunmuştur. Nafia Vekâleti'ne gönderilen liste şu şekildedir³⁰⁴;

Tablo 12: Büyük Memurlar

İsim	Görevi	Tabiiyeti	Şirkete Giriş Tarihi
Alir Döken Efendi	Müdür	Belçika	10 Ekim 1919
Armand Alir Efendi	Muhasebeci	Belçika	15 Ocak 1923
Andre Dovbazar Efendi	Umum Boru Şebekesi Şefi	Belçika	15 Ağustos 1923
Şarl Düpek Efendi	Muhasip	İtalyan	25 Şubat 1917
Yaner Georgia	Muhasip	İtalyan	20 Mayıs 1917

Fen Memurları

İsim	Görevi	Tabiiyeti	Şirkete Giriş Tarihi
Viktor Viro Efendi	Makine Mühendisi	Belçika	1 Eylül 1898
Kilyom Viro Efendi	Sermakinist	Belçika	10 Ekim 1910
Mariyos Döpol Efendi	Makinist	Türk	1 Mayıs 1911
Antuan Dragon Efendi	İşletme Şefi	İtalya	12 Mart 1912
August Anteviç Efendi	Harita Şefi	İtalya	18 Ağustos 1912
Stefan Dragoni Efendi	Saat Tamir Şefi	İtalya	15 Mart 1900
Emanuel Vilmondyo Efendi	Saat Tamircisi	İtalya	8 Eylül 1923
Stefano Jusio Efendi	Depocu	İtalya	24 Haziran 1923
Adol Hermeti Efendi	Boru Tamirat Şefi	Türk	1 Mart 1898
Jorj Castelli Efendi	Şube Boruları Tamirat Şefi	İtalya	20 Eylül 1898

Memurlar

İsim	Görevi	Tabiiyeti	Şirkete Giriş Tarihi
John Fiyal Efendi	Muhasip	Türk	11 Haziran 1900
Etyen Rüçyo Efendi	Muhasip	İtalya	15 Ağustos 1920
Micheal Sergio Efendi	Muhasip	İtalya	13 Kasım 1922
John Fito Efendi	Muhasip	İtalya	16 Kasım 1922
Binyamin Hakim Efendi	Abone Memuru	Türk	15 Mart 1920
Jak Konyo Efendi	Abone Memuru	Türk	16 Şubat 1920
Elyazel İsrail Efendi	Abone Memuru	Türk	10 Kasım 1922

³⁰⁴ BCA. 230.124.4.1. Lef 3. (9 Mart 1924).

Mustafa Vetnor Efendi	Saat Bakıcısı	Türk	5 Mayıs 1923
Emyah Alalof Efendi	Saat Bakıcısı	Türk	2 Haziran 1919
Kemal Efendi	---	Türk	1 Şubat 1924
İlya Austrogo Efendi	Gümrük Muamelecisi ve Saat Bakıcı Şefi	Türk	15 Ağustos 1904
İlya Çikorel Efendi	Baştahsildar	Türk	14 Aralık 1910
İlya Galaci Efendi	Tahsildar	Türk	28 Nisan 1923
Fransuva Frankto Efendi	Depocu Muavini	Türk	15 Mart 1923
Corci Sirakan Efendi	Saat Tamircisi	İtalya	15 Nisan 1919

Tablodan da anlaşılacağı üzere şirketin üst düzey memurları Belçika ve İtalya tebaasındandır. Şirkette görev alan fen memurlarının ise büyük çoğunluğu İtalyandır. Nitekim İtalyan altı fen memuruna karşılık, şirkette 2 Türk ve 2 Belçikalı fen memurunun görev yaptığını görmekteyiz. Memur statüsünde çalışanların ekseriyetinin ise Türk olduğunu görüyoruz.

d. Şirketin Devlet Tarafından Satın Alınma Nedenleri

İzmir Su Şirketi'nin, Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından satın alınması meselesi ilk kez 1938 yılında gündeme gelmiştir. Zira Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy'un 14 Temmuz 1942 tarihinde Başbakanlığa gönderdiği yazı ve ekleri, bizlere şirketin satın alınma sürecine ilişkin önemli bilgiler aktarmaktadır. Yazı şu şekildedir³⁰⁵;

Yüksek Baş Vekâlete

Cumhuriyet Halk Partisinin, İzmir Vilayeti ile Belediyesinin temenniyatı ve Hükümetin öteden beri imtiyazlı Ecnebi sermayeli şirketlerin satın alınarak millileştirilmesi hakkındaki prensibi nazara alınarak 1938 de İzmir Suları Türk Anonim Şirketinin de satın alınmasına tevessül edildi. Bu maksatla ilk defa olarak 21.03.1938 tarihinde adı geçen şirkete tebligat yapılmış ise de bu talebimiz şirketçe bugüne kadar muhtelif sebep ve bahanelerle yerine getirilmemiş ve satın alma müzakerelerine başlamak imkânı verilmemiştir.

Yaptığımız tebliğlere karşı şirket tarafından verilen cevapların hemen hepsinde satın alma müzakerelerinde bulunmak üzere Belçika'dan salâhiyetli bir murahhasın fevkalâde vaziyetler dolayısıyla Türkiye'ye gelemeyeceği bahsedildiğinden müzakerelerin bir müddet tehirine Vekâletimizce muvafakat edilmiştir.

³⁰⁵ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 30-31. (09 Ekim 1942).

Şirket, 1941 de murahhasın Belçika'dan gelebileceğini ve seyahati için lüzumlu teşebbüslere girişildiğini bildirmiş ve bu hususta Hariciye Vekâleti vasıtasıyla Alman Makamları nezdinde tavassutta bulunmamızı istemiştir.

Bu teklif üzerine Hariciye Vekâleti vasıtasıyla gerekli teşebbüsler yapılmışsa da şirket; son defa olarak 09.03.1942 tarihinde selâhiyetli murahhasın Türkiye'ye gelmesi için mahallinden müsaade alınmasına imkan olmadığını bildirmiştir. Bu vaziyet karşısında hükümetçe şirkete karşı tatbik olunacak muamelenin tayinine lüzum hasıl olmuştur.

Şirket; öteden beri birçok kaçamaklı muamelelerle imtiyaz mukavele ve şartname hükümlerini tamamen tatbik etmemek yolunu tuttuğundan ve bilhassa satın alma mevzuunun ortaya atılması üzerine tesisatın bakım ve tamir işlerinde gevşeklik gösterdiğinden gerek amme hizmetinin emniyet ve intizamlı devamını ve gerek Hükümet otoritesinin yerine getirilmesini temin etmek bakımından imtiyazın bir an önce satın alınması ve şirketin tasfiyesi zaruri görülmektedir.

Satın alma mevzu üzerinde şimdiye kadar Vekâletimizce yapılmış olan işlere ve bundan böyle şirket hakkında tatbik olunması lazım gelen muameleye dair bir muhtıra ilişik sunulmuştur.

İlişik muhtiramızda, İzmir Suları tesisatının satın alınması için, şimdiye kadar rızalarıyla imtiyaz ve tesislerini Hükümete satmış olan diğer Ecnebi şirketler hakkında tatbik olunan muameleden gayri bir muamelenin tatbiki lazım geleceği mütalaâ edilmiştir.

Bu hususi vaziyet dolayısıyla Hükümetin atıyen şirkete; tesisatın bugünkü değerinden fazla bir tazminat ödemesi ve sermayedarların – Belçika'da bulunmaları dolayısıyla- siyasi teşebbüslerle bir takım mütalip ve iddialarda bulunmaları varid görüldüğünden şirkete karşı tatbik olunması lazım gelen ve hükümetin menfaatine en uygun bulunan hareket tarzının önceden tayin ve tespiti icap etmektedir.

Ehemmiyetli görünen bu mevzuunun Maliye, Hariciye ve Nafia Baş Hukuk Müşavirlerinden ve ihtisaslarından istifade edilmek üzere Adliye Vekaleti Hukuk İşleri umum Müdüründen ve İstanbul Hukuk Fakültesi Profesörü Sıddık Sami'den müteşekkil bir heyet³⁰⁶ marifetiyle incelenmesine ve muktezası yapılmak üzere alınacak mütalaanın Vekaletimize bildirilmesine emir ve müsaade buyurulmasını arz ederim.

Nafia Vekili
Ali Fuat Cebesoy

³⁰⁶ Komisyon Sıddık Sami Onar dışında Maliye Vekilliği Baş Hukuk Müşaviri Cafer Tayyar Tüzel, Adliye Vekilliği Hukuk İşleri Genel Müdürü İsmail Hakkı Karafakı, Nafia Vekilliği Birinci Hukuk Müşaviri Namık Cemal ve Hariciye Vekilliği Hukuk Müşavirliğinden Celal Nazım Arar'dan oluşmaktadır. Nafia Şirket ve Müesseseleri Başkanı Emin İplikçi de komisyonun tüm toplantılarına iştirak etmiştir. BCA. 030.10.157.105.5. Lef 2. (09 Ekim 1942).

Yukarıda tamamına yer verdiğimiz yazının son bölümünde de ifade edildiği üzere şirketin ne suretle alınması hususunu tetkik etmek üzere bir komisyon oluşturulmuştur. 11 Ağustos 1942 tarihinde çalışmalarına başlayan komisyon, 15 Ağustos 1942 tarihinde çalışmalarını on sayfalık bir rapor³⁰⁷ haline getirerek Nafia Vekâleti'ne sunmuştur. Buna göre komisyona tevdi edilen görevler şu şekildedir³⁰⁸;

- Şirket, raşa yoluyla mı (satın alma), vasiyetle mi, imtiyaz haklarından iskat (imtiyaz hakları düşürülerek mi) edilerek mi? alınmalıdır.
- İmkânları ve faydaları bakımından bunlardan hangisi tercih edilmelidir?
- Esas ve usul bakımından tetkiki icap eden meseleler.

Ayrıca şirket satın alınma yoluyla alınacaksa burada uygulanacak usul, şirketin rızasıyla bir satın almamı olmalı? Yoksa şirket, devlet tarafından tek taraflı olarak mı satın alınmalıdır? Eğer tek taraflı bir satın alma sözkonusu olursa, bu durum mukavele hükümlerince belirlenerek şirkete tebliğ mi edilmeli? Ya da mukavele dışı bir satın alma usulü mü belirlenmelidir?

Bu hususlara açıklık getirmek üzere toplanan komisyon, yukarıda da ifade ettiğimiz üzere hazırlamış olduğu on sayfalık raporunu şu cümleler ile neticelendirmiştir; *Şirket öncelikle kendi isteğiyle satın alınmalıdır. Eğer bu mümkün olmaz ise mukavele dışı tek taraflı olarak satın almak en uygun usuldür. Bu karar, Adliye Vekilliği Hukuk İşleri Genel Müdürü İsmail Hakkı Karafakı'nın muhalif oyuna karşı, Heyetimizin çoğunluğunun görüşüyle alınmıştır. Saygılarımızla arz ederiz. Ankara'da 15 Ağustos 1942 tarihinde kaleme alınan bu karar Yüksek Nafia Vekilliğine sunulmuştur*³⁰⁹.

Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy'un, Başbakanlığa gönderdiği yazıda dikkate değer bir diğer husus da, İzmir Valiliği ile İzmir Belediyesinin de, su şirketinin satın alınması yönünde görüş bildirmiş olmalarıdır. Zira İzmir Belediye Meclisi 7 Şubat 1938 tarihli toplantısında, su şirketinin hükümet tarafından belediye adına

³⁰⁷ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 2-10. (09 Ekim 1942).

³⁰⁸ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 2-3 ve 10 (09 Ekim 1942).

³⁰⁹ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 10 (09 Ekim 1942).

satın alınmasını oy birliği ile kabul etmiştir³¹⁰. Şirketin satın alınmasına yönelik yukarıda yer verdiğimiz yazıda dikkate değer bir diğer önemli husus ise, hükümetin, cumhuriyetin ilkelerinden olan “devletçilik” politikası gereğince yabancı şirketleri satın alarak millileştirme yönündeki gayretleridir. Nitekim 1930’lu yıllara gelindiğinde Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, birçok alanda olduğu gibi kamu hizmeti sektöründe faaliyet gösteren yabancı şirketleri satın almaya başlamıştır. Örneğin İstanbul Terkos Su Şirketi’nin satın alınması meselesi 1928 yılında gündeme gelmiş ve uzun müzakerelerden sonra şirket, 27 Aralık 1932 tarihinde satın alınmıştır³¹¹. Aynı şekilde Kadıköy-Üsküdar Su Şirketinin de satın alınma süreci 1935 yılında başlamış ve Haziran 1937 yılının Haziran ayında şirket satın alınmıştır³¹².

Yabancı sermayeli şirketlerin satın alınmasındaki en büyük etken, yukarıda da ifade ettiğimiz üzere Cumhuriyet hükümetlerinin uyguladığı “devletçilik” politikasından kaynaklanmaktadır. Bunun dışında şirketlerin iyi hizmet verememesi, gerekli yatırımları yapmamaları, mukavele metinlerinde yer alan koşulları yerine getirmemeleri ve halkın şikâyeti gibi hususlar da satın alınma süreçlerinde etkili olmuştur.

Tekrar İzmir Su Şirketi’nin satın alınması meselesine dönersek, Ali Fuat Cebesoy’un Başbakanlığa gönderdiği yazıdan anlaşılacağı üzere İzmir Su Şirketi’nin satın alınması için Maliye, Hariciye ve Nafia Baş Hukuk müşavirlerinden ve İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi öğretim üyesi Sıddık Sami Bey’den oluşan bir komisyon oluşturulmuştur. Komisyon, çalışmalarını neticesinde şirketin bir takım kusurlarının olduğu ve yolsuzluklar yaptığı sonucuna varmıştır.

Komisyonun tespitlerine göre şirket³¹³;

1. Senelerden beri safi hasılatından %20 hükümet hissesini ayırmamıştır. Heyetin raporu ve Şirketin müracaatı üzerine bilahare Vekalette teşkil

³¹⁰ İBMZD., No:20, 7 Şubat 1938, s.82.

³¹¹ Öztürk, a.g.t., s. 190-192. Şirketin satın alınma süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. BCA. 30.18.1.2.23.66.14 (21 Eylül 1931).

³¹² BCA. 30.18.1.2.75.47.14 (2 Haziran 1937).

³¹³ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 38-39. (09 Ekim 1942).

edilen bir komisyon tarafından tespit edilen Hükümet hissesinin tahsili için Maliye Vekaletince Şirket aleyhine dava açılmıştır. Bu dava henüz neticelenmemiştir.

2. İlk tesisat kıymetlerini kendi kendine takdir ederek 1914 harbinden evvelki kıymetlere nazaran birkaç misli arttırmıştır.
3. Moratoriyomdan mütevellit zararlarını bu arttırma dolayısıyla ilk tesisat hesaplarına geçirmiştir.
4. 1922 de İzmir’de çıkan büyük yangın üzerine enkaz altında kalan şebekenin kıymetini kendiliğinden takdir ederek bunu muadil bir parayı – zararı- ilk tesisata geçirmiştir.
5. Hakikatte şirkete ait bulunan emlak ve araziye muvazaa suretiyle başkalarının tasarrufunda göstermiştir ve bunların satışından şimdiye kadar 57.000 lira kadar hasılat temin etmiştir.
6. Hükümet memurlarına, ne için verildiği izah olunamayan bir takım paralar vermiştir.
7. Yolsuz muhasebe kayıtlarıyla kârlı vaziyetini hemen daima zararlı olarak göstermiştir.
8. 1340 tarihli seyil itilafname mucibince Şirket her sene masarifine tekabül eden bir tarife ile su tevsi etmeği kabul etmişken tarife komisyonlarının mukarreratı ve Vekaletin tasdiki olmadan 1925 den 1933 senesine kadar yüksek tarife ile halka su satmış ve bundan 102 bin liralık fazla hasılat temin etmiştir.
9. 1927 yılındaki tarife komisyonu, şirketin tarifelerine yangın musluklarının tesisi ve mevcutlarının da ıslahı, bazı şebeke temditlerinin ve şirket idarehane binasının inşası için 2 kuruşluk bir zam kabul etmiştir. Şirket bu tarifeye müsteniden tahsilat yapmış ve fakat taahhütlerinin tamamını ifa etmemiştir.

Komisyon bu tespitlerinin yanı sıra, 1940 yılı başlarında şirketin tesisatı ile inşaatlarını tetkik etmek üzere İzmir’e giden fen heyetinin incelemeleri ve şirkete ait eski dosyalar üzerine de araştırma yapmıştır. Komisyon bu araştırmasında ise,

şirketin imtiyaz mukavelename ve şartname hükümlerine muhalif bir takım uygulamalarının olduğu sonucuna varmıştır. Komisyonun tespitlerine göre şirketin haksız uygulamaları şu şekildedir³¹⁴;

1. Şehre tevsi edilen su sertlik derecesi bakımından mukavelename ile tayin edilen evsafi haiz bulunmamaktadır.
2. Menba civarındaki himaye mıntıkasının Şirketçe istimlak edilmemiş olmasından dolayı su, evsafi bakımından tehlikede bulunmaktadır.
3. Bazı mahallelere, tazyikin düşüklüğü ve boru kuturlarının kifayetsizliği dolayısıyla lazım olduğu kadar su isale edilememektedir.
4. İzmir büyük yangınından sonra Belediye tarafından şehrin imar planı tanzim edilmiş olmasına ve bu plana göre şehirden imar işleri ilerlemiş bulunmasına rağmen Şirketçe yeni ihtiyaç ve zaruretlere uygun bir surette esaslı bir şebeke planı tanzim ve tatbik edilmemiştir. Buna mukabil fenni kaidelere uygun olmayan geliş güzel bir takım temdit ve ilavelerle iktifa olunmuştur.
5. Şirket münhasıran fazla kazanç temin eden yerlere su vermek yolunu tutmuş ve su sarfiyatı az olan mahallelere tesisat yapmaktan imtina etmiştir. Şirket ilk projelerle birlikte tasdik olunan şebeke haritası dahilinde bulunan biletimle sokaklara su vermek mecburiyetinde bulunmasına ve bu mecburiyet gerek musaddak planlarda ve gerekse muvakkat kabul raporunda teyit edilmiş olmasına rağmen sarfiyat az olan yerlere imtiyaz mukavelenamesinin 16. Maddesinin hükümlerine muhalif olarak sarfiyat garantisi almak suretiyle boru temdit etmiştir ve bu suretle halktan 16. Madde hükmüne muhalif olarak para tahsil etmiştir.
6. Şirket mukavelename ile tespit edilen miktardan aşağı yangın musluğu tesis etmiştir. Bundan başka 4. Fıkroda işaret edildiği veçhile geliş güzel ve gayri fenni boru temdidleri yaparak hem su ihtiyacını tamamen karşılayamamış ve hem de 80 milimetre kutrundan boru ferş

³¹⁴ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 39-41. (09 Ekim 1942).

etmek suretiyle yangın musluğu tesisi vecibesinden kurtulmak yolunu tutmuştur³¹⁵.

7. Muhtelif tulumba istasyonlarında bulunan makine ve motorların revizyonunu muntazam yapmamış ve bakımlarını ihmal etmiş ve acil vakalarda yedek makinaların derhal faaliyete konulmasına imkan verecek tedbirleri almamıştır.
8. Bazı yerlerde boruları toprak üzerine bırakmış ve bazı kayalıklarda ise fennen muayyen derinliğe gömmemiştir. Bu suretle boruların hava tesiratından müteessir olmasına ve ayrıca hariçten vaki sızıntılar ve ya müdahaleler dolayısıyla suların pislenmesine servisin inkıtaa uğramasına sebebiyet vermiştir.
9. Âmme hizmetini belediyenin, halkın, murakebeye memur komiserlerin memnuniyetini mucip bir şekilde ifa etmemiştir.
10. İmtiyaz mukavele ve şartnamesindeki hükümlere nazaran daha ağır mevaddı ihtiva eden gayrı musaddak bir nizamnameyi tatbik etmek suretiyle abonelerinin zararını ve şikayetini mucip olmuştur ve Ayrıca muhtelif namlar tahtında bir takım paraları abonelerinden tahsil etmiştir.
11. Şirket 1314 de tasdik olunan planlar mucibince yukarı mahallelere mukavelenamenin 9. Maddesine tevfikan üç buçuk sene zarfında su vermekle mükellef iken bu vecibesini senelerce yerine getirmeyerek tesisatı ancak 927 senesinde muvakkat kabule arz edecek bir hale getirebilmiştir. Bununla beraber kadife kalesi içerisinde tesis etmeğe mecbur olduğu su mahsenini ve bu mahsene su akıtacak boruyu halen

³¹⁵ Mukavelenin 5. maddesi gereğince imtiyaz sahibi, su şebekesini inşa ettiği süreçte masrafi kendine ait olmak üzere, ana boruların güzergâhı üzerinde iki yüz metre aralıklarla yangın muslukları yerleştirmek ve bunlara ücretsiz su vermekle yükümlüydü. Ancak şirket, 45.623 metre uzunluğundaki şebekesi için 228 adet yangın musluğu yerleştirmesi gerekirken, şebeke üzerine 187 adet yangın musluğu yerleştirmiştir. Bunlardan 131 adedi 40 mm çapındaki borulardan, 56 adedi ise 80 mm çapındaki borularla inşa edilmiştir. Beynelminel kabul edilen yangın muslukları asgari 80 mm çapındaki borulardan inşa edilmekte olduğundan, bunlardan 131 adedi yangın musluğu olarak kabul edilmez. Dolayısıyla şirket, 228-56=172 adet yangın musluğu eksik yapmıştır. Bkz. BCA. 230.125.9.2. Lef 9. (10 Mayıs 1940).

dahi tesis etmemiş olduğu gibi boru tevsiyatının bir çoğunu halktan istihlak garantisi almak suretiyle yapmıştır.

12. Kemer köprüsüyle Basmahane arasında 500 milimetrelik 2. Bir boruyu döşememek, birinci Kordon da musaddak haritada gösterilen kuturdan aşağı doğru ferş etmek suretiyle projeleri aynen ve tamamen tatbik etmemiştir.

13. Şirket biri 1314 senesinde umumi diğeri de 1927 de kısmi mahiyette olmak üzere tesisatının muvakkat kabul muamelesini yaptırmış ve fakat mukavelenamenin 13. Maddesi mucibince kati kabulünü bugüne kadar yaptırmamıştır.

Bundan başka şartnamenin 11. Maddesi mucibince inşaatın hitamından sonra tesisat, arazi ve binaların harita ve defterlerini hükümete vermemiştir.

Vekâlet; bu kusur ve ihmallerin ve yolsuz muamelelerin satın alma müzakerelerinde hal ve tasfiye olunabileceği düşüncesiyle bu güne kadar Şirket hakkında herhangi bir muameleye tevessül etmemiştir. (10/1/939 tarihli ihbar mektubumuz müstesna)

Müteaddit davetlerimize ve tebligatımıza rağmen Şirketin müzakereye girişmemiş olması hasebiyle muallakta kalan bu müesseselerin hal ve tasfiyesi zaruri görülmektedir.

Ayrıca âmme hizmetini ihtiyaçlara cevap verebilecek bir duruma getirilebilmesi için müessesenin şirketten devir alınmasına lüzum vardır.

Gerek şirketin kusurları ile yaptığı yolsuzluklar ve gerekse haksız uygulamalarını tespit eden komisyon, yukarıda da ifade ettiğimiz üzere İzmir Su Şirketi'nin biran evvel satın alınması yönünde görüş bildirmiştir.

Dönemin basınında da, gerek İzmir ve gerekse diğer şehirlerde kamu hizmetlerini yürütmekte olan şirketler için ağır ifadelerin kullanıldığını görmekteyiz. Örneğin Terkos Su Şirketi için Cumhuriyet Gazetesi başyazarı

Yunus Nadi, “*hain*” ve “*namussuz şirket*” tanımlamasını³¹⁶ yapmıştır. İzmir Su Şirketi hakkında Sada-yı Hak Gazetesi “*baş belası*” tanımlamasını³¹⁷ yapmıştır. Gazetelerde bu türden haberlerin bulunmasının sebebi, imtiyazı elinde bulunduran şirketlerin, halka hizmet götürmekten ziyade kendi çıkarları doğrultusunda hareket etmeleridir. Nitekim su şirketine rağmen, İzmir’de uzun yıllar su sorunu yaşanmaya devam etmiş ve şirketin keyfi uygulamaları halkı deyim yerindeyse canından bezdirmiştir. Özellikle, şehrin yukarı mahalleleri olarak adlandırılan Mahmudiye, Fatih, Birinci ve İkinci Süleymaniye, Dolaplıkuyu, Ballıkuyu, Birinci ve İkinci Aziziye Kadiriye gibi mahalleler uzun yıllar susuz kalmıştır. Bu bölgelerin su ihtiyacı Osmanağa ve Vezir suları ile karşılanmaya çalışılmıştır. Ayrıca kuyular ve belediyenin yaptığı çeşmeler ile bu bölgelerde yaşayan ahalinin su ihtiyacı karşılanmaya çalışılmıştır. Halkın çektiği sıkıntılar, Karşıyaka ve şehrin yukarı mahallelerinin susuzluk problemi sık sık basında dile getirilmiş³¹⁸ ve biran evvel soruna çözüm bulunması istenmiştir.

Bu şartlar altında ve komisyonun hazırlamış olduğu rapor doğrultusunda İzmir Su Şirketi’ni satın almak isteyen hükümet, yine komisyonun tavsiyesi üzerine müzakere yoluyla şirketi satın almayı hedeflemiştir. Bu noktada “müzakere” ifadesi kullanmamızın sebebi, bahsi geçen dönemde İzmir Su Şirketi’nin, şirketi satmaya yanaşmamasından kaynaklanmaktadır. Zira bu süreçte komisyonun bir diğer tavsiyesi, eğer şirket, hükümetin bu satış talebine olumlu yanıt vermez ise şirketin tek taraflı olarak satın alınması yönündeydi. Mukavelenamenin 20. Maddesinde yer alan koşullara göre, hükümet satın alma süresinin dolmasından sonra istediği zaman şirketi satın alabilirdi. Nitekim komisyon da bu maddeye atıfta bulunarak, hazırlamış olduğu raporun sonuç kısmında şu ifadelere yer vermiştir³¹⁹;

³¹⁶ Öztürk, a.g.t., s. 190’dan naklen Cumhuriyet, 31 Ocak 1929.

³¹⁷ Sada-yı Hak, 27 Kanunusani 1340.

³¹⁸ Yukarı mahallelerin susuzluk problemine ilişkin dönemin İzmir basınında birçok makale ve haberin yayınladığını görmekteyiz. Bkz. Kurt a.g.t., s. 294’den naklen Haydar Rüştü, “Yukarı Mahallamız İçin Su, Yol, Ziya Lazımdır”, Anadolu, 4 Temmuz 1340; Haydar Rüştü, “Yukarı Mahallat İçin”, Anadolu, 12 Nisan 1341; Mehmet Şevki, “Meşkur Faaliyetler, Yukarı Mahallenin Su İhtiyacı”, Ahenk, 16 Haziran 1928.

³¹⁹ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 41. (09 Ekim 1942).

...Satın alma müddeti çoktan girmiş bulunduğundan imtiyaz mukavelenamesinin 20. Maddesinin tatbikiyle Şirket tesisatı her zaman devralınabilir. Ancak bu madde mucibince ödenmesi lazım gelen bedelin tesisat kıymetinden çok yüksek bulunması ve şirketin akdi vecibelerinden bir çoklarını ifa etmemiş bulunması hasebiyle şimdiye kadar şirketle- satın alınan diğer şirketlerde olduğu gibi- mezkur madde haricinde bir satış bedeli üzerinde itilaf edileceği ümidiyle satın almanın müzakere yoluyla yapılması üzerinde ısrarla durulmuştur.

Şirket murahhasının Belçika'dan gelemeyeceği kati olarak anlaşılması üzerine tesisatın Hükümetçe bir taraflı olarak satın alınması vaziyeti ortaya çıkmaktadır. Ancak burada şartnamenin 14. Maddesi mucibince yapılacak olan kıymetin takdiri muamelesinde hangi esasların nazarı dikkate alınacağı hususunda müteredit kalınmıştır. Şöyle ki: imtiyaz şartnamesinin 14. Maddesi takdir edilecek bedelle imtiyazın müzayedeye vaz olunacağı âmir bulunduğundan kıymet takdiri muamelesinin harp evveli fiyatlarına göre mi yapılacağı, Şirketin defter kayıtlarının, bhusus kendiliğinden yaptığı reavalasyonun nazarı itibare alınması lazım gelip gelmeyeceği, Şirkete karşı vaki mütabelerimizin ne şekilde tahakkuk ve tesviye ettirileceğini kestirilememektedir.

Kanaatımızca bütün bu hareket tarzlarından en elverişli görüleni, şirket satış müzakeresine yanaşmadığı takdirde tesisatını bir taraflı olarak hükümetçe satın almaktır. Bu şeklin tatbiki halinde verilecek bedelin takdiri için şirkete atfolunan kusur ve noksanlarla yolsuz muamelelerin tesviyesini ve tesisatın bugünkü hal ve vaziyeti nazarı itibara aldırılabilir...

Rapordan anlaşıldığı üzere, eğer şirket satış işlemine yanaşmaz ise hükümetin kanunen tek taraflı olarak işletmeyi satın alma hakkı bulunmaktaydı. Ancak hükümet bu yolu tercih etmemiş ve müzakere yoluyla şirketin satın alınması yolunu benimsemiştir. Bu bağlamda kısa vadede bir sonuca ulaşamayan hükümet, şirketin satın alınması meselesini ancak 1943 yılı sonlarında neticelendirebilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin, İzmir Su Şirketi'ni satın alabilmek 1938 yılında başlattığı çalışmalar yaklaşık 5 yıl sürmüş ve 8 Kasım 1943 yılında imzalanan sözleşme ile şirketin İzmir Belediyesi'ne devri gerçekleşmiştir.

e. İzmir Su Şirketi'nin Satın Alınma Sözleşmesi ve İzmir Belediyesi'ne Devri

8 Kasım 1943 tarihinde İzmir Su Şirketi, taraflar arasında imzalanan sözleşme ile devlet tarafından satın alınmıştır. Sözleşmeyi hükümet adına Trabzon Milletvekili ve Nafia Vekili Sırrı Day ile şirket adına Şirket İdare Meclisi üyelerinden Ganim Ferit Talay ve şirket müdürü ve murahhas üye Fernan Burge imzalamışlardır. Buna göre³²⁰;

Hükümete devir ve temlik edilen hak ve mallar

1. Hükümetle aralarında hâsıl olan mutabakat üzerine Şirket;
 - Hükümetle şimdiye kadar akdetmiş olduğu bütün imtiyaz, mukavele, şartname ve zeyilleriyle itilafnamelerden doğan ve yahut Hükümet tarafından her ne suretle olursa olsun Şirkete verilmiş olan asli ve fer'i bütün hak imtiyaz haklarıyla menfaatlerini,
 - Gerek hazine namına tapuya kayıtlı olup bu mukaveleye ekli listede gösterilen ve gerekse irtifak hakkında sahip bulunduğu gayrimenkullerle müstemilatını, Halkapınar Fabrikasında ve Selvilitepe istasyonundaki faal, gayri faal bütün kazan ve makinelerini, bütün teferruatıyla isale ve tevzi şebekesini, su depolarını, Halkapınar fabrikası ve Selvilitepe terfi istasyonu ile Alsancak'ta kâin merkez binasındaki mağazalarında, tamirat ve saat atölyelerinde mevcut her türlü malzeme, makine, alet, edevat ve muayene cihazlarıyla kömür ve yağlarını, Şirkete ait bütün mobilya, mefruşat ve demirbaş eşyayı, kırtasiye levazımını, her türlü nakil vasıtalarını, hulasa bu mukavelede yazılı diğer hükümler mahfuz kalmak üzere Şirketin 1 Kasım 1943 tarihinde Türkiye'de mevcut menkul ve gayrimenkul bütün mal, hak ve menfaatlerini,
 - Şirket sermayesiyle alınıp muvazaaten üçüncü şahıslar uhdesinde bulunan ve mukaveleye ekli listede yazılı olan gayrimenkulleri.

Aşağıda yazılı hükümler dairesinde 1 Ocak 1944 tarihinde Hükümete, her türlü düyun, taahhüt ve vecibelerden âri olarak devir ve temlik ve Hükümet dahi bu devir ile temlik kabul etmiştir. Şirketin işletmeyi 31 Aralık 1943 tarihine kadar kendi nam ve hesabına ve kâr ve zararı kendisine idame etmesi kabul edilmiş olduğundan 1 Ocak 1944 tarihine kadar tesisatı ve devir ve temlik olunan malları şimdiye kadar olduğu şekilde işletecek, hüsnü muhafaza edecek ve bunlardan hiçbir

³²⁰ Düstur, Üçüncü Tertip, Cilt 25, Ankara 1944, s.1038-1046; T.C. Resmi Gazete, 14 Haziran 1944, s.7118-7120; Kanun Layihasının tevdi tarihi 3 Ocak 1944, müzakere tarihi ise 5 Haziran 1944'tür.

kıymeti elden çıkarmayacaktır. Ancak Şirket tesisatın normal işletme, tamirat ve tevsiat işleri için mevcut malzemeyi kendi usulleri dairesinde kullanmak, sarfetmek ve mûtat veçhile abonelere satmak hakkına haiz olacaktır.

Hükümet yukarıda sayılan bütün mallarını 1 Kasım 1943 tarihindeki hal ve vaziyetlerini bildiğini beyan ve bunların bu hal ve vaziyetleriyle devir ve temlikini kabul eder.. devir ve temlik olunan emvalin 1 Ocak 1944 tarihinde fiilen devri kabil olmadığı takdirde Şirket işletmeyi kâr ve zararı Hükümete ait olmak üzere idareye devam edecektir.

2. Tün akit ve fiillerinden veya sebebiyet verdiği hadiselerden doğan haklarla borçlar ve mesuliyetler bu mukavele hükümleri mahfuz olmak kaydıyla Şirkete aittir. Ancak 1 Ocak 1944 tarihinden önce şirket tarafından yapılp ta hükümleri bu tarihten itibaren sonraya da sâri olan akitler eskisi gibi mer'i kalacak ve bu akitlerden 1 Ocak 1944 tarihinden önce doğan hak ve borçlar şirketçe ve bu tarihten sonra doğacak hak ve borçlar dahi Hükümetçe istimal ve ifa olunacaktır.

Şirketin müşterileriyle olan münasebetlerinin tasfiyesi

3. Şirketin müşterileriyle akdeylediği bilumum mukavelelerle abonman senetlerinden halen meriyette bulunanlar eskisi gibi mer'i kalacaktır. Faturaların tanzim tarihi ne olursa olsun müşterilerin 1 Ocak 1944 tarihinden evvelki zamana taalluk eden borçları şirkete aittir. 1943 ve 1944 senelerine sâri olan faturalarda şirketin alacağı, faturanın taalluk ettiği bütün müddet ile 1943 senesine ait günlerin adedi nispetinde hesap olunacaktır. Yukarıda yazılı esaslara göre şirkete ait olup fiili devir tarihine kadar tahsil olunan paraları şirket alacak ve tahsil olunamayan paralar mümkün oldukça Hükümetçe tahsil edilecek ve tahsil edilen miktar üzerinden %5 tahsil ücreti alındıktan sonra mütebakisi şirkete verilecektir. Ancak tahsil edilemeyen paralar için Hükümet takibat yapmayacağı gibi tahsilat işinden dolayı da bir mesuliyet kabul etmez. Şirket bu alacaklarını takipte muhtardır.

Teslim edilecek evrak ve vesikalar

4. Şirket bütün şebekeleriyle fabrika ve tesisatına ait plan, proje, etüt ve her türlü fenni evrakı, gayrimenkullerine ait tasarruf vesikalarını, işletme işlerine ait her türlü evrak ve istatistikleri ve grafikleri ve tarife etütlerini, şirketin aboneleriyle akdedip halen cari bulunan umumi ve hususi bilumum mukaveleleriyle abonman senetlerini ve bunlara müteallik her türlü evrak ve defterleri, muhasebe, kasa, mağaza, demirbaş ve eşya defterleri gibi esas ve muavin defterlerini, bilanço defterlerini şebekeye müteallik fotoğraf ve haritaları, memurlara ait sicil dosyalarını, kütüphanesinde mevcut bütün kitap ve mecmuaları, 2. Madde gereğince Hükümete teslim edecektir. Şirket belçika'da bulunan teknik idaresiyle yaptığı muhaberati ve işletmeye lazım olmayan hususi mahiyeti haiz evrakı alabilecektir. Her iki taraf,

diğerlerinde kalan eski ve yeni evrakı lüzumu halinde tetkik etmek ve icabında musaddak suretlerini bırakmak şartıyla asıllarını almak hakkını muhafaza eder.

Malların tescili

5. Şirket birinci maddenin 3. Fıkrasında zikrolunan gayrimenkullerin 1 Ocak 1944 tarihinde Hükümet namına tescil bulunmasını temin edecektir.

Devir ve temlikten hariç kalanlar

6. Şirketin 31Aralık 1943 tarihinde kasalarında ve bankalarda mevcut paralarıyla cüzdanını teşkil eden esham ve kıymetler ve gerek hariçteki alacaklarına, hissedarlarına teknik bürosuna ve saireye olan borçlarına mukabil Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasına tevdi ettiği ve edeceği meblağlar ve gerek mezkûr tarihten evvelki zamanlara ait faaliyetlerinden dolayı alelittlak tahakkuk etmiş ve edecek alacakların gelirleri tamamen şirketin malı olarak kalacak ve bu mukavele hükümleri mahfuz kalmak şartıyla hiçbir kayıt ve blokaja tabi tutulmayacaktır.

Yukarıda yazılı paralar (8)inci maddede gösterildiği veçhile muhasamatın hütamını müteakip yine mezkûr maddede yazılı paralar hakkında kabul edilen esaslar dahilinde ve ancak İsviçre frankı ile münasebet tesis edilmeksizin doğrudan doğruya Türk lirası olarak muameleye tabi tutulmak kaydıyla şirketçe transfer edilebilecektir. Bununla beraber 1944 senesinden itibaren muhasamatın sonunu beklemeden vuku bulacak talebi üzerine Şirkete bloke paraların harice transferi hakkındaki kararnameler hükümleri mucibince yekunu senevi yirmi bin lirayı tecavüz etmeyecek miktarda mal ihraç mezuniyeti verilecek ve bu mezuniyet aynı hükümler dâhilinde Avrupa kıtasında muharip olmayan devletlerden İsveç, İsviçre ve Portekiz hariç olmak üzere diğer memleketlere de şamil olacaktır.

Resim, vergi ve masraflar

7. Bu mukavele gereğince Hükümete devredilen bilumum malların devir ve ferağı için yapılması icap eden masraflarla harçlar ve damga resimleri ve Evkafa ait taviz bedelleri ve bu mukavelenin icrasına taalluk eden muamelelerin tabi bulunduğu bütün resim ve vergiler ve gerek bu mukavelenin ve gerekse bunun hükümlerine göre verilecek makbuzların tabi bulunduğu damga resimleri Hükümete aittir. Bu mukavelede zikredilen ve şirkete ait bulunan meblağlar ile yine bu mukavele mucibince bu meblağların faiz ve gelirleri tasfiye sonuna her türlü vergiden muaf olacaktır.

Satın alınma bedel ve faizinin ödenmesi ve transferi

8. Bu mukavelenin 1. Maddesi mucibince yapılacak devir ve temlik mukabilinde Hükümetin şirkete ödeyeceği meblağ 1.399.157 İsviçre

frangı muadili Türk lirasıdır. Bu meblağ Avrupa'da ve Akdeniz havzasında (nihai sulh akdedilmemiş olsa dahi) muhasamatın fiili veya hukuki hitamından sonra hulul edecek ikinci ayın sonunda İsviçre frangının İstanbul borsasında o ayın son yedi gününün çek satış ve alış kapanma fiyatlarının vasatı üzerinden Türk lirasına tahvil edilmek suretiyle Şirket nam ve hesabına Şirketin Türkiye'de göstereceği bir bankaya Hükümetçe tevdi edilecektir. İşbu bu bedele 01.01.1944 tarihinden itibaren ödeme tarihine kadar Şirket lehine senevi %5 basit faiz vermeyi Hükümet taahhüt eder. Bu faiz dahi İsviçre frangı olarak hesaplanacaktır.

Şirketin memur ve müstahdemleri

9. Müdür ve mühendis müstesna olmak üzere, şirketin Nafia Vekâleti'ne vermiş olduğu 01.11.1943 tarihli listelerde gösterilen kadro dahilinde fiili devir tarihinde hizmette bulunacak bilcümle memur, müstahdem ve işçileri Hükümete intikal edecektir. Mukavelenamenin imzası tarihinden itibaren kadrodaki esaslı değişiklikler ancak Nafia Vekâletinin müsaadesiyle yapılabilecektir. Şirketin memur, müstahdem ve işçilerine karşı gerek kanun hükümlerinden ve gerek iş akitlerinden doğan her türlü taahhüt ve vecibeleri Hükümete intikal etmiş olacak ve bu sebeple şirket her ne nam ile olursa olsun hiçbir tazminata mecbur kalmayacağı gibi bu memur ve işçiler tarafından kaza mercilerine ikame olunup rüyet edilmekte bulunan davalar dahi bu mukaveleye bağlı listede zikredilmiş olmak şartıyla Hükümete geçmiş olacaktır.

İbra

10. Hükümet ve Şirket, şimdiye kadar akdedilmiş olan bütün imtiyaz, mukavele, şartname ve zeyilleriyle itilafnameler ve Şirkete tebliğ edilmiş olan her türlü kararlar mucibince birbirlerine karşı haiz oldukları bütün hak ve vecibelerle 1 Ocak 1944 tarihinden evvelki zaman ait (vergi ve resme – Belediye ve Vilayet hususi idaresi vergi, resimleri hariç- mütcellik her türlü her türlü mükellefiyet ve mesuliyetler de dahil olduğu halde) her türlü iddia ve mutalebelere birbirlerinin zimmetlerini (işbu mukavele hükümleri mahfuz kalmak kaydıyla) mütekabilen ibra etmişlerdir.

Hakeme müracaat

11. Bu mukavelenamenin tefsir veya icrasından dolayı Hükümetle Şirket arasında çıkacak her türlü ihtilaf diğer tarafın yazılı tebliğinin vusulünden itibaren (30) gün zarfında her iki tarafça tayin edilecek iki hakem tarafından hallolunacaktır. Bu hakemler tayinleri tarihinden itibaren iki ay zarfında ihtilaf hakkında ittifakla karar verecekler yahut icap ediyorsa, reyler arasındaki tesaviyi izale için bir üst hakem tayin edileceklerdir.

Gerek 30 günlük mehil zarfında iki tarafın birinin hakeminin tayin edilmemesi, gerek üst hakemin intihabı hususunda hakemler arasında

ittifak hâsıl olmaması halinde, bu cihet en ziyade süratle davranan tarafın müracaatı üzerine İsviçre Federal mahkeme Reisi tarafından hallolunacaktır. Hakem kararı kati ve derhal vacibülnifaz olacaktır.

İki taraftan her biri kendi hakeminin masraflarını deruhte edecek ve üst hakemin ücretiyle hakeme müracaat yüzünden doğan müşterek masraflara yarı yarıya iştirak eyleyecektir.

Tesisatın Hükümete fiilen devir ve teslimi

12. İşbu mukavelenin 14. madde mucibince tekemmül etmesini müteakip fiilen devir ve tesellüm muamelesi Nafia Vekâletiyle şirket tarafından intihap olunacak heyet maarifetiyle yapılacaktır.

Mukavelenin muteber metni

13. Bu mukavele Türkçe ve Fransızca olarak 08.11.1943 tarihinde imza ve teati edilmiştir. İhtilaf vukuunda Türkçe metni muteberdir.

Mukavelenin tasdiki

14. Bu mukavele bir taraftan Hükümetçe Büyük Millet Meclisinin ve diğer taraftan Şirketçe Hissedarlar Umumi Heyetinin tasdikine arzedilecek ve neticesi her iki tarafça diğerine alelusul tebliğ olunacaktır. Tasdik muamelesi en geç 15 Temmuz 1944 tarihine kadar tekemmül etmediği takdirde bu mukavele taraflarca hükümsüz sayılabilecektir.

Anlaşmanın son maddesinde belirtildiği üzere, sözleşmenin 15 Temmuz 1944 tarihine kadar Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından onaylanması gerekiyordu. Türkiye Büyük Millet Meclisi 5 Haziran 1944 tarihli ve 4583 numaralı kanun ile “*İzmir Suları Türk Anonim Şirketinin satın alınmasına ve devrine dair kanunu*” onaylamıştır. Kanun şu şekildedir³²¹;

1. İzmir Suları Türk Anonim Şirketi imtiyaz ve tesisatının satın alınmasına dair 08.11.1943 tarihinde Nafia Vekili ile selâhiyetli şirket murahhasları arasında imza ve teati edilmiş olan bağlı mukavele tasdik olunmuştur.
2. Satın alma Mukavelesi damga resimlerinden muaftır. Bu mukavelede Hükümete ait olduğu gösterilen bütün vergilerle resimler ve harçlar ve bunların munzam kesirleri mukavelenin 14. Maddesi mucibince tasdikin tamamlanması şartıyla aranmaz.

Tapudan hükümet namına kayıtlı olup ta şirketin faydalanmakta olduğu gayrimenkullerin Hükümetçe Belediyeye devirlerinde ve kezalik muvazaa tarikiyle üçüncü şahıslar uhdesinde bulunup ta

³²¹ Düstur, Üçüncü Tertip, cilt 25, s. 1035-1038; T.C. Resmi Gazete, 14 Haziran 1944, s. 7118-7119.

hakikatte şirketin malı bulunan gayrimenkullerin hükümet ve belediye devirlerinde yukarıdaki fıkra hükmü caridir.

3. Satın alma Mukavelesi ve ilişkileri mucibince hükümetçe şirkete ödenmesi kabul edilen paralar İzmir Belediyesince vadelerinden on gün evvel maliye Vekâleti namına Merkez bankasına tediye olunur.
4. Satın alınana tesisat ve emval ve saire, satın alma mukavelesinde mûmbais ve Hükümete ait haklar ve borçlar dâhil olduğu halde bilcümle hukuk ve vecaibi ile birlikte, Hükümetçe İzmir Belediyesine devredilir.

Bu tesisat ve emvalin 1944 takvim yılı sonuna kadar idare ve işletmesi için İzmir Belediyesince kendine bağlı, hükmü şahsiyete haiz ve hususi hukuk hükümlerine tabi muvakkat bir idare kurulur. Bu idare işletmenin yürütülmesinde, hesap usullerinde, memur ve müstahdemlerin tayin ve azillerinde, bunların ücretlerinin tespitinde, mubayaalarda ve sair bütün muamelelerinde şirket zamanında cari usul ve esasları tatbik eder.

5. Muvakkat idarece işletilecek mallara karşı ika olunacak zararlar için ceza tatbikatı bakımından devlet mallarına karşı işlenen suçlara ait hükümler tatbik olunur.
6. Muvakkat idare işletmeyi, işletmeden mütevellit bütün hak ve vecibeleriyle birlikte 01.01.1945 tarihinde İzmir Belediyesine devreder. Belediye bu hizmete ait işleri ve lüzum gördüğü takdirde uhdesinde bulunan diğer su tesislerini, bu kabil müesseseler için umumî bir işletme kanunu çıkıncaya kadar mülhak bütçeli bir müessese veya hesapları ayrı tutmak şartıyla diğer amme hizmetleriyle birleştirerek mülhak bütçeli müşterek bir müessese halinde idare eder.
7. Belediyeye ait muhtelif hizmetler 6. madde mucibince birleştirilmek suretiyle müşterek bir müessese halinde idare edildikleri takdirde bu tesislerin kazanç vergisine tabi olanlarından alınacak kazanç vergisi bu vergiye tabi gelirlerinin %12'si nispetinde alınır.
8. Belediyeye ait muhtelif hizmetler 6. madde mucibince birleştirilmek suretiyle müşterek bir müessese halinde idare edildikleri takdirde bu tesisler Muhasebe-i Umumiye, Arttırma, Eksiltme ve İhale Kanunlarıyla Belediye Muhasebe Nizamnamesine tabi tutulmazlar. Müesseselerin yapacakları alım ve satımların esasları Dâhiliye ve Nafia Vekilliklerince müştereken tayin ve tespit olunur.

Muvakkat Madde 1. Bu kanunun neşri tarihinde İzmir Suları Türk Anonim Şirketine müstahdem olanlardan muvakkat idareye nakledilenlerin 6. Madde mucibince kurulacak mülhak bütçeli müesseseye tayinlerinde

müktesep hak dereceleri 3659 sayılı kanunun muvakkat birinci maddesi hükümlerine göre tespit edilir³²².

Muvakkat Madde 2. Memur ve işçilere muhtemel tazminat karşılığı olmak üzere Hükümetçe verilmesi deruhte edilen on bin lira 1944 mali yılı iletme hasılatından ve Belediyece tespit olunacak esaslar dairesinde hesap ve tevzi olunur³²³.

Muvakkat Madde 3. Şirket zamanında gümrük resminden muaf olarak geçirilip tesisatta kullanılmış veya halen müessese ambarında mevcut bulunmuş olan eşya ve malzemeyi Belediye, su tesislerinin her sahasında kullanmak salâhiyetine haiz olup bu tarzda istimalden dolayı bu malzeme ve eşya için Belediyeden herhangi bir resim ve vergi aranmaz.

9. Bu kanun neşri tarihinden mer'idir.

10. Bu kanunun hükümlerini icraya Dâhiliye, Maliye, Nafia ve Gümrük İnhisarlar Vekilleri memurdur.

07.06. 1944

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 5 Haziran 1944 tarihinde onayladığı kanunda da belirtildiği üzere, İzmir Suları Türk Anonim Şirketi, altı aylık bir süre için önce Muvakkat İdare yani Geçici İdare tarafından yönetilecekti. Daha sonra ise Muvakkat İdare, işletmeyi, 1 Ocak 1945 tarihinde bütün hak ve vecibeleriyle birlikte İzmir Belediyesi'ne devredecekti. Bu bağlamda su şirketi yönetimi, 1 Temmuz 1944 tarihi itibarıyla Muvakkat İdare Heyetine bırakılmıştır. Bu heyetin müdürlüğüne Cahit Çeçen ve mühendisliğine de Hurşit Çağlar getirilmiştir³²⁴. 6 ay boyunca Muvakkat İdare Heyetince idare edilen işletme, 1 Ocak 1945 tarihinde İzmir Belediyesi'ne devredilmiştir.

³²² Muvakkat (Geçici) Madde 1 kısaltılarak verilmiştir.

³²³ Muvakkat Madde 2 kısaltılarak verilmiştir.

³²⁴ Kurt, a.g.t., 306.

II. BÖLÜM: HAVAGAZI İMTİYAZI

İnsanoğlunun var olduğu ilk günden itibaren karşılaştığı en büyük sorunlardan birisi, yaşanan mekânın aydınlatılması meselesidir. Öyle ki, “gece” insanoğlunun en büyük sıkıntılarından biri olmuş ve tarih boyunca her türlü hareketine kısıtlama getirmiştir. Bugün bile pek çok kültürde karanlık kelimesi başlı başına bir olumsuzluk anlamı taşır ve negatiflik belirtmektedir. “Aydınlık”ta aktif olan her yönden rahat hareket eden insan, “karanlık”ta pasiftir ve tüm yaşantısını gün ışığına göre düzenlemek zorundadır. Bu noktadan hareketle ilkçağlardan günümüze karanlığı aydınlatmak ve geceyi gündüz gibi yaşamak arzusunda olan insanların, bu sorunu ortadan kaldırmaya yönelik, zamanın imkânları ölçüsünde çeşitli çözümler ürettiklerini görmekteyiz.

A. Tarihsel Süreçte Batı’da ve Osmanlı Devleti’nde Havagazı ile Aydınlatma

Tarih öncesi çağlarda, ocak alevi ışığından, sacayaklar üzerine yerleştirilen korlardan, elde taşınan meşalelerden³²⁵ ve ilk örneklerine Fenikeliler döneminde³²⁶ rastlanan yağ kandillerinden yararlanılmıştır³²⁷. Bizans’ın geç Roma dönemi sayılabilecek ilk yüzyıllarında ise aydınlatma, saray ve evlerde yağ lambaları ile sağlanıyordu. Seramik veya camdan üretilen yağ lambalarında genellikle kükürtlü zeytinyağı kullanılmaktaydı. Fitol olarak ise üstüğü ya da papirüs kullanılırdı³²⁸. VII. yüzyıldan sonra yağ kandillerinin yerini mum kandilleri almaya başlamıştır. Balmumu ve zeytinyağından mum üretilmeye başlanmış ve kısa sürede mum atölyeleri kurulmuştur. Bahsi geçen dönemde sokakların aydınlatılması söz konusu değilken, ilerleyen süreçte büyük alanların

³²⁵ Güller Karahüseyin, “Dolmabahçe Sarayı’nda Bir Teknoloji Ürünü Aydınlatma Araçları”, Milli Saraylar 1994/1995, İstanbul 1996, s. 40.

³²⁶ Büyük Larousse, “Aydınlatma”, cilt II, s.1101, İstanbul 1986.

³²⁷ Karahüseyin, a.g.e., s.40.

³²⁸ Doğan Kuban, “Aydınlatma”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, cilt I, İstanbul 1993, s.474.

aydınlatılması için birbirine bağlanmış, bazen yanıcı yağlarla yağlanmış ve demet haline getirilmiş meşaleler kullanılmıştır³²⁹.

İlk sokak aydınlatması, içinde mumlar yanan lambalar vasıtasıyla 1667'de Paris'te gerçekleşmiştir. Bununla birlikte 1780'de Fransız Aime Argand, ışık gücünün, bir hava akımı vasıtasıyla artırılması durumunda, klasik yağ lambalarının geleceğin aydınlatma aracı olabileceği konusunda deneyler yapmıştır. Argand'ın geliştirdiği yağ lambasının³³⁰ camı Quinget adlı bir Fransız eczanın da katkılarıyla toplumun kullanımına sunulmuştur³³¹. Bu yeni sistem lambalar çok kısa sürede yaygınlaşmış, petrolün keşfedilerek aydınlatmada kullanılmasıyla petrol lambalarına da uygulanmıştır. Gaz yağı ile hizmet veren bu lambalar havagazının benimsendiği tarihe kadar bütün dünyada kullanılmıştır³³².

Osmanlı Devleti'nde de, aydınlatma serüveni, tüm dünyada olduğu gibi benzer bir seyir izlemiştir³³³. Tıpkı Bizans'ta olduğu gibi İstanbul'un fethinden sonraki dönemde, Osmanlı Devleti'nde de temel aydınlatma aracının mum olduğu³³⁴ görülmektedir. Zira evler ve kamuya ait mekânların aydınlatılmasında zeytinyağı, yağ mumu, ispermeçet mumu, bal mumu gibi çeşitli cinslerdeki mumlar ile yağ kandilleri kullanılırken, köylerde aydınlatma için genellikle çam gibi kolay alev alan çıralı odunlardan istifade edilmiştir³³⁵. Bunların dışında, Osmanlı Devleti'nde toplumsal amaçlı ilk aydınlatma uygulamalarının genellikle dini yönden önem arz eden günlerde yapıldığını görmekteyiz. Nitekim, II. Selim döneminden başlamak suretiyle, Mevlit ve Regaip kandillerinde, 1577 yılından itibaren de III. Murat'ın emriyle, Berat ve Miraç kandillerinde minareler kandillerle aydınlatılmıştır. Ramazan gecelerinde minarelerin aydınlatılması ise I.

³²⁹ Kuban, a.g.m., s. 474.

³³⁰ Büyük Larousse, a.g.m., s.1102.

³³¹ Piearra Rousseau, Keşifler ve İcatlar Tarihi, çev. Ayda Düz, İstanbul 1972, s. 229; Huriye Sevcan Tekin, Dolmabahçe Gazhanesinin Kuruluşu ve İşletilmesi, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2006, s. 1-2.

³³² Tekin, a.g.t., s. 2.

³³³ Tekin, a.g.t., s.5.

³³⁴ Kuban, a.g.m., 475.

³³⁵ Tekin, a.g.t., s.5.

Ahmed devrinde yaygınlaşmıştır³³⁶. Osmanlı döneminde aydınlatma denildiğinde akla gelen önemli hususlardan biri de, IV. Murad'ın (1623-1640) yatsı vaktinden sonra sokaklarda fenersiz dolaşmayı yasaklamış³³⁷ olmasıdır. Bu dönemden itibaren geceleyin sokağa çıkma mecburiyetinde kalanlara fener taşıma mecburiyeti³³⁸ getirilmiştir.

Daha önce gündeme bile gelmeyen sokakların aydınlatılması meselesi ise ilk kez Tanzimat sonrasında ele alınmıştır. Zira Osmanlı Devleti'nde kent hizmetleri, Tanzimat'la birlikte büyük önem kazanmış ve Batı'nın çağdaş kent olgusu Osmanlı'yı da benzer önlemler almaya sevk etmiştir³³⁹. Ancak bu dönemde ekonomik anlamda büyük sıkıntılar içerisinde olan Osmanlı hükümeti, başkentin aydınlatılması hususunda şehir sakinlerinin yardımına müracaat etmek zorunda kalmıştır. Nitekim XIX. yüzyıl ortalarında hükümet tarafından çıkartılan bir irade-i seniyyede "*sokakların gece kandil ile aydınlatılması, birinci derecede mamuriyet ve medeniyete delalet ider ve amme menfaatinden olup, bir takım uğursuz eşhasın kabahatine meydan bırakmamak bakımından zabıtaca dahi gereklidir. İrade-i seniyye üzerine evvela"memurin ve bendegân" hane ve yalılarının önüne yaz-kış yanacak birer ikişer kandil asacaklar, ahaliden isteyende kandil asacaktır. Bundan başka dükkân ve çarşıda esnaf, satıştan çıkarmak üzere 40-50 adım mesafe ile fener asacaklardır...*"³⁴⁰ denilmek suretiyle aydınlatma hususunda halka bir takım sorumluluklar yüklenmiştir. Hükümet ayrıca, evlerinin önünü kandillerle aydınlatanların devlet nezdinde takdir

³³⁶ Kuban, a.g.m., 476.

³³⁷ Osman Nuri Ergin, Türk Belediyecilik ve Şehircilik Tarihi Üzerine Seçmeler, İstanbul 1987, s.112, Kuban, a.g.m., s.475; Osmanlı döneminde en sık rastlanan zabıta vakalarından biri de, geceleri fenersiz gezdiği görülerek karakola götürülen ve sonrasında da ceza olarak sabaha kadar külhanlarda angaryada ve temizlik işlerinde çalıştırılan, sabahta erkenden kirlenmiş kıyafetleriyle evine gitmek üzere sokağa salıverilerek halka teşhir edilmektir. Halk sabahın erken saatlerinde sokakta pis kıyafetli kimi görürse onun gece külhanda gecelediğini anlardı. Dilimizdeki "külhanbeyi" tabiri de bu teşhir suretiyle cezalandırma devrinin yadigarıdır. Bkz Ergin, a.g.e., s. 113.

³³⁸ Canan Sezgin, Sanayi Devrimi Yıllarında Osmanlı Saraylarında Sanayi Ve Teknoloji, İstanbul 2005, s.65; Zafer Toprak, "Aydınlatma", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, cilt I, İstanbul 1993, s.476.

³³⁹ Toprak, a.g.m., s.476

³⁴⁰ Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediye, cilt II, İstanbul 1995, s. 917; Toprak, a.g.m, 476, Tekin, a.g.t., s.7.

göreceklerini³⁴¹ ifade etmek suretiyle, halk arasında uygulamaya katılım oranını yükseltmeye çalışarak, en azından belli başlı sokakların aydınlatma sorununu gidermeye çalışmıştır³⁴². Fakat kandiller çok uzak mesafelere yerleştirildiğinden sokaklar yine de yeteri kadar aydınlatılamamıştır³⁴³.

Hükümetin çıkardığı irade-i seniyyeyi destekler mahiyetteki Şinasi'nin Tasvir-i Efkâr'da yayınlanan makalesinde ise *sokakların aydınlatması ile birlikte bazı zararlı kimseler fena hareketlerini icraya imkan bulamayacak ve zabıta gözünden kolaylıkla kaçamayacaktır. Halkın birbirini ziyareti, dükkanların ortalık karardıktan sonra açık bulunması, fener taşıma zahmetinin ortadan kalkması, bir hadise vukuunda ışık temini için vakit kaybetmemek, şüpheli kimselerin farkına varılması mümkün olduktan başka, sokakların bu aydınlık manzarası bir zevk de verecektir*³⁴⁴ denilmek suretiyle sokakları aydınlatmanın gerekliliği üzerinde durulmaktadır.

a. Havagazıyla Aydınlatma ve Avrupa'da İlk Uygulamalar

Dünyamızda gelişen kent ve şehirlerimizin, cadde ve sokaklarının aydınlatılması için birçok bilim adamı deneyler yapmış, icatlar geliştirmiştir. Fransız, İngiliz, Belçikalı ve Alman bilim adamları XVIII. yüzyılın son çeyreği ile XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde hummalı bir şekilde kentlerin aydınlatılması için çalışmalar yürütüyorlardı. Nitekim odundan ve maden kömüründen elde edilen gazla aydınlatma deneyleriyle gelecekte bu alandaki bütün gelişmelerin başlangıcını oluşturmuştur³⁴⁵. Aydınlatma amacıyla maden kömüründen havagazı

³⁴¹ Toprak, a.g.m., s.476

³⁴² İlber Ortaylı, Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri, Ankara 2000, s. 223.

³⁴³ Asu Aksoy, Funda Açıkbaş, Ayşenur Akman, Silahtarağa Elektrik Santrali 1910-2004, İstanbul, 2009, s.13.

³⁴⁴ Şinasi, "Bend-i Mahsus İstanbul Sokaklarının Tenviri ve Tathiri Hakkındadır", Tasvir-i Efkâr, Sayı 192, 28 .Za. 1280(5 Mayıs 1864)'den aktaran; Şinasi, Makaleler: Külliyyat IV, Haz. Fevziye Abdullah Tansel, Dün-Bugün Yayınevi, Ankara 1960, s.98.

³⁴⁵ Mehmet Mazak, "Türkiye'de Modern Aydınlatmanın Başlangıcı ve Aydınlatma Tarihimize Genel Bir Bakış (1853-1930)", Elektrik Mühendisleri Odası IV. Ulusal Aydınlatma Sempozyumu, Aralık 2007 İzmir. http://www.emo.org.tr/ekler/94a988102edcd4b_ek.pdf. (erişim tarihi 09.02.2010)

üreten ilk kişi, Hollandalı Jean Pierre Minckelers'dir³⁴⁶. Belçika'nın Louvian Üniversitesinde görev yapan kimya profesörü Jean Pierre Minckelers, 1785 yılında³⁴⁷ görev yaptığı üniversitenin kimya sınıfını gaz ile aydınlatmayı başarmıştır. Aynı şekilde daha sonraki yıllarda Almanya'nın Würzburg Üniversitesinde görev yapan kimya profesörü Pickel de, Minckelers'in ulaştığı sonuca ulaşmıştır³⁴⁸.

XIX. yüzyılın ilk yıllarında havagazının bir aydınlatma aracı olarak kullanılabilirliğinin görülmesiyle birlikte konu üzerine yapılan çalışmalar da artmaya başlamıştır. Nitekim daha sonraki yıllarda William Murdoch³⁴⁹ ve Phillipe Lebon'un havagazıyla aydınlatmaya yönelik çalışmalarında başarılı olmaları, aydınlatma tarihi açısından oldukça önemlidir. Zira Murdoch'un, kömürden elde ettiği dumanı³⁵⁰ arıtarak sudan geçirip yakınca alevin beyaz ve parlak ışık verdiğini görmesi³⁵¹, havagazıyla aydınlatma çalışmalarına ivme kazandırmıştır. 1792 yılında³⁵² Redruth'daki evini bu yöntemle aydınlatan Murdoch, 1797'de Manchester polis merkezi binasının girişini³⁵³, daha sonra da 1802 yılında Birmingham - Soho'da bulunan bir fabrikanın önüne yerleştiği iki

³⁴⁶ Zekeriya Kurşun - Mehmet Mazak - Ali Şen, "Dünya'da ve Türkiye'de Doğalgazın Tarihi Gelişimi: Doğalgaz Sektörünün Osmanlı Dönemi Mevzuat ve Yönetmeliklerinden Etkilendiği Alanlar", <http://www.mehmetmazak.com/dogalgazintarihigelisimi.html>, İNGAS Sempozyum Bildirisi 2007 (erişim tarihi 09.02.2010).

³⁴⁷ Mehmet Mazak'ın, "Türkiye'de Modern Aydınlatmanın Başlangıcı ve Aydınlatma Tarihimizi Genel Bir Bakış (1853-1930)" başlıklı makalesi ve ortak hazırlanmış bir sempozyum bildirisi olan "Dünya'da ve Türkiye'de Doğalgazın Tarihi Gelişimi: Doğalgaz Sektörünün Osmanlı Dönemi Mevzuat ve Yönetmeliklerinden Etkilendiği Alanlar" adlı çalışmalarda, Jean Pierre Winckelers'in 1753 tarihinde görev yaptığı üniversitedeki çalışma odasını gaz ile aydınlattığına dair bilgiler yer almaktadır. 1748 yılında dünyaya gelen, 1772 yılında Profesör ünvanını alan ve 1824 yılında ölen Winckelers'in, 1753'de konuya ilişkin çalışmalar yapması imkansızdır.

³⁴⁸ Allen W. Hatheway, "World history of manufactured gas a 'world' of land redevelopment possibilities", Proceedings of the International Symposium and Exhibition on the Redevelopment of manufactured Gas Plant Sites 4-6 April 2006, Reading, UK. Land Contamination&Reclamation, Volume 14, Number 2, Londra 2006, s. 171.

³⁴⁹ William Murdoch'un gaz ile aydınlatma çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Janet Thomson, The Scot Who Lit The World, The Story of William Murdoch Inventor of Gas Lighting, Glosgow 2003.

³⁵⁰ Maden kömüründen elde edilen havagazı bileşik bir gazdır. Bileşiminde ortalama olarak %48 hidrojen, %34 metan, %8 karbon monoksit, %1 karbon dioksit, %4 azot ve %4 'de çeşitli gazlar bulunmaktadır. 1 ton maden kömüründen (taş kömür) yaklaşık olarak 450-500 m³ gaz elde edilir. Bkz. Yeni Hayat Ansiklopedisi, "Aydınlatma", basım yılı ve tarihi yok, s. 1514.

³⁵¹ Mazak, "Türkiye'de Modern Aydınlatmanın....", s. 3.

³⁵² Yeni Hayat Ansiklopedisi, "Aydınlatma", s. 1514.

³⁵³ Mazak, "Türkiye'de Modern Aydınlatmanın....", s. 3.

adet havagazı lambasıyla bir yıl boyunca fabrikanın önünü aydınlatmıştır³⁵⁴. Kısmen de olsa neticeye ulaşan Murdoch'un engelleyemediği tek husus ise maden kömüründen elde edilen gazdan çıkan koku olmuştur. Aynı şekilde Philippe Lebon da, havagazıyla Paris'i aydınlatmak için çeşitli çalışmalar yapmış, fakat elde ettiği gazın etrafa yaydığı ağır kokuyu ortadan kaldıramamıştır³⁵⁵.

Gerek Murdoch, gerekse Lebon'un çalışmaları istenilen nihâi sonucu vermemiş, uzun süre sokaklarda umumi aydınlatma yapılamamıştır. Maden kömürünün damıtılmasıyla yanıcı bir gaz üretme başarısını ilk olarak 1805 yılında Winzler gerçekleştirmiştir. Winzler, kendisinden önce havagazı üzerine yapılmış tüm birikimlerden yararlanarak, 1807'de Londra'da bir caddenin aydınlatılması ile havagazının pratik hayatta kullanılmasını umumileştirmiştir³⁵⁶. Beş yıl sonra ise Winzler dünyanın ilk gaz şirketini kurmuştur. Gas Light and Coke Company³⁵⁷ ismiyle kurulan şirketin ilk işi Londra'nın gaz ihtiyacını karşılamak ve Londra sokaklarını aydınlatmak olmuştur. Nitekim 1814 yılından itibaren neredeyse tüm Londra sokakları havagazı ile aydınlatılmaya başlanmıştır³⁵⁸.

Dünyanın en büyük ve en eski havagazı fabrikası olma özelliğini taşıyan Winzler'in Gas Light and Coke Company isimli şirketin, kısa sürede tüm Londra sokaklarını aydınlatması tüm dünyada büyük yankı uyandırmıştır. Bununla birlikte havagazının aydınlatmada kullanılmasının tehlikeli sonuçlar ortaya çıkarabileceği fikrini savunanlar da olmuştur. Nitekim 1819-1823 tarihleri arasında *Gazette de France*'da yer alan haberlere göre Londra'da yedi ve Paris'te de 2 havagazı kaynaklı patlama yaşanmış³⁵⁹ olması kimi çevreleri oldukça rahatsız etmiştir. Tehlikenin boyutlarının daha da artabileceği ve Paris sokaklarının havagazı ile aydınlatılmasının altı yüz bin vatandaşın canını tehlikeye

³⁵⁴ The History of Gas, <http://www.gashistory.org/Files/gashistoryWGC06.pdf>, s. 3.

³⁵⁵ Mazak, "Türkiye'de Modern Aydınlatmanın....", s. 3.

³⁵⁶ Tekin, a.g.t., s. 4.

³⁵⁷ Yeni Hayat Ansiklopedisi, "Aydınlatma", s. 1514; R. Sertaç Kayserilioğlu vd., Osmanlı'dan Günümüze Havagazının Tarihçesi, cilt I, İstanbul 1999, s.32; The History of Gas, s. 5.

³⁵⁸ The History of Gas, s. 5.

³⁵⁹ Jean-Baptiste Fressoz, "The Gas Lighting Controversy, Technological Risk, Expertise, and Regulation in Nineteenth-Century Paris and London", Journal Of Urban History, Volume 33, Issue: 5, 2007, <http://juh.sagepub.com/content/33/5/729> (erişim tarihi 03.03.2010), s. 735.

atacağı³⁶⁰ yönünde görüşler ileri sürülmüştür. Ancak buna rağmen, kısa sürede tüm dünyada havagazının bir aydınlatma aracı olarak kullanılmaya başlandığı ve birçok ülkede havagazı fabrikalarının kurulduğu aşağıdaki tabloda açıkça görülmektedir³⁶¹;

Tablo 13

Ülke – Tarih	Şehir ve Şirket
İngiltere 1808	1808. Brimingham 1812: Londra
Amerika 1816	1816: Baltimore
Belçika 1819	1819: Brüksel
Fransa 1822-1832	1822: Lyon 1832: Paris (French Gas Light&Heating Co.)
Almanya 1822-1825	1822:Berlin,(Imperial Continental Gas Co. Londra) 1825: Honnover
Hollanda 1825	1825:Amsterdam (Imperial Continental Gas Co. Londra)
Avusturya 1833	1833: Viyana (Belgian General Gas Light Co.)
İtalya 1835	1835: Bologna (Genova Industrial Gas Light Co.)
Rusya 1835	1835: St. Petersburg 1866: Moskova
Avustralya 1836	1836: Sydney (Australian Gas Light Co.)
Kanada 1836	1836: Montreal 1855: Ottawa
Potekiz 1836	1836: Lizbon
İspanya 1845	1845: Madrid
Çekoslavakya 1847	1847: Prag (Imperial Continental Gas Co. Londra)
Kolombiya 1848	1848: Bogota
İsviçre 1852	1852: Basel (The Swiss Gas Lighting Co.)
İsveç 1853	1853: Stokholm
Macaristan 1856	1856: Budapeşte
Meksika 1856	1856: Mexico City
Hindistan 1857	1857: Kalküta 1862: Bombay
Türkiye 1862-1889	1862: İzmir (Osmanlı Gaz Şirketi)
Mısır 1864	Paris merkezli “Central Gas Lighting and Heat” şirketi
Japonya 1872	1872: Tokyo (Tokyo Gaz Şirketi)
Lübnan (Suriye) 1880	Beyrut Osmanlı Gaz Şirketi

Tablodan da anlaşılacağı gibi, XIX. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren çok kısa sürede Avrupa'nın önemli şehirleri başta olmak üzere, Amerika, Kanada, Avustralya, Hindistan, Kolombiya, Meksika, Osmanlı Devleti, Japonya, Rusya ve dünyanın daha birçok ülkesinde sokaklar havagazıyla aydınlatılmıştır. Ayrıca tabloda yer alan bilgilere göre, İngiliz ve Fransız şirketlerin dünyanın birçok

³⁶⁰ Fressoz, a.g.m., s. 736.

³⁶¹ Hatheway, a.g.m., s. 177-179 ; Hatheway'in makalesinde yaklaşık üç sayfadan oluşan tablodan oluşturulmuştur.

şehrinde havagazı fabrikalarının inşaatını gerçekleştirdiklerini ve dolayısıyla havagazı imtiyazlarını İngiltere ve Fransa menşeli belli başlı şirketlerin aldıklarını söyleyebiliriz. Bununla birlikte bazı ülkelerin kendi özel girişimcilerini bu işe teşvik ettikleri ve yerli sermaye eliyle, havagazı fabrikalarını kurdurduklarını görmekteyiz. Örneğin, 1819 yılında Belçika'nın Brüksel şehrini havagazıyla aydınlatma işini, yerli sermayenin kurduğu bir anonim şirket gerçekleştirmiştir³⁶². Almanya'nın Hamburg ve Münih şehirleri de yine aynı şekilde yerli sermaye tarafından kurulan şirketler eliyle aydınlatılmıştır³⁶³.

Avrupa'nın önemli şehirlerinin havagazıyla aydınlatılmasına dair ifade etmemiz gereken diğer bir önemli hususda, hükümetlerin ya da belediyelerin imtiyaz verme usulüne dairdir. Şöyle ki, havagazı fabrikası inşa etmek ve bu suretle herhangi bir şehrini aydınlatmak için gerekli olan maddi güce sahip olmayan devletler, bu işi 25 ile 40 yıl arasında değişen sürelerde imtiyazlar vermek suretiyle, özel müteşebbislere yaptırmaktaydılar. Sözleşmenin sona ermesiyle birlikte ise bahsi geçen bu işletmeler belediyelere devredilirdi.

Örneğin İsveç'in 33 şehrinde kurulmuş olan gazhanelerin tamamı özel şirketler tarafından inşa edilerek bir süre işletilmiş ve zamanla tamamı belediyeler tarafından devralınmıştır. Aynı şekilde Budapeşte'de havagazı fabrikasını işleten şirketin imtiyaz süresinin sona ermesinden sonra sözleşme uzatılmamış ve fabrikayı belediye işletmeye başlamıştır. Paris'te de aynı durum söz konusu olmuştur. Zira Paris Gaz Şirketi tarafından imtiyaz almak suretiyle gerçekleştirilen Paris sokaklarını aydınlatma işini, bir müddet sonra Paris Belediyesi, bir belediye hizmeti olarak kendisi vermeye başlamıştır³⁶⁴.

Tekrar tabloya dönecek olursak, Osmanlı Devleti'ne ilişkin bilgilerde bir eksiklik veya bir hatanın olduğu hemen dikkatimizi çekmektedir. Zira tabloda kanaatimizce olması gereken yer ve tarih, İzmir-1862 değil, İstanbul-1856

³⁶² Murat Lolan, "Avrupa'nın Başlıca Şehirleri Su, Gaz ve Elektrik İhtiyaçlarını Nasıl Temin Ettiler I", İstanbul Belediye Mecmuası, Yıl 14, Sayı 160-162, İstanbul 1938, s. 749.

³⁶³ Bkz. Lolan, a.g.m., s.747-748.

³⁶⁴ Murat Lolan, "Avrupa'nın Başlıca Şehirleri Su, Gaz ve Elektrik İhtiyaçlarını Nasıl Temin Ettiler II", İstanbul Belediye Mecmuası, Yıl 14, Sayı 163-165, İstanbul 1938, s. 839.

olmalıydı. Çünkü dünyada havagazı ile çağdaş şehir aydınlatmalarının sağlanmasının üzerinden yaklaşık 40-45 yıl geçtikten sonra, modern anlamda havagazıyla ilk aydınlatma 1856 yılında İstanbul'da gerçekleşmiştir.

b. Osmanlı Devleti'nde İlk Gazhanenin İnşası ve Havagazıyla Aydınlatma

Bilindiği üzere XIX. yüzyıl, Osmanlı modernleşmesinin bütün kesafetiyle yaşandığı bir dönemdir. Esas olarak XVIII. yüzyıldan başlatılan Osmanlı yenileşme hareketleri askeri ve teknik alanda sınırlı kalmayıp zamanla sosyal yapıya da sirayet etmiş ve günlük yaşantıda gözle görülür bir değişim meydana gelmiştir. Abdülmecid de bu değişimden nasibini almış ve önceden de padişahların yazlık köşk olarak kullandıkları çeşitli yapıların bulunduğu Beşiktaş'taki Dolmabahçe kıyılarına yepyeni bir saray yaptırma işine girişmiştir³⁶⁵.

Bu doğrultuda Sultan Abdülmecid tarafından yaklaşık beş milyon lira harcanarak³⁶⁶, 110.000 metrekarelik bir alan üzerinde yaptırılan Dolmabahçe Sarayı'nda ana yapıyı oluşturan mabeyn, muayede salonu, harem ve veliaht dairelerinden başka Bezmiâlem Valide Camii, ıstabl-ı amire, tiyatro, serasker dairesi, saat kulesi, hazine-i hassa, mefruşat daireleri bulunmaktadır. Ayrıca bunların yanında Dolmabahçe Sarayı'nın aydınlatılması için bir de gazhane inşasına lüzum görülmüştür³⁶⁷. Gazhane, sarayın yapıldığı yerin hemen arkasında Nişantaşı'na doğru uzanan vadinin ağzına, has ahır binalarının bitişiğine Hazine-i Hassa tarafından³⁶⁸ inşa ettirilmiş ve 1856 yılından itibaren saray havagazıyla aydınlatılmaya başlanmıştır.

Dolmabahçe Sarayı'nın havagazıyla aydınlatılması, Batılı devletlerden yaklaşık 45 yıl sonra, Osmanlı Devleti'nde ilk kez havagazı kullanılmak suretiyle aydınlatma faaliyetinin gerçekleştirildiği manasına gelmektedir. Bu teşebbüsün

³⁶⁵ Kayserilioğlu, a.g.e., s. 47.

³⁶⁶ Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediye, c.5, İstanbul, 1995, s.2593.

³⁶⁷ Ergin, a.g.e., s. 2593; Kayserilioğlu, a.g.e., s. 47.

³⁶⁸ M. Burak Çetintaş, Dolmabahçe'den Nişantaşı'na, İstanbul 2005, s. 107-108; Mazak, "Türkiye'de Modern Aydınlatmanın...", s. 3.

başarılı olmasının hemen ardından, Beylerbeyi Sarayı'nın aydınlatılması amacıyla da Kuzguncuk'ta ikinci bir gazhane inşa edilmesi³⁶⁹ zarureti hasıl olmuştur. Önceleri sadece sarayların aydınlatılması düşünülerek inşa edilen gazhanelerde üretilen gaz miktarının fazla olması, saray dışındaki sokak ve caddelerin aydınlatılması meselesini gündeme getirmiştir. Zira üretim fazlalığı gaz ile ilk olarak, Beyoğlu'nda bugün İstiklal Caddesi ile Galip Dede Caddesi'ni kapsayan, eski adıyla “Cadde-i Kebir” aydınlatılmıştır³⁷⁰. Daha sonra ise, gazhane ile Galatasaray arasında döşenen havagazı boruları ve dikilen fenerlerle Yüksekaldırım Caddesi havagazı ile aydınlatılmıştır³⁷¹.

İlerleyen süreçte, giderek yaygınlaşmaya başlayan havagazıyla aydınlatmada Dolmabahçe Gazhanesi talepleri karşılayamaz duruma gelmiştir. Özellikle Galata ve Pera³⁷² civarında ikamet eden varlıklı ailelerden yoğun bir talep sözkonusu olmuştur. Gerek sokak ve caddelerin aydınlatılması gerekse halktan gelen evlerin havagazıyla aydınlatılması yönündeki talepleri karşılayabilmek için Dolmabahçe Gazhanesinde gaz üretim kapasitesini arttırma yoluna gidilmiştir. Nitekim 1856'dan 1874 yılına kadar Hazine-i Hassa tarafından işletilen Dolmabahçe Gazhanesi, kısa sürede İstanbul'un önemli sokak ve caddelerinin aydınlatılmasını sağlamıştır. Zira İstiklal Caddesi'nden sonra, Abdülmecid'in özel izniyle Beyoğlu Naum Tiyatrosu³⁷³ aydınlatılmış, 1859 yılında Galata ve Tophane civarları, 1861 yılında Tophane güzergâhından Talimhane ve Saraçhane'ye havagazı ulaştırılmıştır³⁷⁴. 1864 yılına havagazı,

³⁶⁹ Ergin, a.g.e., s.2593; M. Rıfat Akbulut-Cem Sorguç, “Gazhaneler”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, cilt III, İstanbul 1993, s.377.

³⁷⁰ Tekin, a.g.t., s.8.

³⁷¹ Kayserilioğlu ve vd., a.g.e., c.I, s. 49; Bu bölgede her akşamüstü, havanın kararmasına yakın bir vakitte, görevli kişi havagazı lambalarının cam kapaklarını elindeki ucu kancalı bir sopayla açar, sonra da gaz musluğunu çevirirdi. Yine aşağıdan uzanarak ucu çakmak taşı bir sopayla gazı yakar ve kapağı kapatırdı. Bkz. Aynı yer.

³⁷² XIX. yüzyılın ikinci yarısında Galata ve Pera'da yaşanan değişim süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Nur Akın, 19 Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera, İstanbul 1998.

³⁷³ M. Rıfat Akbulut-Cem Sorguç, a.g.m., 377.

³⁷⁴ Tophane, Talimhane ve Saraçhane'yi aydınlatmak üzere yapılan masraflar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. BOA. *MVL*. 848/72. (14 .Z. 1278/12 Haziran 1862)

Maçka Silahhanesi önünden Teşvikiye ve Nişantaşı'na³⁷⁵, daha sonra ise Pangaaltı Yolu ve Beşiktaş'a³⁷⁶ kadar ulaştırılarak buralar havagazıyla aydınlatılmıştır.

1874 yılına gelindiğinde, Hazine-i Hassa tarafından kurulup işletilmekte olan Dolmabahçe Gazhanesi'nin Şehremaneti'ne devri gündeme gelmiştir. Sadaret Makamından Şehremaneti'ne gönderilen bir tezkirede³⁷⁷ *“Dolmabahçe'de ka'in gazhâne Hazine-i Hassa idaresine merbut olduğuna ve alelumum gazhaneler ise münasebeti mahsusaları iktizasınca her yerde şehremanetlerine muhavvel olmasıyla şu halde kalması pekde münasip olmadığından mebni mezkur gazhâne idaresinin Şehremaneti behiyyesine havalesiyle bil-cümle alat ve edavat ve duyun matlubatının oraya teslim ve devredilmesi...”*nden bahisle Dolmabahçe Gazhanesi'nin belediyeye devrinin³⁷⁸ uygun olacağı ifade edilmiştir. Böylelikle Dolmabahçe Gazhanesi *“Hazine-i Hassa-i canibinden bu uğurda sarfedilen akçeye mukabil saray-ı hümayunlara aid gazların ba'de-ezin emanet-i müşârun ileyha marifetiyle meccanen i'tası hususuna...”*³⁷⁹denilmek suretiyle, yani saraylara ücretsiz gaz verilmesi koşuluyla, alacak ve borçlarıyla birlikte belediyeye devredilmiştir³⁸⁰.

Anadolu yakasında havagazı kullanımı ise Beylerbeyi Sarayı'nın aydınlatılması için kurulan Kuzguncuk Gazhanesi ile başlamıştır. 1865 yılında inşa edilen bu gazhane zamanla çevresine de hizmet götürmüştür. Ne var ki tesis bir süre sonra yetersiz kalarak artan talepleri karşılayamayınca yerini 1891 yılında

³⁷⁵ Çetintaş, a.g.e., 107.

³⁷⁶ Kayserilioğlu ve vd., a.g.e., c.I, s. 51.

³⁷⁷ Ergin, a.g.e., 2594; Öztürk, a.g.t., s. 206-207; Emine Erol, “Osmanlı Devleti'nde Aydınlatma Uygulamaları ve Verilen İmtiyazlar (1850-1914)”, Türk Dünyası Araştırmaları, Sayı 175, İstanbul 2008, s. 204'den naklen BOA. *İ.DH.* 37/47530 (24 .S. 1291 / 11 Nisan 1874).

³⁷⁸ Dolmabahçe Gazhanesi'nin Şehremaneti'ne devri, devir işlemleriyle ilgi olarak yayınlanan geçici kanunlar ve gazhanenin belediyeye devir mukavelesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ergin, a.g.e., 2593-2598; Kayserilioğlu ve vd., a.g.e., 52.

³⁷⁹ Ergin, a.g.e., 2594.

³⁸⁰ İlerleyen yıllarda Dolmabahçe Gazhanesi belediye tarafından yeterince başarılı olarak idare edilemediği gerekçesiyle belediyeden alınarak, imtiyaz verme usulüyle özel sektöre devredilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ergin, a.g.e., 2595-2596; Öztürk, a.g.t., s. 207.

hizmete açılan Kadıköy Gazhanesi'ne bırakmıştır. Kadıköy Hasanpaşa semtinde yer alan bu gazhane Anadolu yakasının en eski sanayi tesislerinden biridir³⁸¹.

Dolmabahçe ve Beylerbeyi saraylarını aydınlatmak amacıyla tesis edilen gazhanelerin kısa sürede saray dışını da aydınlatmada gösterdikleri başarı, tüm şehrin havagazı ile aydınlatılması düşüncesini geliştirmiştir. Bu bağlamda başta Payitaht olmak üzere Osmanlı Devleti'nin birçok şehrinin havagazıyla aydınlatılması hususunda müteşebbisler, hükümete müracaat ederek havagazı imtiyazı talebinde bulunmaya başlamışlardır.

c. Osmanlı Devleti'nden Havagazı İmtiyazı Talepleri

Daha öncede bahsettiğimiz üzere, XIX. yüzyılın ikinci yarısından evvel aydınlatma için çeşitli kandil, mum ve fenerler kullanılmakta, çarşı, sokak ve pazarların aydınlatma işleri de birer meslek kuruluşu olan loncalar tarafından karşılanmaktaydı³⁸². Ancak havagazının icadı ve havagazıyla Dolmabahçe ile Beylerbeyi saraylarının aydınlatılması, üretim fazlası gaz ile de saray etrafındaki yerleşim birimlerinin aydınlatılması, kısa süre içerisinde havagazıyla aydınlatmanın ülke genelinde yaygınlaşmasını sağlamıştır.

Başta İstanbul'un diğer bölgeleri olmak üzere İzmir, Beyrut, Şam, Edirne ve Selanik gibi ülkenin diğer önemli şehirlerinin sokak ve caddelerinin aydınlatılması, resmi daireler ile halktan talepte bulunanların evlerinin havagazıyla aydınlatılması meselesi gündeme gelmiştir. Ancak bahsettiğimiz dönemde, yani XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren adeta bir zorunluluk haline gelen Osmanlı şehirlerinin aydınlatılması meselesinin halli için devlet gerekli ekonomik şartlara sahip değildi. Bunun yanı sıra, hem sermaye azlığı, hem de kapitülasyonların yabancılara sağladığı geniş ayrıcalıklarla boy ölçüşemeyecek

³⁸¹ M. Rıfat Akbulut-Cem Sorguç, a.g.m., 377-378; Tekin, a.g.t., s.9; Kuzguncuk Gazhanesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Mazak, "Anadolu Yakasının İlk Sanai Tesislerinden Biri Kuzguncuk Gazhanesi ve Üsküdar", IV. Üsküdar Sempozyumu, Kasım 2006 İstanbul. <http://www.mehmetmazak.com/kuzguncukgazhanesi.html> (erişim tarihi 05.06.2010)

³⁸² Kemal Kaya, "Tanzimat'tan Önce Belediye Hizmetleri ve Voyvodalar", OTAM, Cilt 26, Sayı 41, Ankara 2007, s. 102

hale gelen Türk müteşebbisler de ortadan çekilmek zorunda kalmışlardı³⁸³. Nitekim XIX. yüzyılda Osmanlı topraklarında faaliyete geçen anonim şirketleri ele aldığımızda, büyük çoğunluğunun imtiyazlı yabancı şirketler olduğunu görmekteyiz. Bankacılık, demiryolu, rıhtım, madencilik, elektrik, su, havagazı, tramvay, tünel vb. gibi hizmetlere yönelik bu şirketler genellikle Londra ve Paris gibi Avrupa başkentlerinden yönetilmekteydiler. II. Meşrutiyet'e dek Şirket-i Hayriyye ve Ziraat Bankası dışında, yabancı sermayeye başvurmaksızın kurulmuş Osmanlı anonim şirketi hemen hemen yoktur³⁸⁴.

Bu kapsamda havagazı imtiyazlarını ele aldığımızda, müteşebbisler tarafından Osmanlı Devleti'nden ilk havagazı imtiyazı talebinin, Beyoğlu taraflarında bir gazhane inşası³⁸⁵ için yapıldığını görmekteyiz. Paris merkezli bir şirketi temsilen Osmanlı Devleti'ne müracaat eden Andre Marchais, Beyoğlu'nda bir gazhane inşa etmek için imtiyaz talebinde bulunmuş, ancak Tophane'de (Dolmabahçe) inşa edilen gazhaneden Beyoğlu'nun gaz ihtiyacının karşılanabileceği cevabını alınca, bu sefer başta İzmir olmak üzere taşradaki diğer şehirlerde havagazı fabrikaları inşa etmek için imtiyaz talebinde bulunmuştur. Konuyla ilgili olarak görüşüne müracaat edilen Tophane-i Amire Müşiri'nin "*Bahr-i Sefid Boğazıyla, Varna, Edirne, Bursa'dan mâada İzmir ve eyalet-i sairede gaz icarında asla mahzur olmadığı...*"³⁸⁶ şeklinde görüş beyan etmesi üzerine Mösyö Marchais ile Meclis-i Tanzimat'ta yapılan müzakerelerde 1856 yılı

³⁸³ Alptekin Müderrisoğlu, "Kurtuluş Savaşının Mali Kaynakları", Atatürk Yolu, Cilt 4., Sayı 13, A.Ü İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 1994, s. 30.

³⁸⁴ Zafer Toprak, "İktisat Tarihi", Türkiye Tarihi Cilt 3 Osmanlı Devleti 1600-1908, İstanbul 1997, s. 245-246; Sermayenin kendi vatanını terk ederek yabancı bir ülkede yatırım haline gelmesinin tarihini XVI. yüzyıla kadar uzatmak mümkündür. Bu konuda asıl gelişme, endüstri devriminin bir sonucu olarak XIX. yüzyılın ikinci yarısında özellikle Batı Avrupa'nın sanayileşen ülkelerinin, daha çok ihtiyacı olan madenlerin çıkartılması, tarımsal hammaddelerin sanayi üretimine hazır hale getirilmesi ve jeostratejik amaçlarla sömürge ve yarı sömürge konumundaki ülkelere önemli yatırımlar yapmasıyla gerçekleşmiştir. Bu dönemde yabancı sermaye, ulaşım (özellikle demiryolu), haberleşme, elektrik, havagazı ve liman gibi şehir hizmetlerine ilişkin altyapı yatırımlarına yönelmiştir. Bkz. Cem Alpar, Çok Uluslu Şirketler ve Ekonomik Kalkınma, Ankara 1978, s.3-4; Erol Tümertekin - Nazmiye Özgüç, Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma, İstanbul 1997, s.38; Dünyada yabancı sermaye yatırımlarının yüzyıllık tarihsel gelişimini ayrıntılı bir şekilde incelemek için bkz. John H. Dunning, Explaining international Production, Unwin Hyman, London 1988.

³⁸⁵ BOA. İ.MMS. 8/330 Lef 7. (19.R.1273/18 Aralık 1856)

³⁸⁶ BOA. İ.MMS. 8/330 Lef 7. (19.R.1273/18 Aralık 1856)

Mayıs ayına kadar İzmir'e gidip, gerekli çalışmaları yaptıktan sonra imtiyaz şartlarının karara bağlanması hususunda anlaşmaya varılmıştır³⁸⁷.

Osmanlı Devleti'nin, müteşebbislerin imtiyaz taleplerini olumlu karşılaması ve başta İstanbul olmak üzere taşrada bulunan şehirlerin de havagazıyla aydınlatılması hususuna olumlu yaklaşması kısa süre içinde Osmanlı Hükümeti'ne gelen imtiyaz taleplerinin artmasına yol açmıştır. Marchais'den sonra, İstanbul'da bir gazhane inşası için İngiliz Joint Stock şirketi³⁸⁸, daha sonra İstanbul'daki Yedikule Gazhanesi için Eylül 1870'de Mösyö Jacomny adında bir Fransız girişimci tarafından imtiyaz talebinde³⁸⁹ bulunulmuştur. İstanbul için bir başka imtiyaz talebide, Mösyö Troyano isimli bir müteşebbisten gelmiştir. Mösyö Trayano, Dersaadet ve Boğaziçi sokaklarının kendi şirketi tarafından aydınlatılması için imtiyaz talebinde bulunmuş³⁹⁰, bir başka girişimci ise yine Dersaadet, Üsküdar ve Beyoğlu için hükümetten imtiyaz talep etmiştir³⁹¹. 1887 yılında Yedikule Gazhanesi'nin özel sektöre devredilmesiyle birlikte³⁹², İstanbul'da ilk kez bir müteşebbis havagazıyla aydınlatma işini gerçekleştirmiştir.

İzmir'den sonra taşra için gelen ilk imtiyaz talebi Beyrut'un havagazıyla aydınlatılmasına dairdir. İzmir ve İstanbul örneklerinde olduğu gibi Beyrut için de talep Fransızlardan gelmiştir. Mösyö Aleksander Jerardin tarafından talep edilen³⁹³ imtiyaz hakkında Osmanlı makamları olumlu görüş bildirmiş ve imtiyaz Aleksander Jerardin'e verilmiştir³⁹⁴. Özetle, yapılan mukaveleye göre, imtiyazın

³⁸⁷ BOA. *İ.MMS.* 8/330 Lef 7. (19.R.1273/18 Aralık 1856)

³⁸⁸ BOA. *HR.ŞFR.* 3. 32/7. (6 Şubat 1857)

³⁸⁹ Öztürk, ag.t., s. 216-217; Yedikule Gazhanesi'nin imtiyazı için Osmanlı Devleti'ne birçok müracaat yapılmıştır. 1880 yılında tüm eksikleri tamamlanarak hizmete açılan gazhane, 1887 yılına kadar belediye tarafından emanet usulüyle işletilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Aynı yer.

³⁹⁰ BOA. *ŞD.* 1326-92. (21.Ş.1296/10 Ağustos 1879)

³⁹¹ BOA. *ŞD.* 2426-37. (27.L.1296/14 Ekim 1879)

³⁹² Ayrıntılı bilgi için bkz. Ergin, a.g.e., Cilt V, s. 2635; Öztürk, a.g.t., s. 218; Kudret Emiroğlu ise "İstanbul sokaklarının havagazı lambalarıyla aydınlatılması için 1891'den sonra özel şirketlere imtiyazlar verilmeye başlanmıştır" demektedir. Bkz. Kudret Emiroğlu, *Gündelik Hayatımızın Tarihi*, İstanbul, 2001, s.143.

³⁹³ BOA. *T.* 171, Nisan 301 (Nisan/Mayıs 1885) s. 7. (Ticaret Nafia Orman Meadin ve Ziraat Nezaretlerine Ait Defterler, Ticaret Defterleri)

³⁹⁴ BOA. *MV.* 5/57. (4.M.1303/13 Ekim 1885); BOA. *6/30.* (14.S.1303 / 21 Kasım 1885); *Düstur Birinci Tertip*, Cilt V, Ankara 1937, s. 352-364.

süresi 40 yıl olacak, fabrika 18 ay içerisinde tamamlanacak ve üretime başlayacak, gazhanenin kurulması için gerekli olan alet-edevat için vergi alınmayacaktı. Hükümet tarafından yapılan her türlü düzenlemeye uyacak olan şirket, 1000 lira kefalet akçesi yatıracak ve üretime başladığında bu para tekrar şirkete devredilecek, her türlü ihtilafta davalara Osmanlı Devleti mahkemeleri bakacaktır³⁹⁵. Aleksander Jerardin ile imzalanan mukaveleden yaklaşık iki yıl sonra 1888 yılının hemen başlarında, Beyrut'un havagazı imtiyazının tüccardan Hacı Şükrü Efendi'ye verildiğini görmekteyiz³⁹⁶. Buradan da anlaşılmaktadır ki Aleksander Jerardin ile yapılan anlaşmadan bir sonuç alınamamıştır. Zira Hacı Şükrü Efendi, Osmanlı Hükümeti'ne müracaat ederek, hem Beyrut hem de Şam³⁹⁷ için havagazı imtiyazı talebinde bulunmuştur. Beyrut ve Şam'ın havagazıyla aydınlatılması meselesi üzerine yapılan müzakerelerden³⁹⁸ sonra Beyrut ile birlikte Şam'ın da aydınlatma imtiyazı Hacı Şükrü Efendi'ye verilmiştir³⁹⁹.

Aynı yıllarda Selanik ve Edirne şehirlerinin havagazıyla aydınlatılması hususunda da Osmanlı Hükümeti'ne çeşitli müracaatlar yapılmıştır. Bu bağlamda Selanik şehrinin havagazı imtiyazına ilişkin iki müracaatın olduğunu görmekteyiz. Bunlardan birincisi Fredrich Morat'ın vekili tarafından yapılmış ve İzmir havagazı imtiyazı ile aynı şartlar altında imtiyaz talebinde⁴⁰⁰ bulunulmuştur. Diğer müracaat ise Osmanlı tebaasından Hasan Tahsin Efendi'ye aittir. Yapılan müzakerelerden sonra imtiyaz, 35 yıllığına Hasan Tahsin Efendi'ye verilmiştir⁴⁰¹.

³⁹⁵ BOA. *İmtiyaz Defteri No.2*, s.71-73. (29.S.1303/6 Aralık 1885)

³⁹⁶ BOA. *MV*. 29/12. (10.C.1305/22 Şubat 1888)

³⁹⁷ BOA. *İ.DH*. 1064/83467. (24.R.1305/08 Ocak 1888)

³⁹⁸ BOA. *A.MKT.MHM*. 496/66. (20.B.1305/01 Nisan 1888)

³⁹⁹ "...Şam-ı Şerif şehrinin dahi hava gazıyla tenviri imtiyazının uhdesine ihâlesi hakkında tüccardan Hacı Şükrü Efendi tarafından vukubulan istida üzerine keyfiyet Suriye Vilayeti'nden iş'âr olunmuş ve Şam-ı Şerifin gazla tenviri fevâ'id ve muhassenâtı müstelzim bulunmuş olduğundan imtiyâz-ı mezkurun ol vecihle muma ileyh uhdesine ihalesiyle lazım gelen emr-i şerifimin isdar ve i'tâsı hususuna irâde-i seniyye-i mulukanem müte'allik ve şeref sudur olmuş olmağın Nafia Nezareti'nce bu babda tanzim edilen mukâvelenâmenin mevâdd-ı münderecesinde Şam-ı Şerif şehrini maden kömüründen ma'mûl gaz ile tenvir için şerâ'it-i âtiyeye tevfikân taraf-ı Devlet-i Aliyyemden mûmâileyh Hacı Şükrü Efendi'ye imtiyaz verilmişdir müddet-i imtiyâziye fermân-ı âlişânım tarihinden itibaren kırk senedir...". Bkz. BOA. *İmtiyaz Defteri No.2*, s.123. (10.Ş.1305/21 Nisan 1888); *Düstur Birinci Tertip*, Cilt V, Ankara 1937, s. 978-990.

⁴⁰⁰ BOA. *DH.MKT* 1362/133. (04.Z.1303/02 Eylül 1886).

⁴⁰¹ BOA. *İmtiyaz Defteri No.2*, s.106. (19.Za.1304/09 Ağustos 1887); *Düstur Birinci Tertip*, Cilt V, Ankara 1937, s. 840-851.

Edirne'nin havagazı imtiyazını ise, 40 yıl süreyle Osmanlı tebaasından İsmail Hakkı Efendi almıştır⁴⁰². Midilli ve Sakız Adalarının havagazıyla aydınlatılması işine ise, İstanbul İstinaf Mahkemesi üyelerinden İsmail Hakkı Bey talip olmuştur⁴⁰³. Yapılan müzakerelerden sonra imtiyaz, İsmail Hakkı Bey ile ortağı İstavri Karamanov'a 50 yıl müddetle verilmiştir⁴⁰⁴. İsmail Hakkı Bey 1901 yılında da, Edirne, Ankara ve Konya'nın havagazıyla aydınlatılması için 60 yıl müddetle imtiyazın kendisine verilmesi için Osmanlı Hükümeti'ne müracaatta bulunmuştur⁴⁰⁵.

Yukarıda verdiğimiz örneklerden de anlaşılacağı üzere II. Abdülhamid döneminde, Osmanlı şehirlerinin gaz ile aydınlatılması hususunda, hükümete pek çok müracaat yapılmıştır. Havagazı imtiyazı talebinde bulunanları ele aldığımızda, Fransızların bu alanda daha faal oldukları dikkatimizi çekmektedir. Fransızlardan sonra İngiliz sermayesinin de bu alanda yatırım yapmak adına yoğun bir çaba içerisinde olduğunu ifade edebiliriz. Bunun dışında Beyrut, Şam ve Selanik örneklerinde de görüldüğü üzere Osmanlı tebaasından da imtiyaz talebinde bulunanlar olmuştur. Ancak bu müteşebbisler, genellikle yabancı bir şirket adına ya da yabancı bir ortak ile birlikte bu taleplerde bulunmuşlardır.

B. İzmir'de Havagazı İmtiyazı Talepleri ve İmtiyaza Dair Yaşanan Gelişmeler

XIX. yüzyılın sonlarında, Osmanlı Devleti'nin önemli şehirlerinden biri haline gelen İzmir, ayrıca devletin mühim ticaret merkezlerinden de biridir. Bunu

⁴⁰² BOA. *İ.DH.* 1059/83120. (19.Ra.1305/15 Aralık 1887); “*Edirne Şehri'nin dahi hava gazıyla tenviri imtiyazının teb'a-i Devlet-i Aliyyemden İsmail Hakkı Efendi'ye ihalesi hakkında Edirne vilayeti valiliği cânibinden vukubulan arz ve iş'âr üzerine imtiyaz-ı mezkûrun mûmâ-ileyh uhdesine ihalesiyle ol bâbda emr-i şerifim isdar ve itası hususuna irâde-i seniyye-i mülûkânem müte'allik ve şeref sudur olmuş ve Beyrut Şehrinin gaz ile tenviri imtiyazının şerâ'itine tevfikân bu bâbda tanzim edilen mukâvelenâmede Edirne şehrinin maden kömüründen ma'mûl gaz ile tenviri için şerâ'it-i âtiyeye tevfikân taraf-ı Devlet-i Aliyyemden mûmâ-ileyh İsmail Hakkı Efendi'ye imtiyaz verilmiştir ve müddet-i imtiyâziye fermân-ı âlişânım tarihinden itibaren kırk senedir...*” Bkz. BOA. *İmtiyaz Defteri No.2*, s.106. (13 .R.1305/28 Aralık 1887); *Düstur Birinci Tertip*, Cilt V, Ankara 1937, s. 950-963.

⁴⁰³ BOA. *BEO.* 898/67300. (17.Ş.1314/21 Ocak 1897)

⁴⁰⁴ BOA. *İ.İMT* 3/1317-L-1. (18.L.1317/18 Şubat 1900); BOA. *BEO.* 1463/109652. (26.Z.1317/26 Mart 1900).

⁴⁰⁵ BOA. *BEO.* 1625/121840. (11.Za.1318/02 Mart 1901).

dışında coğrafi özellikleri sebebiyle de, Osmanlı Devleti'nin Batıya açılan penceresi olarak da kabul gören İzmir, Avrupa'daki gerek teknolojik gerekse sosyal yaşamdan en çabuk etkilenen Osmanlı şehridir diyebiliriz. Bu yönüyle İstanbul'dan sonra, havagazıyla aydınlatma adına ilk imtiyaz talepleri İzmir için gelmiş ve böylelikle havagazının kullanıldığı ikinci şehir de İzmir olmuştur.

a. André Louis Augustin Marchais'in Havagazı İmtiyazı Talebi

Daha öncede ifade ettiğimiz üzere Payitaht'tan sonra taşra için ilk havagazı imtiyazı talebi İzmir için gelmiştir. 1856 yılında Fransız André Louis Augustin Marchais⁴⁰⁶, aşağıda tamamına yer verdiğimiz dilekçesi ile Osmanlı Hükümeti'ne müracaat etmiştir. Marchais hükümete sunduğu yazı şöyledir⁴⁰⁷;

Dersaadet canibini ve Memalik-i Osmaniyye'de kabil-i tenvir olan daha sâir şehirleri gazla tenvir etmek imtiyazı mahsûsun istihsâli istidâsını hâvi bundan akdem takdim etmiş olduğum arıza-i çâkeranemde şürekâ-yı acizanemin Fransa sefiri tarafından tasdik olunmuş safâtı zikri beyan olunmuş idi. İşbu istid'â-yı çakerânem tahkik ve tezekkür olunmaksızın çaresiz bir mani zuhur edip şöyleki çakerlerinin niyaz eylediğim imtiyazı Tophane Müşiri Devletlü Atıfetlü Paşa hazretlerine verilmiş olan ve Dolmabahçe'de inşa olunan ocağın gazıyla Sarayı Hümayûn tenvir olduğu mesellü Beyoğlu'nun dahi tenvir ettirilmesi mukarrer bulunmuştur. Ancak İzmir ve sair şehirlerin gaz imtiyazı henüz verilmediğinden İzmir ve Memalik-i Osmaniyye'de kabil-i tenvir olan sair şehirleri gazla tenvir etmek imtiyazının verilmesini istid'âsını melfuf arıza-i cedide-i âcizanemin arz ve takdiminde kesb-ü fahr ederim. Fransa sefirinin namına olarak Mösyö Otre (?) tarafına hâki pâyi cenâb-ı vekâlet penâhilerine tavsiye buyrulduğum hengâmda mazhar olmuş olduğum iltifât-ı âlî-i saderet penâhilerine istinaden ve ol vakit i'tâ buyrulan cevab-ı ye'sden dolayı düçar olduğum mezkura merhametin işbu

⁴⁰⁶ Osmanlı arşiv belgelerinde isim Marşe olarak geçmektedir. André Louis Augustin Marchais, 11 Ekim 1800 yılında Paris'te doğmuştur. Fransa'da uzun yıllar aktif siyasetin içinde bulunan Marchais, daha yirmili yaşlardan itibaren muhalefetin etkili isimleriyle birlikte hareket etmeye başlamış ve önemli görevlerde bulunmuştur. Ayrıca Yunan bağımsızlık davasıyla da yakından ilgilenmiş ve bu bağlamda bir Yunan komitelerinde görev almıştır. Aynı şekilde Ferdinand'a karşı İspanyol yurtseverleri desteklemiş ve onların organize olmalarını sağlamıştır. Fransa'da önemi siyasal dernek ve kulüplerin de kurucusu olan Marchais, 1850'li yıllarda devlet kademesinde önemli görevlerde de bulunmuştur. Andre Marchais 1857 yılında Türkiye'de hayatını kaybetmiştir. Bkz. Louis Gustave Vapereau, Dictionnaire Universal des Contemporains, Cilt II, Paris 1861, s.1160.

⁴⁰⁷ BOA. İ.MMS. 8/330 Lef 4. (19.R.1273/18 Aralık 1856)

istid'âyı cedîde çâkeranemin karin-i hüsnü kabul buyrulmasını niyaz ederim.

Makam-ı sadaret-i uzmâya bin sekiz yüz elli altı senesi Eylül'ünün biri tarihiyle müüverrihen Mösyö Andre Marchais tarafından takdim olunan bir kıta arızanın tercümesidir.

Muharrer imza Fransa'nın sabık sefirlerinden Andre Lui Agustin Marchais kendi namına ve Paris'de mukim müvekkilleri bulunan gaz kumpanyası müdürleri Mösyö Şarl ve Ojen Lion nâm ismine olarak canib-i saltanat-ı seniyyeden ve Dersaâdet'ten mâada İzmir ve mevkîleri iktizasınca tenvire mütehammil olan sair Memalik-i Osmaniyye şehirleri gazla tenvir etmek imtiyaz ve müsaadesi şerait-i atiyeye ile talep ve niyaz eder. Şöyle ki;

Şart-ı evvel: Saltanat-ı seniyye muharrer imzâ ile müvekkillerine ahâlî tarafından arzu gösterildikçe İzmir ve sair şehirlerin sokak ve mevâki-i sâiresini 75 sene müddet-i imtiyaziyye ile gazla tenvir etmek imtiyazı mahsusunu i'tâ buyuracaktır.

Şart-ı sâni: Saltanat-ı seniyye gaz ocaklarının inşâsı ve işletilmesi için sathen iktizâ edecek olan 10.000 metre mikdarı araziye meccanen i'tâ ve terk buyuracaktır.

Şart-ı sâlis: Mezkur ocakların inşâ ve tesviyesi ve idare ve işletilmesi için lazım gelecek olan levazımat ve kömür ve sâire gümrük ve rüsumatı sâireden ve tekalif-i âdiyye ve fevkalâdeden muaf olacaktır.

Birde muharrer imzâ gerek şimdi ve gerek sonraları için Devlet-i Aliyye'den bir gün îâne-i nakdiyye talep etmediği mesellü gaz mübâyeası için dahi bir saltanat-ı seniyyeden tenvir olacak şehirlerden hiçbir taahhüd talep etmeyip işbu gaz maddesinden dolayı tertip edecek kâffe-i zarar ve hatrın kendisine ait râcî olacağını arz ve beyân eder.

Yazıdan anlaşılacağı üzere Marchais, bilinenin aksine önce İstanbul'da bir havagazı fabrikası inşa etmek ve Beyoğlu ile civarını gazla aydınlatmak için imtiyaz talebinde bulunmuştur. Bu imtiyaz talebi Osmanlı Devleti'ne havagazı fabrikası inşa etmek için yapılan ilk müracaat olma özelliğini taşımaktadır. Ancak Marchais, Dolmabahçe Gazhanesi'nin üretim fazlası havagazıyla Beyoğlu ve civarının aydınlatıldığı cevabını alması üzerine, bu sefer de başta İzmir olmak üzere diğer şehirlerin imtiyazını alabilmek için uğraş vermeye başlamıştır. İzmir için Osmanlı Devleti'nden 75 yıl süreyle imtiyaz talebinde bulunan Marchais,

yukarıda da ifade edildiği üzere, inşa edilecek olan havagazı fabrikası için 10.000 metre kare arsa talebinde de bulunmuştur. Ayrıca havagazı fabrikasının inşası, tesviyesi, idare ve işletilmesi için gerekli olan her türlü alet ve edevatın vergilerden muaf tutulması talebinde bulunmuştur.

Marchais'in bu teklifi üzerine, devletin ilgili mercileri konuyu gündeme almış ve nihayetinde Marchais ile bir ön sözleşme imzalanmıştır. Sözleşmeye göre⁴⁰⁸;

1. Bu gaz şirketinin imtiyaz süresi 75 yıl olacak ve imtiyaz süresinin bitiminde gazhane bütün alet, edevat ve levazımatıyla ücretsiz olarak devlete devredilecektir.
2. Şirket kömürden başka yurtdışından getireceği alet, edevat ve makineler için gümrük resmi ödemeyecek, Osmanlı coğrafyasından gaz üretimi için elverişli kömür çıkarıldığı takdirde bu kömürü kullanmaya mecbur olacaktır. Ve gazhanenin memleket vergisini şirket ödeyecektir.
3. Şirket mukavelenin tanziminde devlete belirli miktarda kifayet akçesi ödeyecek, gerekli arsa şirkete tahsis edildikten bir yıl sonra gazhane faaliyete başlayacaktır.
4. Kendi istekleriyle evlerine gaz almak isteyenlere, bir kandillik gazın fiyatı saatte 17 parayı aşmayacak ve kamu binalarına %25 indirim yapılacaktır.
5. Gazhanenin inşası için gerekli olan 10.000 metre karelik arsa, devlet arazisi ise şirkete bedava verilecek, eğer halka ait arsalar olur ise kamulaştırma yapılırken halka gerekli ödemeyi şirket yapacaktır. İmtiyaz süresi sona erdiğinde, gazhane bütün müştemilatıyla devlete devredilirken, eğer gazhane arsası şirket tarafından satın alınmış ise devlet arsa parasını şirkete ödeyecektir.

⁴⁰⁸ BOA. *İ.MMS.* 8/330 Lef 3. (19.R.1273/18 Aralık 1856); BOA. *HR.TO.* 426/49 (23 Aralık 1856); Sadık Kurt, İzmir'de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü (Basılmamış Doktora Tezi), İzmir 1996, s.109-110

6. Havagazı fabrikasının hisse senetlerini Avrupa’da satışa çıkaracak olan şirketten, Osmanlı vatandaşları ne kadar hisse senedi talep ederse, şirket bu talebi karşılayacaktır.
7. İncelemelerde bulunmak üzere İzmir’e gidecek olan Marchais dönünceye kadar İzmir’de bir havagazı fabrikası inşa etmek için müracaat eden olur ise, Osmanlı Devlet’i bu müracaatı dikkate almayacaktır. Ancak Marchais geldikten sonra diğer talip ile de şartları görüşecek ve menfaati kimi gerektiriyorsa onunla mukavele yapacaktır. Ayrıca Marchais, Mayıs ayına kadar dönmez ise bu ön sözleşme geçersiz olacak ve devlet istediğine imtiyaz verebilecektir.
8. Marchais İzmir’den döndükten sonra daha kapsamlı müzakereler yapılacak ve eğer devlet şartları uygun bulmaz ise bu ön sözleşmenin asla hükmü kalmayacaktır.

Osmanlı Devleti’yle 18 Aralık 1856 tarihinde ön sözleşme imzalayan Andre Marchais, sözleşmede de belirtildiği üzere Mayıs ayına kadar İzmir’de gerekli çalışmaları yapmak ve neticeyi Osmanlı Devleti’ne bildirmek zorundaydı. Kendisine yaklaşık 6 ay süre verilen Marchais, bu süre zarfında İzmir’de gerekli çalışmaları yapmış ve İstanbul’a dönmüştür. Nitekim 1857 yılının son günlerinde Osmanlı Devleti ile Andre Marchais arasında imzalanan mukavelename⁴⁰⁹ ile İzmir havagazı imtiyazı 75 yıllığına Marchais’in temsil ettiği şirkete verilmiştir. Taraflar arasında yapılan görüşmeler neticesinde ortaya çıkan mukavele metni, Osmanlı Devleti’nin ilk kez havagazıyla aydınlatma hususunda bir şirkete imtiyaz vermesi bakımından oldukça önemlidir. İlerleyen yıllarda gerek İzmir gerekse diğer şehirlerin havagazı imtiyazlarının verilmesi esnasındaki koşullarla mukayese edebilmek açısından Marchais’le imzalanan mukavelenin tamamını burada vermeyi uygun gördük. Buna göre sözleşme şu şartlardan ibarettir⁴¹⁰;

⁴⁰⁹ BOA. HR.TO. 472/3. (30 Aralık 1857)

⁴¹⁰ BOA. HR.TO. 472/3. (30 Aralık 1857)

1. Devlet-i Aliyye, bu mukavele ile Mösyo Marşe'ye teşkil edeceği şirket vasıtasıyla İzmir ve çevresine gaz yolları tesis etme imtiyazını vermektedir.
2. Gaz ile aydınlatma işi, bu hukuku imtiyaz ile bir sene sonra başlamak kaydıyla yetmiş beş senelik olacaktır.
3. Devlet-i Aliyye, gazhane, mağaza ve bunların tüm yapıları için gerekli olan araziyi şirkete ücretsiz olarak verecektir. Ayrıca şirket, kendisi için faydalı olacağını düşündüğü takdirde bahsi geçen arazi üzerine bir tuğla fabrikasıyla, kireç fırınları inşa etme hakkına sahip olacağından bunlar için gerekli olan ruhsat işbu mukavelename ile kendisine verilecektir. Eğer Devlet-i Aliyye'nin şirkete verecek elverişli bir arazisi yok ise, şirket başkasına ait olan bir arsayı ücreti karşılığında sahibinden satın alacaktır. İmtiyazın sona ermesinden sonra devlet, gaz fabrikası ve teferruatının kendisine teslimi esnasında şirkete, satın almış olduğu arazinin ücretini ödeyecektir. Genişliği 10.000 metre kare yani 17.000 zirai kareden (9.760 m²) ibaret olan arazi kömür ve sairenin nakil ve ihracının kolay olması için şehrin aşağı taraflarında ve sahile yakın bir yerde olmalıdır.
4. Gazhanenin inşası ve gazın imali için gerekli olan alet edevatın tamamı gümrük vergisi ve diğer vergilerden muaf tutulacak, her sene gerçekleştirilen ithalatın miktarı ise devlete bildirilecektir.
5. Devlet-i Aliyye, kapı, merdiven ve dükkanları akşamdan sonra aydınlatmaya mecbur eylemek üzere nizamnameler tertip etmeyi ve icra ettirmeyi taahhüt buyurur.
6. Şirket, hükümet ile birlikte kararlaştırdığı tarifeye göre gerek hükümet gerekse etraf için ihtiyaç duyulan gaz kandili ve levazımatı temin etme imtiyazına sahip olacaktır.
7. Adı geçen şirket, İzmir havalisi gazhaneleri için harcayacağı paraya ve dolayısıyla işbu imtiyaza vereceği bedele mukabil tertip edeceği hisselerden üçte birini Osmanlı Devleti'nin tebaasına bırakacaktır. Ayrıca

bu hisselerin şirketin diğer gazhanelerin masrafına mukabil çıkaracağı hisselerle arasında herhangi bir fark olmayacaktır.

8. Şirket sahipleri bütün zarar kendilerine ait olmak üzere kendi imkânlarıyla gerek binaları gerekse yolların gaz borularıyla döşenmesi işinin tamamını yapacaktır. Ve bu işlerin tamamı muntazam yapılacak, şehrin meydanı, çarşı ve pazarlarına konulacak gaz borularının döşenmesine, hükümet tarafından tayin edilen bir memur nezaret edecektir. İşbu bu mukavelenamenin sona ermesiyle birlikte 16. maddede belirtildiği üzere, şirketin sermayesiyle kurulmuş olan gazhane ve döşenmiş olan gaz boruları ile birlikte bütün alet edevat şirket tarafından devlete terkedilecektir.

9. Gaz ile aydınlatma, gazhane ve teferruatının inşası için gerekli olan arazinin şirkete tesliminden on beş ay sonra başlayacaktır.

10. İzmir'in aydınlatılması meselesi hükümetle alınacak ortak kararlar doğrultusunda karma bir usul ile yani kimi yerlerde gaz ile kimi yerler zeytinyağı ile yapılacaktır.

11. Mecidiye, Gümrük, İngiliz İskelesi ve Sultaniye'den ibaret ve yaklaşık üç bin metre olan bölge gaz ile aydınlatılacaktır. Yollar ise, gazhane işlemeye başladıktan en çok bir sene sonra ve iki yüz metre aralıklarla gerek hükümet gerekse halk tarafından on masura⁴¹¹ gaz satın alınacağı halde adı geçen şirket, zeytinyağı ile aydınlatılan mahalleleri yavaş yavaş gaz ile aydınlatmayı taahhüt eder. Ayrıca o miktar masura gaz satın alınmasına talip bulunduğu halde işbu yeni gaz yollarında yapılacak fener ve şubelerin masrafları hükümet tarafından şirkete ödenecektir.

12. Gaz için birkaç çeşit masura mevcut olduğundan ortalama bir masura gaz için senelik 150 frank yani 750 kuruş tahmin ve hesap olunacaktır.

⁴¹¹ Masura: Akarsu ölçü birimi. Eski Türklerde kullanılan sıvı ölçüsü. 1 Masura=1.3631 litre. Bkz. Garo Kürkman, Anadolu Ağırlık ve Ölçüleri, İstanbul 2003, s. 387; Günay Karaağaç, Türkçe Verintiler Sözlüğü, Ankara 2008, s. 589.

13. Gaz boruları döşenirken mümkün mertebe yollardaki geliş ve gidişlere engel olmamak adına gerekli tedbirler alınacaktır.
14. Şirket, gaz borularını döşedikten sonra sokak ve meydanların zeminini en geç 4 ay içinde eski haline getirmeyi taahhüt eder.
15. Gaz yolları üzerinde bulunan çeşme, su borusu, kapı vs. gibi şeyler ile ortaya çıkabilecek engellerin durumuna şirket, hükümet ile birlikte karar verecektir. Ayrıca yolların zemini şirkete, boruları döşeme masrafından başka bir masraf çıkarmayacak şekilde teslim edilecektir.
16. Gaz fenerleri ortalama 35-40 metre aralıklarla döşenecek ve bu fenerler sözleşmenin sona erdiği tarihte devlete işe yarar bir şekilde teslim olunmak üzere şirket tarafından idare edilecektir.
17. Şirket tarafından üretilecek olan gaz, daima beyaz ve mümkün mertebe parlak bir ışık verebilmesi için saf olacaktır.
18. Sokaklarda ve evlerde yakılacak olan her bir gaz masurasının aydınlatma kuvveti saatte 42 gram zeytinyağı tüketilerek yanan lambanın kuvvetinde olacak ve işbu numune masura saatte 120 litre gaz sarf edecektir. Yağ kandilleri hakkında Avrupa'da kabul gören usullerin en makbulü kabul ve tatbik edilecektir.
19. Sokaklarda yanacak olan gazlar, hükümet-i mahalliye tarafından her sene sonunda şirkete, belirlenecek olan saatname üzerinden ödenecektir. İşbu saatname senelik her bir masura gaza hiç olmaz ise 2800 saat isabet edecek surette hesap ve tanzim kılınacaktır.
20. Gazların yakılması hususu yukarıda bahsi geçen saatnâme mucibince şirketin yükümlülüğü altındadır. Gaz fenerlerinin yakılmasına güneşin batışından sonra başlanılıp, yarım saat içinde fenerler yakılacaktır.
21. Gazın saat ile tayin olunan fiyatı saatte masura ile 8,5 santimden ibaret olan 17 parayı geçmeyecek böylelikle sairleri tarafından verilen fiyattan yedide bir aşağı olacaktır.

22. Kamu binalarının aydınlatılması hususu saat ile belirlenmeyecek yani binalar istedikçe ölçü ile aydınlatma yapılacaktır. Şirket başlıca yolu yapmaktan başka bir şeye müteahhit olmayıp, yollar, şamdanlar ve fenerlerin masrafları gerekli çalışmalar bittikten sonra hükümet yada Ebniye-i Umumiye idaresi tarafından şirkete ödenecektir.
23. Genel aydınlatmanın ücreti aydan aya, her ayın ilk yarısında altın ve gümüş frank rayici üzerinden ödenecektir.
24. Mağaza, dükkân ve evlerin aydınlatılması için 12. maddede şarta bağlanmış olan istisnanın dışında hiç olmazsa bir senelik gaz satın alınması lazım gelecektir. Halka satılacak olan gazın ücreti, saat başına sekiz buçuk santim yani on yedi para ve ölçü ile belirlendiği zaman ise bir metreküp yetmiş santim yani yüz kırk parayı geçmeyecektir. Bir senelik gaz satın alınması hususu hükümet tarafından benimsenen usule uygun olarak gerçekleştirilecektir.
25. Şirket, gaz üretimi için taş kömüründen başka madenlerden de yararlanabilecektir.
26. Teknolojinin hızla ilerlemesinden dolayı ilerleyen süreçte gaz üretimi masraflarının düşmesi halinde, şirket hükümete ve halka sattığı gazın fiyatlarında gerekli indirimi yapmakla yükümlüdür.
27. Şirket, kefalet akçesi olarak Paris elçiliğimize gerekli miktarda hisse senedi teslim edecektir. Bu hisseler, gazhanenin inşaatının tamamlanıp, işlemeye ve İzmir'i aydınlatmaya başlamasından sonra şirkete iade edilecektir.
28. İşbu sözleşmenin icrasını temin etmek üzere bir sureti İzmir Valisine gönderilecektir.
29. İşbu bu sözleşmenin icrası hakkında anlaşmazlığa düşülmesi halinde, taraflar birer temsilci görevlendirmek suretiyle anlaşmaya çalışacak, yine bir sonuca varılmazsa üçüncü bir hakem tayin edilecektir.

Osmanlı Devleti, Andre Louis Augustine Marchais ile İzmir’de bir havagazı fabrikası inşa edilmesi ve bu suretle İzmir’in havagazıyla aydınlatılması hususunda yukarıdaki şartlarla bir anlaşmaya varmış olsa da, Marchais mukavelenâmenin imzalanmasından muhtemelen⁴¹² birkaç gün sonra vefat etmiştir. Marchais’in vefatından sonra, İzmir’in havagazıyla aydınlatılması imtiyazını alabilmek için başka girişimciler Osmanlı Hükümeti’ne müracaat etmeye başlamışlardır.

b. Antoine Edwars'ın Havagazı İmtiyazı Talebi

Osmanlı hükümeti, Marchais’in varislerinden birinin bu imtiyaza talip olacağı yönünde rivayetler olması sebebiyle uzun süre beklemiştir⁴¹³. Ancak İstanbul’daki Journal de Constantinople gazetesinin İngiliz sahibi A. Edwars’ın imtiyaz talebinde bulunması⁴¹⁴ üzerine, Edwars’tan, Marchais’in varisleri tarafından açılacak herhangi bir davanın yükümlülüklerini karşılayacağını belirten bir “sened-i mahsus” alınması koşuluyla⁴¹⁵, İzmir’in havagazı imtiyazını Edwars’a vermiştir⁴¹⁶.

Meclis-i Tanzimat’ta müzakere edildikten sonra, Meclis-i Meabir’de kaleme alınan mukavelenâmeye göre⁴¹⁷;

1. Osmanlı Devleti, İzmir’in gaz fenerleri ile aydınlatılması imtiyazını tüm masraf ve zararı şirkete ait olmak üzere, Mösyö Edwars’a vermiştir.

⁴¹² Mukavele belgesinin 30.12.1857 tarihli olması, bununla birlikte Marchais’n ölüm tarihinin de kaynaklarda 1857 olarak ifade edilmesinden dolayı “muhtemelen” ifadesi kullanılmıştır.

⁴¹³ BOA. *İ.DH.* 431/28533 Lef 3. (11.L.1275/14 Mayıs 1859); BOA. *A.DVN.NMH.* 10/11 (11.L. 1275/14 Mayıs 1859); BCA. 230. 122. 2. 1 Lef:4. (23 Aralık 1897)

⁴¹⁴ BOA. *A.MKT.NZD.* 280/86 (21.N.1275/5 Mayıs 1856)

⁴¹⁵ BOA. *İ.DH.* 431/28533 Lef 5. (11.L.1275/14 Mayıs 1859); BOA. *A.DVN.NMH.* 10/11 (11.L. 1275/14 Mayıs 1859)

⁴¹⁶ BOA. *A.MKT.NZD.* 280/86 (21.N.1275/5 Mayıs 1856).

⁴¹⁷ BOA. *A.MKT.NZD.* 280/86 (21.N.1275/5 Mayıs 1856); BOA. *İ.DH.* 431/28533 Lef 1-2. (11.L. 1275/14 Mayıs 1859); Her iki belgede de mukavelenâmenin 12 maddeden ibaret olduğunu görmekle birlikte, farklı sözleşme koşullarını içeren 11.madde iki kez yazılmıştır. BOA. *İ.İMT.* 2/ 1315-C-3 Lef 1. (15.C.1315/12 Kasım 1897); BCA. 230. 122.1.1 Lef 1-4. (Bu belge ise 28 Kasım 1859 tarihlidir); BCA. 230. 122. 2. 1 (23 Aralık 1897); BOA. *Mukavelenâme Defteri*, No:I, s.112-115; Mukavelat Mecmuası, Cilt I, İstanbul 1302, s.148-151; Aydın Salnamesi, 1307, s.352-354.

2. İmtiyazın süresi, mukavelenin imzalandığı günden itibaren başlayacak ve 40 yıl olacaktır.
3. Şirketin inşa edeceği fabrika, mağaza vesaire gibi yerler için alınacak olan arazilerin haritası yapılacak ve hükümetin onayına sunulacaktır.
4. Fabrikanın inşası ve gazın ihracı için gerekli olan kereste, alet, edevat ve makineler vergilerden muaf tutulacaktır. Buna karşılık maden kömürü vergiye tabi olacaktır. Ayrıca şirket mahallince ödemesi gereken her türlü vergiyi de ödeyecektir.
5. Şirket, gaz fenerlerinin ve teferruatlarının mahallerine döşenmesi ve bunların yakılması imtiyazına sahip olacaktır. Bir metreküp gazın ücreti 110 parayı geçmeyecektir. Hükümet tarafından yapılan gaz fenerleri için bu rakam üzerinden onda bir indirim yapılacaktır.
6. Gaz boruları, hükümet tarafından tayin edilen bir memurun gözetiminde sokaklara döşenecektir. Ayrıca boruların döşenmesi esnasında geliş-gidişlere (trafik) engel olunmaması için gerekli tedbirler şirket tarafından alınacaktır. Gaz boruları döşendikten sonra sokaklar derhal eski haline getirilecektir.
7. Şirket tarafından yakılacak olan fenerlerde kullanılan gazın parlaklığı beyaz olup, saatte 120 litre gaz yakan bir memenin ışığı, saatte 42 gram zeytinyağı yakan bir kandil fenerinin (karsil kandilinin)ışığına eşit olacaktır.
8. Şirket gaz üretimi için maden kömüründen farklı madenleri sağlığa zararlı olmaması koşulu ve maden kömüründen elde edilen gaz gibi makbul olması durumunda kullanabilecektir.
9. Şirket imtiyaz fermanının tesliminde teminat akçesi olarak 10.000 Frank ödeyecektir. Gaz fabrikasının inşaatı belirlenen sürede tamamlanırsa, teminat akçesi şirkete geri verilecektir.
10. Gaz fabrikasının inşaatına imtiyaz fermanının verilmiş tarihinden en geç altı ay sonra başlanılacak ve iki yıl içerisinde fabrikanın yapımı tamamlanacaktır. Şirket belirlenen sürede fabrikanın inşaatını tamamlayamaz ise imtiyaz hakkının düşürülmesiyle birlikte ödemiş

olduğu teminat akçesine devlet tarafından el konulacaktır. Ve şirket imtiyaz hakkını kaybettiği zaman hükümet, bu imtiyazı bir başka şirkete verebilecektir. İmtiyazı alacak olan şirket, bilirkişinin belirlediği rayiç üzerinden daha önce imtiyazı elinde bulunduran şirketin yaptığı masrafları (Edwards'ın şirketine) ödeyecektir.

11. İmtiyaz tarihinden 20 yıl sonra şirket elde ettiği karın %5'ini hükümete verecektir. 40 yıllık imtiyaz süresinin sonunda imtiyaz yenilenirse bu oran %10'a yükseltilecektir.
12. Mukavele yürürlükte iken taraflar arasında herhangi bir anlaşmazlık çıkması durumunda, sorunun çözümü için iki hakem görevlendirilecektir. Yine sonuca ulaşılmaz ise bunlar üçüncü bir hakem seçeceklerdir.
13. Şirket, hükümetten izin almadan bu imtiyazı başkasına satamayacaktır.

Osmanlı Hükümeti'nin, Andre Marchais ile yaptığı mukaveleyi bu mukaveleyi karşılaştırdığımızda, iki mukavele arasında birçok farkın bulunduğunu ifade edebiliriz. Bu bağlamda öncelikle imtiyaz sürelerindeki farklılık dikkate değerdir. Uygulamaya konulamayan sözleşmede imtiyaz süresi 75 yıl iken; A. Edwards ile imzalanan sözleşmenin süresi 40 yıl olarak belirlenmiştir. Diğer imtiyaz sözleşmelerini de incelediğimizde genel olarak havagazı imtiyazlarının en fazla 40 ya da 50 yıl süreli olduğunu görmekteyiz⁴¹⁸. Mukaveleler arasında dikkate değer bir başka farklılık ise, havagazı fabrikasının inşa edileceği araziye dairdir. Birinci sözleşmede hükümet, şirkete bedava hazine arazisi verme taahhüdünde bulunurken, Edwards ile imzaladığı sözleşmede böyle bir madde bulunmamaktadır. Bir başka farklılık ise işe başlama tarihiyle ilgilidir. İlk sözleşmede hükümet Marchais'e arazinin tesliminden itibaren 15 ay süre verirken, Edwards'a sözleşme tarihinden itibaren en geç altı ay içerisinde inşaata başlama ve iki yıl içerisinde de fabrikayı tamamlama zorunluluğu getirmiştir.

⁴¹⁸ Beyrut'un havagazı imtiyazı 40 yıl, Selanik'in 35 yıl, Edirne'nin 40 yıl, Midilli ve Sakız Adaları'nın 50 yıl ve Yedikule Gazhanesinin imtiyazı 40 yılına verilmiştir.

Genel anlamda her iki mukaveleyi göz önünde bulundurarak incelediğimizde, Marchais ile yapılan mukavelenamenin çok daha ayrıntılı olduğunu ifade edebiliriz. Dolayısıyla şartların gerek hükümet gerekse evlerine havagazı almak isteyen halkın daha fazla lehine olduğunu söyleyebiliriz. Zira hükümet, teknolojinin hızla ilerlediğini bile göz önünde bulundurmuş ve gelecekte havagazı üretiminde maliyetin düşebileceğinden hareketle, mukaveleye buna dair bir madde koyma ihtiyacı hissetmiştir.

c. Havagazı Şirketi'nin Kuruluşu ve Fabrikanın İnşa Edilmesi Süreci

Osmanlı Hükümeti'nden İzmir'de havagazı fabrikası inşa etmek, sokakları ve isteyenlerin evlerini bu suretle aydınlatmak üzere imtiyaz alan Edwars, kısa süre içerisinde mukavelenamede de belirtildiği üzere on bin frank teminat akçesini ödemiştir⁴¹⁹. Edwars'ın teminat akçesini ödemesinden birkaç gün sonra 18 Temmuz 1860 tarihinde ise İzmir Hükümet-i Mahalliyesi tarafından gönderilen bir emirname ile fabrikanın inşa edileceği arsa, şirkete verilmiştir⁴²⁰. Yine Temmuz ayı içerisinde Osmanlı Hükümeti'ne müracaat eden Edwars, 14 Mayıs 1859 tarihinde imzalamış oldukları mukaveleye bir takım yeni şartlar eklenmesini istemiştir. Bu noktada İstanbul'u örnek gösteren Edwars, İstanbul'da olduğu gibi İzmir'de de, her hane sahibinin bulunduğu sokakta sabaha kadar yanacak olan gazdan kendi hissesine ne kadar düşerse, belirlenecek olan fiyat üzerinden bunu ödemesini talep etmiştir. Ayrıca çeşitli nedenlerden dolayı gaz imaline başlayamadığını dile getiren Edwars, bu nedenle hükümetten ek süre talebinde de bulunmuştur⁴²¹.

Osmanlı Hükümeti, Edwars'ın bu taleplerini değerlendirmiş, gaz yakılacak sokaklarda ikamet edenlerin, ev ve dükkânlarının kıymetine göre⁴²², tüccar ve

⁴¹⁹ BOA. *İ.DH.* 458/30431 Lef 2. (25.Z.1276/15Temmuz 1860); BOA. *HR.ŞFR.*3. 70/61. (27 Kasım 1862).

⁴²⁰ BOA. *HR.TO.* 446/7. (20 Haziran 1864)

⁴²¹ BOA. *İ.DH.* 458/30431 Lef 2. (25.Z.1276/15Temmuz 1860)

⁴²² Hükümet bu noktada zengin-fakir ayrımını da göz önünde bulundurarak, bir sokakta ikamet eden birkaç zenginin talebi doğrultusunda o sokağın aydınlatılmayacağını, sokakta genel kanaat ne ise yani havagazıyla sokağın aydınlatılmasını isteyenler çoğunlukta ise bunun tatbik edilmesini, değilse o sokağın aydınlatılmaması yönünde görüş bildirmiştir. Bkz. BOA. *A.MKT.MHM.* 189/65. (9.M.1277/28 Temmuz 1860)

diğer zevattan oluşturulacak bir komisyon vasıtasıyla belirlenecek olan fiyat üzerinden kendi hisselerine düşen ücreti ödemelerini kararlaştırmıştır⁴²³. Ayrıca şirkete, gaz imaline başlamak için 3 ay ek süre verilmesi de benimsenmiştir. Hükümet bunun için Edwars'ın talep ettiği gibi mukaveleye yeni maddeler koymak yerine, Meclis-i Tanzimat'tan bu mealde bir ilm-ü haber verilmesini kararlaştırmıştır⁴²⁴.

Kısa bir süre sonra Edwars, tekrar Osmanlı Hükümetine müracaat ederek, imtiyazı aldığı tarihten itibaren İzmir'in iki kez yangına maruz kaldığını ve bazı politik gelişmelerden dolayı gaz imaline başlayamadığını belirterek, gaz imaline başlamak için ikinci kez kendisine (bir yıl) ek süre verilmesini talep etmiştir⁴²⁵. Durumu değerlendiren Osmanlı makamları, Edwars'ın bu talebini değerlendirmiş, İzmir'in havagazıyla aydınlatılması işine şu an için başka taliplinin olmaması ve diğer şehirlerdeki emsallerine bu şekilde ek süreler verildiği hususunu göz önünde bulundurarak, Edwars'a gaz imaline başlayabilmesi için bir yıl ek süre verilmesini kararlaştırmıştır⁴²⁶. Ayrıca hükümet, verilecek olan ek süre için mukaveleye yeni maddeler koymak yerine Edwars'a, Meclis-i Ahkâm-ı Adliye'den bir ilmühaber⁴²⁷

⁴²³ BOA. *İ.DH.* 458/30431 Lef 5. (25.Z.1276/15Temmuz 1860); BOA. *A.MKT.MHM.* 189/65. (9.M.1277/28 Temmuz 1860)

⁴²⁴ BOA. *A.MKT.MHM.* 189/65. (9.M.1277/28 Temmuz 1860)

⁴²⁵ BOA. *İ.MVL.* 456/20439 Lef 2. (10.R. 1278/15 Ekim 1861)

⁴²⁶ BOA. *İ.MVL.* 456/20439 Lef 3 ve 4. (10.R.1278/15 Ekim 1861); BCA. 230. 122.2.1 Lef 7. (23 Aralık 1897). İzmir Havagazı Şirketi Mukavelei Asliye ve Müzeyyelâtı –Ahenk Matbaası- tarih yok, s. 5.

⁴²⁷ İlmühaberdir: *İzmir'de gaz işal etmek üzere mukaddema imtiyaz verilmiş olan Mösyö Edwars tarafından takdim kılınan Fransızca bir kıta mektubun tercümei mealinde bir vakitten beri serzede-i sahada zuhur olan bazı vukuatı politikiyeden ve İzmir'in iki defa harikzede olmasından naşi mumaileyh ile akt olunan mukavelenamede meşrut olan müddet zarfında işe bet ve mübaşeret olunamamış olduğundan bahisle kendisine bir sene daha müddet itasını istida olunmuş olması ile keyfiyet Meclis-i Ahkâm-ı Adliyenin kavanin ve nizamat dairesinde ledelmüzakere mümaileyhin müddeti mezkure zarfında işe başlaması lazımeden olduğu halde sureti ifadeye nazaran bu babda bazı mevani mücbire zuhur ile bu şartı ifâya muvaffak olamamış olduğuna ve şehri mezkurda gaz işali ise muhassehatı adideyi mucip bulunduğu mebni bazı emsaline verildiği misüllü bermucibi istida mumaileyhe dahi bu tarihten itibaren bir sene daha müddet itası ile keyfiyetin mukavelename-i mezkurun kaydıbalasına şerh verilmek üzere divan-ı hümayun kalemine ve beyanı hali mutazammun mümaileyh yedine birer kıta ilmühaber itası bittensip ol babda daire-i mezkureden takdim kılınan mazbata üzerine bilistizan irade-i seniye-i hazreti padişahi dahi müteallik ve şerefsudur buyrularak iktizayı alisi icra kılınmış olmağla bermucibi irade-i seniyye karar keyfiyetini mübeyyin mümaileyh yedine işbu memhur ilmühaber ita kılındı. Fi 15 Rebiülaher sene 1278 / Meclis-i Ahkâm-ı Adliye. BCA. 230. 122.2.1 Lef 7. (23 Aralık 1897). İzmir Havagazı Şirketi Mukavelei Asliye ve Müzeyyelâtı –Ahenk Matbaası- tarih yok, s. 5.*

verilmesi kararını da benimsemiştir⁴²⁸. Bu bağlamda Osmanlı Hükümeti'nin, İzmir şehrinin havagazıyla aydınlatılabilmesi adına imtiyaz sahibine her türlü kolaylığı sağladığını ifade edebiliriz.

Karşılaştığı sorunlardan dolayı Osmanlı Hükümeti'nden talep ettiği ek süreleri alan Edwards, öncelikli olarak şirketin kurulması yönünde çalışmalara başlamıştır. Nihayet şirketin 2 Haziran 1862'de "Osmanlı Gaz Şirketi" ismi ve 100.000 Sterlin sermaye⁴²⁹ ile Londra'da⁴³⁰ kurulduğunu görmekteyiz. Şirketin kuruluşu İngiliz basınında; "*İzmir şehrini aydınlatmak üzere Sultan'dan çok uygun bir ücretle kırk yıllığına imtiyaz alınmıştır. Şirketin sermayesi 100.000 Sterlin, hisse senetlerinin bir tanesinin fiyatı ise 5 Sterlin olarak belirlenmiştir. Şirketin yönetim kurulu, Londra'nın önemli gaz şirketlerinde görev alan, deneyimli kişilerden oluşmaktadır*"⁴³¹ şeklinde yer almaktadır. Nitekim The Observer'ın 8 Haziran 1862 tarihli ve "Ottoman Gas Company" başlıklı haberinde şirketin yönetim kurulu şu şekilde verilmektedir⁴³²;

Başkan: Simon Adams Beck, aynı zamanda Londra merkezli Chartered Gaz Şirketi'nin müdürü,

Üye: Eliot Yorke, İngiltere Ulusal Bankasında yönetici,

⁴²⁸ BOA. İ.MVL. 456/20439 Lef 3 ve 4. (10.R.1278/15 Ekim 1861)

⁴²⁹ The Manchester Guardian, Commercial Intelligence, The Money Market, 2 Haziran 1862, s. 2; The Observer, 2 Haziran 1862, s. 4.; Erkan Serçe şirketin sermayesinin 80.000 Sterlin olduğunu ifade etmektedir. Bkz. Cevat Sami – Hüseyin Hüsnü, İzmir 1905, Yayına Hazırlayan: Erkan Serçe, İzmir 2000, 158; Aynı şekilde Jacob de Andria'da şirketin sermayesinin 80.000 Sterlin olduğunu belirtmektedir. Bkz. Jacob de Andria, Incicateur des Professions Commerciales & Industrielles de Smyrne et de L'Anatolie Etc., Smyrne 1895, s. 21; Konsolosluk raporları ise 90.000 Sterlin olduğunu ifade etmektedir. Bkz. İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914), İzmir Ticaret Odası Yayınları, İzmir 1998, s. 149;1894 yılına ait bir arşiv belgesinde ise şirket sermayesinin 73.373 İngiliz lirası olduğu belirtilmektedir. Bkz. BCA. 230...122.1.2. Lef 2. (20Temmuz 1894).

⁴³⁰ Şirketin adresi, Cophall-court, Throgmorton Street Nu: 6-Londra olarak gözükmektedir. Bkz. The Manchester Guardian, 9 Haziran 1862, s.9; The Observer, *Ottoman Gas Company (Limited)*, 13 Haziran 1862, s.1.

⁴³¹ The Manchester Guardian, *Commercial Intelligence, The Money Market*, 2 Haziran 1862, s. 2

⁴³² The Observer, *Ottoman Gas Company (Limited)*, 8 Haziran 1862, s.9; 20 Temmuz 1894 tarihinde ise şirketin yönetim kurulunda şu isimler bulunmaktadır: Heyet-i İdare Reisi Mösyö Edwards Hörn, üyeler Stefanos Robert Klark, Aleksander Döv, John Gandon, Con Urvel. Yönetim kurulunda ismi geçen tüm şahıslar İngiltere tebaasındandır. Bkz. BCA. 230..122.2.1 Lef 2. (20 Temmuz 1894)

Üye: Edward Horner⁴³³, Londra Phoenix Gaz Şirketi'nde başkan yardımcısı,

Üye: John Bell

Üye: Howe Brown, Chartered Gaz Şirketi'nde müdür yardımcısı,

Üye: HenryDefell, Chartered Gaz Şirketi'nde yönetici,

Üye: Donald Fraser,

Şirketin Avukatı: Dawes and Sons avukatlık bürosu,

Banka: Barnett Hoares ve şirketi,

Danışman Mühendisler: George Lowe ve Richard Bayliss.

Görüldüğü üzere şirketin yönetim kurulu incelendiğinde gerçekten de kurulda görev alan pek çok yöneticinin aynı zamanda farklı şirketlerde de üst düzey yönetici olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Burada dikkatimizi çeken önemli hususlardan biri ise Osmanlı Hükümeti'nden imtiyazı alan Antoni Edwards'ın şirket yönetim kurulunda isminin hiçbir şekilde geçmiyor olmasıdır. Diğer imtiyazlarda da görüleceği üzere bu noktada ortaya şöyle bir tablo çıkmaktadır ki; imtiyazı almak isteyen kişi ya da şirketler genellikle imtiyazı, hükümet nezdinde itibarı olan ve bir şekilde hükümet ile bağlantısı olan kişiler vasıtasıyla alma teşebbüsünde bulunuyorlardı. Bu yönüyle İzmir'in havagazıyla aydınlatılması imtiyazını almak isteyen İngiliz sermayesi, İstanbul'da bulunan Journal de Constantinople gazetesinin İngiliz sahibi Antoni Edwards'ı aracı olarak kullanmıştır diyebiliriz.

Şirketin Kasım 1863'de gerçekleşen olağan toplantısında, fabrikanın inşaatı için merkezi Glasgow'da bulunan Laidlaw and Sons şirketiyle anlaşma imzalandığı, fabrika binalarının yapımı ve İzmir'de sokaklara gaz borularının döşenmesi işi de dâhil olmak üzere Laidlaw and Sons şirketine toplamda 23.637 Sterlin ödeneceği ifade edilmiştir. Ayrıca toplantıda, İzmir'de çalışmaların hızla

⁴³³ Edward Horner'ın ilerleyen süreçte şirketin başına geçtiğini görmekteyiz. The Manchester Guardian, *Joint-Stock Companies*, 28 September 1887, s. 4; BCA. 230.122.1.2. Lef 2. (20 Temmuz 1894)

ilerlediği ve Vali Ahmet Paşa'nın fabrikanın bir an tamamlanması için önemli gayretlerinin olduğu da⁴³⁴ belirtilmiştir.

Osmanlı Gaz Şirketi adı altında İzmir'de faaliyetlerine başlayan şirket, kısa süre içerisinde yönetim kurulunda "danışman mühendis" sıfatıyla görev alan Richard Bayliss'i İzmir'e göndermiştir⁴³⁵. Daha sonra, yine İzmir'deki havagazı fabrikasının yapımı ve boruların döşenmesi işine refakat etmek üzere, Mösyö Bilod(?) ve Mösyö Lirlov'u⁴³⁶ İzmir'e göndermiştir⁴³⁷. Mösyö Edwars fabrikanın inşası esnasında hükümete müracaat ederek, mukavelede de belirtildiği⁴³⁸ üzere, fabrikanın inşası için gerekli olan makine, boru ve gerekli diğer aletlerin gümrük resminden muaf tutulmasını talep etmiştir⁴³⁹. Edwars'ın bu talebi, demiryolları şirketlerine tanınan vergi muafiyetleri de göz önünde bulundurularak Meclis-i Vala'da görüşülmüştür. Zira, demiryolu şirketlerinin yurtdışından getirdikleri makine ve teçhizatların Osmanlı Devleti bünyesinde üretiminin yapılamıyor olması, buna karşılık gaz şirketinin fabrika için kullanacağı makineler haricindeki diğer alet ve edevatın Memalik-i Mahrûse-i Şâhâne'de üretiliyor olması ve bu nedenle, bu tür teçhizatın yurtdışından getirilmesinin yerli sanayiciyi zor durumda bırakacağı yönünde bir görüş ortaya çıkmıştır. Ancak bununla birlikte yapılan görüşmelerde, İzmir şehrinin gaz ile aydınlatılması meselesinin önemli olduğu vurgulanarak, fabrikanın bir an önce tamamlanması adına, sadece fabrika inşaatı tamamlanıncaya kadar yurtdışından getirilecek olan her türlü makine ve teçhizatın gümrük resminden muaf tutulmasına karar verilmiştir⁴⁴⁰.

Osmanlı Hükümeti'nden bu konuda gerekli yardımı gören şirket, İzmir'in havagazıyla aydınlatılması hususundaki çalışmalarına hız vermiştir. Bu bağlamda

⁴³⁴ The Observer, *Ottoman Gas Company (Limited)*, 13 September 1863, s.9.

⁴³⁵ BOA. *HR.TO.* 440/58 Lef 1. (9 Eylül 1862)

⁴³⁶ Belgeden anlaşıldığı kadarıyla Mösyö Lirlov konusunda oldukça uzman biriydi. Zira İzmir'in dışında, Petersburg, Torino, Palermo, Danimarka ve Brezilya'da da gaz fabrikalarının yapımında görev almıştır. Bkz. BOA. *HR.TO.* 443/30 (20 Temmuz 1863)

⁴³⁷ BOA. *HR.TO.* 443/30 (20 Temmuz 1863)

⁴³⁸ Edwars ile yapılan sözleşmenin 4. Maddesi: "Fabrikanın inşası ve gazın ihracı için gerekli olan kereste, alet, edevat ve makineler vergilerden muaf tutulacaktır. Buna karşılık maden kömürü vergiye tabi olacaktır. Ayrıca şirket mahallince ödemesi gereken her türlü vergiyi de ödeyecektir" şeklindeydi.

⁴³⁹ BOA. *İ.MVL.* 478/21656. Lef 2-3. (11.C.1279/03 Aralık 1862)

⁴⁴⁰ BOA. *İ.MVL.* 478/21656. Lef 2-3. (11.C.1279/03 Aralık 1862)

müteahhit şirket olan Laidlaw and Sons firması, İzmir havagazı fabrikası inşaatını ve sokaklara yerleştirilmesi gereken havagazı lambalarının döşenmesi işini 1864 yılının sonlarında tamamlamıştır⁴⁴¹.

d. İzmir Havagazı Fabrikasının Faaliyete Geçmesi, Fenerler ve Ücretleri

1864 yılında tamamlanan havagazı fabrikası vasıtasıyla, İzmir’de ilk havagazı fenerlerinin Frenk mahallesine yerleştirildiği tahmininde bulunmamız hiç de zor değildir. Zira Frenk Mahallesi, XIX. yüzyılın ilk yıllarından itibaren şehirde gerçekleşmeye başlayan imar faaliyetlerinden ilk yararlanan mahalledir. Bu yönüyle İzmir’in Frenk Mahallesi, İstanbul’un Galata ve Pera (Beyoğlu) semtleriyle büyük oranda benzerlik göstermektedir. Nitekim İstanbul’da gerçekleşen her türlü imar faaliyetlerinden ilk olarak, gayrimüslim nüfusun yoğun olarak yaşadığı ve Avrupa kökenli Levantenlerin gelişimine büyük katkıda buldukları Galata ve Pera semtleri yararlanmaktaydı. Daha önce de ifade ettiğimiz üzere İstanbul’da, Dolmabahçe Sarayı’nın havagazıyla aydınlatılmasından hemen sonra havagazından istifade eden ilk semtler Galata ve Pera olmuştu. Bu noktada, bahsi geçen semtlerde yaşayan gayrimüslim nüfusun taleplerini de göz ardı edemeyiz. Nitekim Ahmet Vefik Paşa Meclis-i Mebusan’da belediye kanunu görüşülürken, Galata-Beyoğlu ile Kasımpaşa’yı ilginç bir biçimde karşılaştırmış ve *bunlar gaz ister, berikiler kaz bile bulamaz* ifadesini kullanmıştır. Ahmet Vefik Paşa bu suretle havagazı, su, parke kaldırım isteyen Galata-Beyoğlu ile ekmek derdindeki fakir İstanbul semtlerinin aynı hizmet beklentisi içerisinde olamayacağını vurgulamıştır⁴⁴². İstanbul’da yaşanan bu gelişmelerin neredeyse aynısı İzmir’deki Frenk Mahallesi için de geçerli olmuştur.

Frenk ya da Frank Mahallesi olarak adlandırılan bu mahalle, XIX. yüzyılın ikinci yarısında İzmir’in en önemli mahallesi konumundaydı⁴⁴³. Sokaktaki

⁴⁴¹ BOA. İ.MVL. 695/46. (25.B.1281/24 Aralık 1864).

⁴⁴² İlber Ortaylı, Tanzimat Devrinde Mahalli İdareler (1840-1880), Ankara 2000, s. 142.

⁴⁴³ Çınar Atay, Frenk Sokağından şu şekilde bahsetmektedir: “*Sultan Caddesi diye de anılan sokağın başlama noktası Vezir Han idi. Buradan itibaren dört ayrı kısımda mütalaa edilirdi. Doğuya gittikçe değişik isimler alırdı. Bunlar sırası ile Mahmudiye, Mecidiye, Terifiye ve*

dükkânların ve tüccarların tamamına yakını Fransız olduğu için bu isimle anılan⁴⁴⁴ mahallenin kaldırım taşları 1834 yılında döşenmiş, 1835 yılında da İzmir’de ilk kez Frenk Sokağı aydınlatılmıştır⁴⁴⁵. Konuyu bu minvalde ele aldığımızda bahsi geçen sokağın İzmir için ne denli önemli olduğu ortaya çıkar. Ayrıca bu mahallede yaşayan gayrimüslim nüfusun çeşitliliği ve her azınlığın kendi konsolosluğu vasıtasıyla gerek yerel gerekse merkezi idarecilere sürekli şikâyetle bulunmak yoluyla beledi hizmetlerin sağlanması yönündeki talepleri de, bahsi geçen imar faaliyetlerinden öncelikli olarak yararlanmalarını sağlamıştır.

Havagazı fabrikasının inşaatının tamamlanmasının ve başta Frenk Mahallesi olmak üzere İzmir sokaklarına yavaş yavaş gaz fenerlerinin döşenmeye başlanmasının hemen ardından, fenerlerde kullanılacak olan gazın ücreti meselesi gündeme gelmiştir. Gerek evlerde gerekse İzmir sokaklarının aydınlatılmasında kullanılacak olan havagazının ücretine dair, Osmanlı Hükümeti ile Edwars arasında 1859 yılında imzalanan mukavelede kesin bir ücret tarifesine yer verilmemiştir. Nitekim mukaveledenin sadece 5. maddesinde⁴⁴⁶ havagazı ücretine değinilmiş ve burada da ücretin ne olacağından ziyade, en fazla ne kadar olabileceği üzerinde durularak, 1 metreküp havagazı fiyatının 110 parayı aşamayacağı⁴⁴⁷ yönünde mutabakata varılmıştır. Ancak daha sonraki süreçte görmekteyiz ki, taraflar arasında yapılan görüşmeler neticesinde Osmanlı Hükümeti, İzmir sokaklarında yanacak olan her havagazı feneri için şirkete yıllık 1300 kuruş gaz ve 50 kuruş da bakım ücreti⁴⁴⁸ olmak üzere toplamda 1350 kuruş ödemeyi taahhüt etmiştir.

Mesudiye’dir. Mahmudiye Caddesi bugün tahminen Halit Ziya Bulvarı’na, Mesudiye ise tahminen Kıbrıs Şehitleri Caddesine tekabül eder”. Bkz. Çınar Atay, Tarih İçinde İzmir, İzmir 1978, s. 29.

⁴⁴⁴ Atay, a.g.e., s.29.

⁴⁴⁵ Rauf Beyru, “İzmir’de Belediyeden Önce Belediyecilik 19. Yüzyıl”, Derleyen: Yiğit Gülöksüz, Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi ODTÜ Kasım 1981, Ankara 1982, s. 140.

⁴⁴⁶ Mukavelede 5. Madde de şu ifadeler yer almaktadır; “*Şirket, gaz fenerlerinin ve teferruatlarının mahallerine döşenmesi ve bunların yakılması imtiyazına sahip olacaktır. Bir metreküp gazın ücreti 110 parayı geçmeyecektir. Hükümet tarafından yapılan gaz fenerleri için bu rakam üzerinden onda bir indirim yapılacaktır*”. Bkz. BOA. İ.DH. 431/28533 (11 .L. 1275/14 Mayıs 1859).

⁴⁴⁷ Bkz. BOA. İ.DH. 431/28533 (11.L.1275/14 Mayıs 1859).

⁴⁴⁸ BOA. İ.MVL. 695/46. (25.B.1281/24 Aralık 1864)

Aynı dönemde İstanbul'da, her bir fener için imtiyazı alan havagazı şirketine yıllık 1200, Atina'da ise 995 kuruş ödenmekteydi⁴⁴⁹. İstanbul ve Atina'da ki ücretlerle mukayese edildiğinde Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde en yüksek anlaşmanın, İzmir havagazı şirketiyle yapıldığını görmekteyiz. Bu durumu göz önünde bulunduran hükümet yetkilileri, fenerlerde kullanılacak olan havagazının ücretini belirlemek, başka bir ifadeyle fiyatlarda indirim sağlamak amacıyla şirket yetkilileri ile bir kez daha görüşmelere başlamıştır. O güne kadar şirketten gelen her türlü talebi, İzmir halkının ve devletin menfaatleri doğrultusunda kabul ederek, şirkete gerekli kolaylıkları sağlayan Osmanlı Hükümeti'nin indirim talebine, şirketin Londra'daki merkezinden olumlu yanıt verilmiştir. Bu bağlamda taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre, her fener için yıllık 800 kuruş gaz ve 50 kuruş da bakım ücreti olmak üzere toplamda 850 kuruşa anlaşmaya varılmıştır. Ayrıca İzmir sokaklarındaki havagazı lambalarının sayısı beş yüze ulaştığında, ücretin tekrar müzakere edilerek bir kez daha indirim yapılması da anlaşma şartlarında yer almıştır⁴⁵⁰.

Bu anlaşma doğrultusunda, hızla gelişmekte olan İzmir şehrinin tüm sokaklarının havagazıyla aydınlatılması adına her geçen yıl havagazı lambalarının sayısı artmıştır diyebiliriz. Bununla birlikte yine anlaşma metninde yer alan, fener sayısı arttıkça *fenerlerde kullanılan havagazı ücretinde şirket tarafından gerekli indirim yapılır* maddesine binaen, daha önce de ifade ettiğimiz üzere İzmir'deki gaz fenerlerinin sayısının yıldan yıla arttığını, buna karşılık anlaşmada da ifade edildiği gibi havagazı ücretinde şirket tarafından gerekli indirimlerin yapıldığını görmekteyiz. Nitekim 1877 yılında Osmanlı hükümeti, İzmir'deki 520 havagazı fenerine, şirket tarafından 30 tane daha ilave edilerek bu sayının 550'e çıkarılmasına, buna karşılık her bir fener için yıllık 725 kuruş ödemek üzere şirketle anlaşma sağlamıştır⁴⁵¹.

1879 yılına gelindiğinde İzmir sokaklarındaki havagazı fenerlerinin sayısı 1.000'e ulaşmış ve her bir fener için şirkete yıllık 560 kuruş ödenmesi yönünde

⁴⁴⁹ BOA. *İ.MVL.* 695/46. (25.B.1281/24 Aralık 1864)

⁴⁵⁰ BOA. *İ.MVL.* 695/46. (25.B.1281/24 Aralık 1864)

⁴⁵¹ BOA. *Y.EE.* 40/130 Lef 2. (16.B.1294/27 Temmuz 1877)

taraflar arasında mutabakata varılmıştır. 1885 yılında ise İzmir sokaklarında yanmakta olan fenerlerin sayısı 1.042 adetti ve bu rakamın 1.600'e ulaşması için çalışmalar sürmekteydi⁴⁵². 1895 yılına gelindiğinde, İzmir ve Göztepe'deki fenerlerin sayısının 1.701 adet⁴⁵³ olduğunu görmekteyiz. Bu rakama ilaveten Bornova'ya da 33 adet havagazı fenerinin yerleştirilerek toplamda bu rakamın 1.734'e ulaştığını ifade edebiliriz. Bu tarihte havagazı fabrikasının İzmir'de 75 km'lik şebekesi⁴⁵⁴ bulunmaktadır. 1897 yılında ise şirketin havagazı şebekesinin uzunluğu 85 km'ye, fenerlerin sayısı ise 1.760 adede ulaşmıştır⁴⁵⁵. 1903-1905 yılları arasında ise İzmir sokaklarındaki havagazı fenerlerinin sayısı 2.400'ü⁴⁵⁶ bulmuş ve bu dönemde fener başına şirkete 400 kuruş ödenmiştir. Yine bu dönemde Bornova'daki fenerlerin sayısı 75 adede çıkarılmış ve havagazı şebekesinin uzunluğu yaklaşık 100 km'ye ulaşmıştır⁴⁵⁷. 1914 yılında ise 2900'e ulaşan havagazı fenerlerinin her biri için şirkete 370 kuruş ödenmesi kararlaştırılmıştır⁴⁵⁸.

İzmir'deki havagazı fenerlerinin sayısının artmasındaki en büyük etken, şehrin git gide Osmanlı Devleti'nin en önemli ticaret merkezi haline gelerek hızla büyümesi, bu bağlamda hızlı nüfus artışının yaşanmasıdır. Diğer bir etken olarak ise, ülkenin diğer şehirlerinden farklı olarak İzmir'deki, Avrupai eğlence hayatının sabahlara kadar sürmesi⁴⁵⁹, özellikle sahil şeridinde bulunan gazino, birahane, tiyatro, konsolosluklar ve zengin tüccarlara ait evlerin fazlalığıdır diyebiliriz. Zira

⁴⁵² BOA. ŞD. 74/4355 Lef 1. (4.C.1302/21 Mart 1885); Belediye yeni fenerlerin 2. Kordon, Türk mahalleleri, Göztepe, Karataş ve Bornova'ya yerleştirilmesini öngörmekteydi. Bkz. Aynı belge.

⁴⁵³ Andria, a.g.e., s. 21.

⁴⁵⁴ Andria, a.g.e., s. 21.

⁴⁵⁵ İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914), İzmir Ticaret Odası Yayınları, İzmir 1998, s. 149.

⁴⁵⁶ Erkan Serçe tarafından yayına hazırlanan "İzmir 1905" adlı eserin 62. sayfasında izmir sokaklarındaki havagazı fenerlerinden şu şekilde bahsedilmektedir: " ... şehrin beşinci ve altıncı derecedeki sokaklarında bile bulunmak şartıyla 2.200'den fazla fener mevcut bulunmaktadır... ". Aynı eserin 158. Sayfasında ise bu rakam "...2.000'den fazla" olarak ifade edilmektedir. Bkz. Cevat Sami – Hüseyin Hüsnü, İzmir 1905, Yayına Hazırlayan: Erkan Serçe, İzmir 2000, s. 62-158. Sadık Kurt ise bu rakamı 1903 yılı için 2.400 olarak vermiştir. Bkz. Kurt, a.g.t., s. 126; Arşiv belgelerinde ise 1897 yılında İzmir'de 1.700 adet havagazı fenerinin bulunduğu belirtilmektedir. Bkz. BOA. ŞD. 2675/23 Lef 2. (28 .N.1314/02 Mart 1897)

⁴⁵⁷ Serçe, a.g.e., s. 158.

⁴⁵⁸ Kurt, a.g.t., s. 126.

⁴⁵⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Pınar İlhan, Gezginlerin Gözüyle İzmir XIX. Yüzyıl I., İzmir 1994.

havagazı şirketinin faaliyete geçtiği ilk yıllardan itibaren, gayrimüslim ve Levantenlerin yoğun olarak yaşadıkları bölgelerden önemli miktarda talep gelmekte ve bu yönüyle şirket ağırlıklı olarak bu bölgelerin aydınlatılmasına önem vermekteydi. Buna karşılık XX. yüzyıl başlarında şehrin Türk kesimleri ise hâlâ karanlıktı⁴⁶⁰. Türk nüfusun yoğun olarak yaşadığı Ballıkuyu, Dolaplıkuyu, Değirmendağı ve Mısırlı Caddesi 1910 yılında⁴⁶¹, yukarı kesimlerde bulunan Eşrefpaşa, Orhaniye, Kadiriye, Aziziye ve Süleymaniye mahalleleri ise 1925 yılından⁴⁶² itibaren havagazıyla aydınlatılmaya başlanmıştır.

Şehrin Türk kesimlerinin havagazıyla geç tanışmasının bir başka nedeni, sokakların aydınlatılması için sarf edilen gazın ücretinin belediye tarafından karşılanamamasıydı. Nitekim şirket, mevcut fener ücretlerinin ödenemediğini ileri sürerek zaman zaman fenerleri yakmamış, ayrıca şehrin ihtiyaç duyulan bölgelerine özellikle de Türk nüfusun yoğun olarak yaşadıkları mahallelere yeni yatırımlar yapmaktan kaçınmıştır.

e. İzmir Belediyesi İle Havagazı Şirketi Arasındaki İlişkiler

İzmir’de belediye kurulmadan evvel, sokaklarda yanan fenerlerin ücretinin, aydınlatmadan istifade eden sokak sakinlerinden tahsili hususunda hükümet ile şirket anlaşmıştı. Anlaşmaya rağmen şirket, alacaklarını ahaliden tahsil edememiş ve toplamda 246.000 kuruşluk bir borç birikmişti. Alacaklarını tahsil edemeyen şirket ise zaman zaman fenerleri yakmıyor⁴⁶³ ya da sözleşme şartlarına aykırı olarak geç saatlerde yakıp, vaktinden evvel fenerleri söndürüyordu. Daha sonraki süreçte ise şirket farklı bir yola müracaat etmiş ve borca karşılık mukavelede yer alan “*imtiyazın 20 yılından itibaren gelirlerinin %5’ini hükümete terk edilmesi*” şartını yerine getirmeyerek, zararını bu şekilde

⁴⁶⁰ Yaşar Aksoy, Bir Kent Bir İnsan, İstanbul 1986, s. 82.

⁴⁶¹ Ahenk, 5 Mayıs 1326.

⁴⁶² Bkz. Haydar Rüştü Öktem, “Yukarı Mahalleler İçin Su, Yol ve Ziya (Işık) Lazımdır”, Anadolu, 4 Temmuz 1340; Ahenk, 31 Mart 1341; Kurt, a.g.t., s. 124-125.

⁴⁶³ İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre..., s. 10.

telafi etmeye çalışmıştır. Bu bağlamda şirket yaklaşık 4 yıl ödemesi gereken %5'lik payı hükümete ödememiştir⁴⁶⁴.

İzmir Belediye'si⁴⁶⁵ kurulduktan sonraki süreçte fenerlerin belediyeye maliyetini ele aldığımızda, bu maliyetin yılda yaklaşık 8.000 lira olduğunu görmekteyiz. Buna karşılık şirketin hükümete vermeyi öngördüğü gelirlerinin %5'lik kısmı ise 321,5 İngiliz Lirasına tekabül etmekteydi. Ekonomik anlamda oldukça sıkıntılı günler geçiren İzmir Belediyesi, en azından bu miktarın hükümet tarafından belediyeye terkedilmesini talep etmiştir. Meclis-i Vükelâ'da konu görüşülmüş ve belediyenin bu isteği yerinde bulunarak, 19 Ekim 1882'den itibaren şirketin ödemesi gereken %5'lik pay iki belediyeye terkedilmiştir⁴⁶⁶. Ancak yukarıda da ifade ettiğimiz üzere fenerlerin maliyeti oldukça yüksekti ve devlet tarafından kendilerine aktarılan %5'lik pay, genel maliyetin çok cüzi bir miktarını karşılamaktaydı.

İzmir Belediyesi'nin gaz ücretini karşılayamamasının en önemli sebebi, kasaplardan alınmakta olan zebhiye vergisinin belediyenin kaynakları arasından çıkarılmasıdır. Zira zebhiye vergisi, 1879 yılından⁴⁶⁷ itibaren, İzmir şehrinin aydınlatılma masraflarını karşılamak üzere tesis edilmiş⁴⁶⁸ olmasına rağmen, hükümetin aldığı bir kararla bu vergi 1888 yılından itibaren hazineye aktarılmaya başlamıştır⁴⁶⁹. Bu nedenden dolayı yaklaşık iki yıl içerisinde belediyenin gaz

⁴⁶⁴ BOA. *ŞD.* 74/4355 Lef 1. (4.C.1302/21 Mart 1885)

⁴⁶⁵ İzmir Belediyesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Erkan Serçe, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye (1868-1945)*, İzmir 1998.

⁴⁶⁶ BOA. *MV.* 20/5 (18.Ş.1304/12 Mayıs 1887); BOA. *İİMMMS* 90/3816 (23 .Ş. 1304/17 Mayıs 1887); BOA. *DH.MKT.* 1428/61 (9.L.1304/7 Temmuz 1887); BCA. 230...122.2.1. Lef 33-34. (23 Aralık 1897).

⁴⁶⁷ BOA. *DH.MKT.* 289/60 (29.Ra.1312/29 Eylül 1894).

⁴⁶⁸ BOA. *DH.MKT.* 1540/103 (3.M.1306/9 Eylül 1888); BOA. *DH.MKT.* 1722/34 (15.N.1307/4 Mayıs 1890); BOA. *DH.MKT.* 1759/5 (24.M.1308/9 Eylül 1890); BOA. *DH.MKT.* 1752/6 (1.M.1308/17 Ağustos 1890); Osmanlı döneminde havagazı ya da elektrikle aydınlatma yapılan İstanbul, Beyrut, Selanik, Şam ve Edirne gibi şehirlerde yaşayan halktan "tenviriye parası" (aydınlatma) alınmaktaydı. İzmir'de ise zebhiye vergisi havagazı fenerlerinin giderlerine karşılık tutulduğu için halktan tenviriye parası alınmıyordu. Bkz. Kurt, a.g.t., s. 131.

⁴⁶⁹ BOA. *DH.MKT.* 1875/58 (3.Ra.1309/7 Ekim 1891); BOA. *DH.MKT.* 1903/86 (19.Ca.1309/21 Aralık 1891)hükümet sadece zebhiye vergisini değil, ayrıca kantar vekili ve hayvan rüsumunun da hazine tarafından alınması kararını almıştır. Dolayısıyla belediyenin gelirlerinden yaklaşık 100.000 liralık bir miktar hazineye aktarılmıştır. Bkz. BOA. *DH.MKT.* 1926/28 (25.B.1309/24 Şubat 1892).

şirketine borcu 583.706 kuruşa⁴⁷⁰ ulaşmış ve belediye bu borcunu ödeyemez hale gelmiştir⁴⁷¹. Şirketin de gazları söndüreceğini ifade etmesinden dolayı, konu Meclis-i Vükelâ'da görüşülmüş ve gaz masraflarını karşılamak üzere zebhiye vergisinin tekrar belediyeye bırakılması kararı alınmış⁴⁷² ve bu karar şirkete de tebliğ edilmiştir⁴⁷³.

Arşiv belgelerine yansıyan bir diğer husus ise, 1890 yılına gelindiğinde belediyenin ayrılarak, I.Daire-i Belediye ve II. Daire-i Belediye olarak hizmetleri yürütmeye başlamasıdır. Ancak bu süreçte görülmektedir ki, I. Daire-i Belediye, gaz ücretlerini ödeyemez duruma gelmiştir. Nitekim belediyenin gaz şirketine önceki yıllardan toplam 4.000 Lira gaz borcu birikmişti⁴⁷⁴. Alacaklarını tahsil edemeyen şirket ise, alacaklarının ödenmemesi durumunda fenerleri söndüreceğini hükümete bildirmiştir. Bu durum karşısında hükümet ise “*ıslahhane piyango parasından*” I. Daire Belediye’ye beş bin mecdiye aktararak, gaz şirketine olan borcun kapatılmasını sağlamaya çalışmıştır. Ancak şirket, hükümete müracaat ederek, belediyenin bu parayı ödemediği gibi 3.600 lira yeni borcunun biriktiğini bildirerek, 6 Ağustos gününden itibaren havagazı fenerlerini yakmayacağını bildirmiştir. Durumdan haberdar olan hükümet, I. Daire-i Belediye’nin bu işin üstesinden gelemeyeceğini, bu şekilde devam ettiği sürece şirketin alacaklarının günden güne artacağını, diğer taraftan yine aynı belediye tarafından süpürgeciler ve arabacıların maaşlarının uzun süreden beri ödenmediği ve kaldırımların bakımsız olduğu ileri sürülerek, bu belediyenin kapatılması kararını almıştır. Zira daha önceleri bir belediye olan İzmir Belediyesi’nin, ikiye ayrılmasının masrafları arttırdığı, II. Daire Belediye’nin gaz ücretleri de dâhil olmak üzere yetki alanındaki tüm işlerin üstesinden geldiği, buna karşılık I. Daire-

⁴⁷⁰ BOA. *DH.MKT.* 1875/58 (3.Ra.1309/7 Ekim 1891).

⁴⁷¹ BOA. *DH.MKT.* 1722/34 (15.N.1307/4 Mayıs 1890); BOA. *DH.MKT.* 1759/5 (24.M.1308/9 Eylül 1890); BOA. *DH.MKT.* 1752/6 (1.M.1308/17 Ağustos 1890).

⁴⁷² BOA. *DH.MKT.* 1759/5 (24.M.1308/9 Eylül 1890); BOA. *DH.MKT.* 1752/6 (1.M.1308/17 Ağustos 1890); BOA. *DH.MKT.* 1829/96 (15.Ra.1309/19 Ekim 1891).

⁴⁷³ BOA. *ŞD.* 1207/9 Lef 1. (19.Ca.1314/26 Ekim 1896).

⁴⁷⁴ BOA. *Y.PRK.AZJ.* 17/41 (24.Z.1307/10Ağustos 1890); Başka belgelerde ise borcun 5.000 Lira olduğu ifade edilmektedir. Bkz. BOA. *DH.MKT.* 1722/34 (15.N.1307/4 Mayıs 1890); BOA. *DH.MKT.* 1752/6 (1.M.1308/17 Ağustos 1890); Belediyenin gaz şirketi borcu hakkında en kesin bilgiyi BOA. *DH.MKT.* 1875/58 (3.Ra.1309/7 Ekim 1891) tarihli belge vermektedir. Zira bu belgede zikredilen rakam 583.706 kuruştur yani yaklaşık 5.837 lira.

i Belediye'nin işlemez hale geldiğinden bahisle Ağustos 1888 itibariyle lağvedilmesi kararlaştırılmıştır⁴⁷⁵.

f. Havagazı İmtiyazının Uzatılması (27 Kasım 1897)

1859 yılında, 40 yıl süreyle A. Edwards'a verilen İzmir'in havagazıyla aydınlatılması imtiyazının süresi 1899 tarihinde sona ermekteydi. Havagazı şirketi daha imtiyaz süresi dolmadan evvel Osmanlı Devleti'yle yeni bir sözleşme yaparak, imtiyaz süresini uzatma arzusundaydı. Bu bağlamda, İzmir Havagazı şirketinin 1896 yılında imtiyaz süresinin uzatılmasına dair müracaatı üzerine⁴⁷⁶ Osmanlı makamları konuyu gündeme almıştır. Ancak hükümet önce, imtiyazın şartları, başlangıç ve bitiş tarihleri ile mukavelenamede “*imtiyaz süresinin uzatılmasına*” dair herhangi herhangi bir hüküm bulunup bulunmadığı yönündeki hususların tetkik edilmesi gerektiğine karar vermiştir⁴⁷⁷.

İzmir havagazı şirketinin, imtiyaz süresini uzatmaya yönelik müracaatının olduğu günlerde, Dersaadet Şirket-i Tenviriyye de İzmir şehrinin havagazıyla aydınlatma işine talip olmuştur⁴⁷⁸. Belçika menşeli şirket, Osmanlı Hükümeti'ne aşağıda tamamına yer verdiğimiz 21 Ocak 1897 tarihli ve şirket müdürü Chramou'nun, imzasını taşıyan dilekçeyle⁴⁷⁹ müracaat etmiştir.

İzmir şehrinin havagazıyla tenviri için şirketçe kabul edilen mevad ve şerâiti leffen huzur-u âlî-i nezaret penâhilerine arz ve takdim kılınmış ise de ma'lûm-ı âlî-fehimeleri olduğu üzere şerâit- mezkurenin hükümeti seniyyeye müfid ve gayet nâfi olduğu gibi şirket-i acizanemizin akdemce nail olduğu İstanbul şirketinin tenviratından bu ana değin intifâ etmediği halde gazın hidamat-ı sâiresinden hiçbir kusur vuku bulmamış ve hükümeti seniyyenin teveccühünü kazanmış ve müteaddid fedakarlık icra eylemiş

⁴⁷⁵ BOA. Y.PRK.AZJ. 17/41 (24.Z.1307/10Ağustos 1890).

⁴⁷⁶ BOA. BEO. 820/61461 Lef 1- 2. (23.S.1314/03 Ağustos 1896)

⁴⁷⁷ Hükümet yetkilileri, gaz şirketiyle imzalanan mukavelenamenin altında 21.Ş.1275 (30.09.1858) tarihi bulunuyor olmasına rağmen çeşitli sebeplerden dolayı şirketin işe başlayamadığını, bununla birlikte bu sürenin bir irade-i seniyye ile 1 yıl uzatıldığını, ancak bu sürenin hangi tarihten itibaren başladığı konusunun belirsiz olduğunu, bahsi geçen tarihin doğru olup olmadığının araştırılması için, imtiyaz hakkındaki ferman-ı ali, mukavelename ve şartnamenin tekrar incelenmesi yönünde bir karar almıştır. Bkz. BOA. BEO. 820/61461 Lef 2. (23.Ş.1314/03 Ağustos 1896);

⁴⁷⁸ BOA. BEO. 900/67471 (23.Ş.1314/27 Ocak 1897).

⁴⁷⁹ BOA. ŞD. 2675/23 Lef 4. (28.N.1314 /02 Mart 1897)

olduğuna ve İstanbul'un tenviratında icra eylediği hidâmât gibi İzmir şehrinde dahi icra ve deruhde edeceğine ve İstanbul şehrinin tenviratı için 200.000 Liradan ziyade sarf olunduğu halde hiçbir menfaat zuhur etmediği gibi gayet mutazarrır olduğu anlaşıldığından diğer bir imtiyaz-ı şirket-i acizanemize verileceğini akdemce vaat eylediğine ve ale'l-husus hükümet-i seniyye ile Belçika hükümeti beyinde ale'd-devam hüsnü i'tilaf ve muhabbetnâme bulunduğundan ve şirket-i acizanemiz dahi gazın imalatından ve umurusairesine habîr ve mücrib olduğuna binaen zikrolunan imtiyazın başkasından tercihiyle şirket-i acizanemize i'tâsını niyaz ve istirham eyleriz ol bâbda emr ü ferman hazreti menlehül emrindir...

Bu müracaat ile görölmektedir ki, İzmir şehrinin havagazıyla aydınlatılması meselesi yavaş yavaş İngiliz ve Belçika sermayesinin kıyasıya mücadele ettikleri bir mesele haline dönüşmüştür. Zira imtiyazı alabilmek adına ilerleyen süreçte hükümet nezdinde girişimlerin olduğu da görülecektir. Doğal olarak bu durumdan en kârlı çıkan taraf ise Osmanlı Devleti olmuştur. Zira 1859 tarihli mukavelename ile 40 yıllığına imtiyazı alan İngiliz menşeli İzmir Havagazı Şirketi, imzalanan ilk mukavelenamede imtiyaz süresi dolduğunda elindeki her şeyi devlete ücretsiz devretmeyi kabul etmişken, imtiyaz süresini yenileme aşamasına gelindiğinde bu maddeye şiddetle karşı çıkmıştır. Bu aşamada Osmanlı Devleti ile hâlihazırda İzmir'in havagazı imtiyazını almış olan şirketle anlaşamadığını görmekteyiz. Zira İzmir Havagazı Şirketi, imtiyaz süresinin 50 yıl süreyle uzatılması ve buna karşılık sözleşme tarihinin sonunda şirketin elindeki bütün alet ve edevatını hükümete devri ve şirket hasılatından %10'luk miktarın belediyeye devri gibi şartları kabul etmemiştir⁴⁸⁰. Şirket vekili konuya ilişkin Osmanlı hükümetine bir dilekçe sunmuş ve dilekçesinde hükümetin "*imtiyaz sona erdiğinde şirketinin bütün alet ve edevatını hükümete devri ve şirket hasılatından %10'luk miktarın belediyeye devri*" şartlarından vazgeçmesini talep etmiştir. Bu durum üzerine hükümet yetkilileri İstanbul Havagazı Şirketi'nin (Dersaadet Şirket-i Tenviriyye) İzmir için yaptığı teklifi değerlendirmeye almıştır⁴⁸¹. Yapılan değerlendirmeler neticesinde İstanbul Havagazı Şirketi tarafından yapılan

⁴⁸⁰ BOA. BEO. 900/67471 (23.Ş.1314/27 Ocak 1897); BOA. ŞD. 2675/23 Lef 4. (28.N.1314 /02 Mart 1897)

⁴⁸¹ BOA. BEO. 900/67471 (23.Ş.1314/27 Ocak 1897)

teklifin⁴⁸², İzmir Havagazı Şirketi'nden daha iyi şartlarda bir teklif olduğu ve dolayısıyla bu şirketle imzalanmak üzere mukavelename layihasının hazırlanması yönünde bir karara varmıştır⁴⁸³.

Osmanlı Hükümeti'nin havagazı imtiyazını bir başka şirkete vereceğini öğrenen İzmir Havagazı Şirketi yetkilileri, hükümete daha uygun şartlarda bir teklif vermek için harekete geçmiş ve yaşanan gelişmelerden İstanbul'daki İngiliz elçiliğini haberdar ederek, diplomatik kanallar vasıtasıyla Osmanlı hükümeti üzerinde bir baskı oluşturma gayreti içerisine girmiştir. Nitekim İngiltere'nin İstanbul'da bulunan elçisi, Osmanlı Hükümeti'ne müracaat ederek, İzmir Havagazı Şirketi Müdürü'nün İstanbul'a geldiğini ve daha iyi şartlara haiz bir teklif sunmak üzere görüşme talebinde bulunduğunu, görüşme gerçekleşinceye kadar hükümetin konuya ilişkin bir karar almaması⁴⁸⁴ yönünde talepte bulunmuştur.

İngiltere elçiliğinden gelen talebe rağmen süreç işlemektedir. Daha önce Meclis-i Nafia'da alınan karar gereğince, İzmir havagazı imtiyazı, İstanbul Havagazı Şirketi'ne verilmek üzereydi. Zira Meclis-i Nafia'da konuya ilişkin alınan karar gereğince mazbata, mukavele ve şartname layihaları hazırlanmış ve Ticaret ve Nafia Nezareti'nden Meclis-i Vükela'ya gönderilmişti. Meclisi Vükela ise mazbata, mukavele ve şartnamenin tetkik edilmesi ve sonucun bir hafta içinde bildirilmesi kaydıyla konuyu Şura-yı Devlet'e havale etmişti⁴⁸⁵. Aynı günlerde İstanbul'a ulaşan İzmir Havagazı Şirketi'nin müdürü John Gandon, hükümet yetkililerine imtiyazı uzatmak adına yeni bir teklifte bulunmuştur. Buna göre⁴⁸⁶;

1. Mevcut imtiyaz süresinin dolduğu günden itibaren geçerli olmak üzere sürenin 70 yıl müddetle uzatılması,

⁴⁸² Teklifin içeriğine ilerleyen sayfalarda yer verilecektir.

⁴⁸³ BOA. *BEO.* 900/67471 (23.Ş.1314/27 Ocak 1897)

⁴⁸⁴ BOA. *BEO.* 906/67939 (8.N.1314/10 Şubat 1897); BOA. *İ.HUS.* 52/1314-N-44 (25.N. 1314/27 Şubat 1897).

⁴⁸⁵ BOA. *MV.* 91/33 (19.N.1314/21 Şubat 1897); BOA. *ŞD.* 2675/23 Lef 2. (28.N.1314 /02 Mart 1897)

⁴⁸⁶ BOA. *ŞD.* 2675/23 Lef 2.(28.N.1314/02 Mart 1897); BOA. *BEO.* 921/69023 Lef 2. (14.L.1314/18 Mart 1897).

2. Şirket, gelirlerinden daha önce %5 olarak vermekte olduğu payı %10'a çıkaracaktır,
3. Mevcut 1.700 fener 800 adet fener ilave edilecek ve şirket her bir fener için yıllık (1 Lira 100 Kuruş hesabıyla) 435 Kuruş talep edecektir,
4. Aydınlatma için elektrik ya da başka bir şey kullanılmasına izin verilirse, şirkete öncelik tanınacak,
5. 70 yıllık imtiyaz süresi tamamlandığında, şirket elindeki bütün alet-edevat, gaz depoları, fabrika ve havagazı şebekesini ücretsiz olarak devlete devredecektir.

İzmir Havagazı Şirketi'nin bu teklifine rağmen, daha önce de belirttiğimiz üzere Osmanlı makamları Dersaadet Tenvir Şirketi'nin yaptığı teklifi devletin menfaatleri açısından daha uygun bulmuştur⁴⁸⁷. Şöyle ki, İzmir Havagazı Şirketi daha önce gelirlerinin %5'ini hükümete⁴⁸⁸ vermekteyken yeni teklifinde bu miktarı %10'a çıkarmaya ve imtiyaz müddetinin sonunda elindeki tüm alet-edevatı hükümete devretmeyi kabul etmiştir. Ancak buna karşılık imtiyaz süresinin 70 yıl olmasında da ısrarcı olmuştur. Ayrıca imtiyaz süresinin uzatılması halinde mevcut fenerlere 800 adet yeni fener eklemeyi ve her bir fener için yıllık 435 kuruş almak istediğini teklifinde belirtmiştir. Buna karşılık Dersaadet Tenvir Şirketi ise, tıpkı mevcut şirket gibi imtiyaz müddetinin sonunda fabrika ile tüm havagazı şebekesini ücretsiz olarak devlete devredeceğini taahhüt etmesinin yanı sıra hükümete aktaracağı payın % 25 olmasını⁴⁸⁹ ve imtiyaz süresinin 50 yıl olması teklifinde bulunmuştur. İmtiyaz süresinin daha kısa olması ve hükümete aktarılabacak payın %25 olması kesinlikle Osmanlı Devleti'nin menfaatlerine daha uygundu. Bununla birlikte yine Dersaadet Tenvir Şirketi'nin, İzmir'e 1.000 adet

⁴⁸⁷ Ticaret ve Nafiâ Nezareti, iki şirketinde tekliflerinin değerlendirilmesi ve mukayese edilmesi için nezaret müşavirliğini görevlendirmiştir. Burada yapılan değerlendirmelerde "*teklifât-ı âhirenin evvelkine müreccah olduğu*" kanaati hasıl olmuştur. Bkz. BOA. ŞD. 2675/23 Lef 7-9. (28.N.1314/02 Mart 1897).

⁴⁸⁸ Hükümetin havagazı şirketinden aldığı %5 oranındaki gelir daha sonra, İzmir Belediyesi'nin sokakların aydınlatılmasında kullanılan fenerlerin ücretini karşılayamamasından dolayı hükümetten tarafından belediyeye devredilmiştir.

⁴⁸⁹ BOA. ŞD. 2675/23 Lef 9. (28.N.1314/02 Mart 1897).

yeni havagazı feneri yerleştirmeyi taahhüt etmesi ve fener sayısı arttıkça gaz ücretinde de indirim gitmeyi kabul etmesi devlet menfaatleri açısından daha uygundu. Zira şirket ilk etapta her bir fener için dört lira alacağını, fener sayısı arttıkça bu rakamı 3 Lira'ya kadar düşüreceği⁴⁹⁰ vaadinde de bulunmuştur. Yine İzmir'deki resmi daireleri ücretsiz aydınlatacağı vaadinde bulunan şirketin, en önemli önerisi ise nakit olarak ödemeyi planladığı 50.000⁴⁹¹ liralık avanstı. Hatta şirket bu rakamı 60.000 liraya çıkarabileceğini ve istenildiği takdirde hemen ödeyebileceğini de ifade etmiştir⁴⁹².

Görüldüğü üzere Dersaadet Tenvir Şirketi'nin Osmanlı Hükümeti'ne yaptığı teklif her haliyle İzmir Havagazı Şirketi'nin teklifinden daha uygun şartlar içermekteydi. İmtiyaz süresinin daha kısa olması, mevcut şirketin 800 adet fener yerleştirme taahhüdüne karşılık 1.000 fener ile daha fazla yatırım yapacağını işaretlerini veren ve buna karşılık hem gaz ücretlerinde indirim yapmayı taahhüt ediyor olması hem de resmi daireleri ücretsiz aydınlatmayı kabul etmesi⁴⁹³, imtiyazı alma adına bu şirketi diğerine oranla bir adım öne geçirmiştir diyebiliriz. Zaten Osmanlı makamları da tüm bu ayrıntıları göz önünde bulundurarak, her iki şirketin de tekliflerini ayrı ayrı değerlendirmiş⁴⁹⁴ ve netice itibarıyla her halükarda Dersaadet Tenvir Şirketi'nin yaptığı teklifin devlet menfaatlerine daha uygun olduğu konusunda hemfikir⁴⁹⁵ olmuşlardır.

Bu şartlar altında İzmir şehrinin havagazıyla aydınlatılması imtiyazının 19 maddeden oluşan şartnamesi hazırlanmıştır⁴⁹⁶. Kısa bir süre sonra da Dersaadet

⁴⁹⁰ Dersaadet Tenvir Şirketi ilk 1.000 fener için 4 Lira, 1.000 ile 2.000 arasındaki fener için 3,5 Lira ve fener sayısına 2.000 adetten fazlası ilave edildiğinde hükümetten 3 Lira talep edeceğini taahhüt etmiştir. Bkz. BOA. ŞD. 2675/23 Lef 9. (28.N.1314/02 Mart 1897).

⁴⁹¹ Şirketin nakit ödemeyi taahhüt ettiği bu meblağ, te'sisat-ı askeriyye îâne sandığına ödenecekti. Bkz. BOA. ŞD. 2675/23 Lef 9. (28 .N. 1314/02 Mart 1897); BOA. BEO. 921/69023 Lef 2. (14.L.1314/18 Mart 1897).

⁴⁹² BOA. ŞD. 2675/23 Lef 3-4-5. (28.N.1314/02 Mart 1897); BOA. BEO. 921/69023 Lef 2-10. (14.L.1314/18 Mart 1897).

⁴⁹³ BOA. ŞD. 2675/23 Lef 5. (28.N.1314/02 Mart 1897);

⁴⁹⁴ BOA. MV. 91/37 (6.L.1314/10 Mart 1897); BOA. BEO. 916/68657 Lef 1-2.(6.L.1314/10 Mart 1897); BOA. YA.HUS. 368/58 (7.L.1314/11 Mart 1897)

⁴⁹⁵ BOA. ŞD. 2675/23 Lef 5. (28.N.1314/02 Mart 1897); BOA. BEO. 921/69023 Lef 2. (14.L.1314/18 Mart 1897).

⁴⁹⁶ Şartname için Bkz BOA. ŞD. 2675/23 Lef 20-21. (28.N.1314/02 Mart 1897).

Tenvir Şirketi ile imzalanmak üzere 14 maddeden oluşan bir mukavelename metninin⁴⁹⁷ hazırlandığını görmekteyiz. Buna göre⁴⁹⁸;

1. İzmir şehrinin havagazıyla aydınlatma imtiyazı 50 sene müddetle Mösyö Franko'ya verilmiştir.
2. Şirket, yıllık gelirinin %25'ni ya da ahalinin kullandığı her metreküp gaz için hükümete beş para verecektir.
3. Şirket, tesisat-ı askeriyye iâne sandığına 5 milyon kuruşu ödemeyi taahhüt eder.
4. Gaz borularının döşenmesi, tamir ve ıslahı için İzmir şehrinin sokak, cadde ve meydanlarında yapılacak olan çalışmalar ile hükümetin talep ettiği diğer yerlerde ki aydınlatma işleri imtiyaz sahibine ait olacaktır.
5. Sokakların aydınlatılmasında kullanılacak olan gazın ücretini belediye ödeyecektir. Belediye, 1.000 fenerin her biri için senelik 4 Osmanlı altını, bin fenerden iki bin fenere kadar olan 1.000 fener için 3,5 Osmanlı altını ve iki bini geçen fenerlerin her biri için senede 3 Osmanlı ödeyecektir. Halk ise, 28,315 metreküp gaz için 30 kuruş ödeyecektir.
6. Aydınlatma ücreti her ayın sonunda ödenecektir. Zamanında ödenmeyen gaz ücreti için %6 faiz uygulanacaktır.
7. Şirket, ahaliye sattığı kömürü devlet kurumlarına satarken %10 indirimli satacaktır.
8. İmtiyaz müddetinin sonunda eğer imtiyaz süresi uzatılmaz ise şirket elindeki tüm alet-edevatı hükümete terk edecektir.
9. Yurt dışından, inşaat ve açılacak yollar için getirilecek olan alet ve edevat gümrük vergisinden muaf olacaktır.
10. İmtiyaz sahibi 6 ay içerisinde çalışmalarına başlayacak ve bu altı aylık sürenin sonundan itibaren 1 yıl içerisinde 3.000 adet feneri kullanıma sokabilecektir. Ayrıca şirket bir gazhane inşasına mecbur olacaktır.

⁴⁹⁷ BOA. ŞD. 2675/23 Lef 22-23. (28 .N. 1314/02 Mart 1897).

⁴⁹⁸ Mukavelename de yer alan maddeler özet şeklinde verilmiştir.

11. Şirketin inşa edeceği gazhane için gerekli olan arsanın satın alınması esnasında arsa sahibi ile şirket anlaşamaz ise, arsa için istimlak kararı çıkartılacaktır.
12. İzmir'in haricinde bulunan mahallelerin aydınlatılması da işbu imtiyaza dâhildir.
13. İmtiyaz sahibi, Osmanlı hukuk kurallarına uygun olarak bir anonim şirket kuracaktır.
14. Şartnamede yer alan şartlar iş bu imtiyaza dâhil kabul olunacaktır.

Osmanlı Devleti'nin İzmir'in havagazıyla aydınlatılması imtiyazını Dersaadet Tenvir Şirketi'ne verme kararı alması ve imtiyaza ilişkin şartnamenin hazırlanarak, bahsi geçen şirket ile mukavelename imzalama aşamasına gelmesi, İzmir Havagazı Şirketi'ni telaşlandırmıştır. Nitekim durumdan haberdar olan şirket yetkilileri ve İngiliz Elçiliği, Osmanlı Hükümeti'ne sürekli itirazlarda bulunmaya başlamışlardı. Hatta İngiliz Elçiliği bu süreçte, 19 Şubat ve 11 Mart 1897 tarihlerinde olmak üzere iki kez⁴⁹⁹, Osmanlı hükümetinin imtiyazı başka bir şirkete verme eğiliminde olmasını protesto⁵⁰⁰ etmiştir. Elçilikten 11 Mart 1897 tarihinde Hariciye Nezareti'ne gönderilen taktirde şu ifadelere yer verilmiştir⁵⁰¹;

...Bundan evvelki taktirime ve bu sabah zât-ı âli-i âsifaneleriyle vuku bulan mülakatıma istinaden -Gaz Şirket-i Osmanıyye- yedinde bulunan evrak-ı resmıyyenin şirket-i mezkure imtiyazı müddetinin 1902 senesinden evvel münkaziyye olmayacağı nâkabil itiraz bir surette irae ve isbat etmekte olduğu hakkında nazar-ı dikkat-i âli-i nezaret penâhilerine bir defa daha celb eder ve ahval-i meşruhaya mebni mezkur İngiliz şirketinin müddet-i imtiyaziyyesinin inkizasından evvel hukukundan iskat olunmasına veya menafinin her ne suretle olursa olsun ihlal edilmesine kemal-i metanetle muhalefet edeceğimi şimdiden zât-ı âli-i asifanelerime beyan eylerim...

⁴⁹⁹BOA. BEO. 921/69023 Lef 9. (14.L.1314/18 Mart 1897).

⁵⁰⁰BOA. BEO. 918/68820 (10.L.1314/14 Mart 1897); "İzmir Havagazı Şirketi'nin İngiltere tabiiyetinde bulunmasıyla İngiltere Sefereti tarafından nezaret-i celile-i hariciyeye 2 Mart sene 313 tarihli ve 2 numrolu tezkere-i samiye-i cenab-ı fehimeneleriyle irsal buyrulan iki küt'a taktirde imtiyaz-ı mebhus hukuk-u mevcudasından bahisle bunun âher (diğer) bir şirkete intikali teşebbüsatına İngiltere menâfi ticariyyesine muhalif bir hareket manası verilerek protesto edilmiş olduğuna..." Bkz. BOA. BEO. 921/69023 Lef 13. (14.L.1314/18 Mart 1897).

⁵⁰¹BOA. BEO. 921/69023 Lef 11. (14.L.1314/18 Mart 1897).

İngiliz Elçiliğinden gönderilen takrirden de anlaşılacağı üzere İzmir Havagazı Şirketi imtiyaz süresinin 1902 yılında sona ereceğini iddia etmektedir. İmtiyazın ne zaman sona ereceği meselesi uzun süre Osmanlı makamlarını da meşgul etmiştir. Dersaadet Tenvir Şirketi ile mukaveleye ilişkin görüşmeler sürdüğü esnada, İzmir Havagazı Şirketi sürekli imtiyaz süresinin dolmasına daha 5-6 sene olduğunu iddia etmiş⁵⁰², buna karşılık Osmanlı makamları sürenin dolmasına bir sene ve birkaç ay kaldığı⁵⁰³ yönünde görüş bildirmiştir.

Dolayısıyla görülmektedir ki, şirket ile hükümet arasında imtiyazın sona ereceği tarih hususunda da görüş ayrılığı bulunmaktadır. Bu noktada şirketin vergi ödemeye başladığı tarih dikkate alınarak, anlaşmazlık giderilmeye çalışılmıştır. Şirket, imtiyaz başlangıç tarihinden 20 yıl sonra başlamak kaydıyla gelirlerinden hükümete vermesi gereken %5'lik payın ilk ödemesini 19 Ekim 1882 tarihinde⁵⁰⁴ gerçekleştirmiştir. Bu hususu Osmanlı makamlarına ileten şirket yetkilileri, imtiyazın bitmesine bir sene kaldığı zannıyla hareket ederek başka bir şirketle mukavele imzalama aşamasına gelen Osmanlı Devleti'ne, uğrayacağı zararın çok büyük olduğunu ve şirketin haklarının, Dersaadet Tenvir Şirketi'nin ödemeyi taahhüt ettiği 60.000 liraya feda edilmemesine istemiştir⁵⁰⁵. Bununla birlikte imtiyazın 19 Ekim 1902 tarihinde sona ereceğini ifade eden İzmir Havagazı Şirketi müdürü John Gandon, bir kez daha imtiyaz süresinin 50 yıl uzatılmasını⁵⁰⁶ Osmanlı makamlarından talep etmiştir.

Bu noktada aslında İzmir Havagazı Şirketi'nin haklılığı ortaya çıkmaktadır. Nitekim Osmanlı makamları da ortada bir yanlış anlamanın olduğunu hükmetmiş olacak ki, Dersaadet Tenvir Şirketi ile imzalanmak üzere hazırlanan mukavelenameyi yürürlüğe koymaktan vazgeçmiştir. Zira Meclis-i Mahsûs-ı Vükelâ, imtiyaz süresinin henüz dolmadığı yönünde bir karar alarak,

⁵⁰² BOA. *İ.HUS.* 52/1314-N-44 (25.N.1314/27 Şubat 1897); BOA. *ŞD.* 2675/23 (28.N.1314/02 Mart 1897); BOA. *MV.* 91/37 (6.L.1314/10 Mart 1897); BOA. *Y.A.HUS.* 368/58 (7.L.1314/11 Mart 1897)

⁵⁰³ BOA. *BEO.* 921/69023 Lef 2. (14.L.1314/18 Mart 1897).

⁵⁰⁴ BOA. *BEO.* 921/69023 Lef 12. (14.L.1314/18 Mart 1897).

⁵⁰⁵ BOA. *BEO.* 921/69023 Lef 12. (14.L.1314/18 Mart 1897).

⁵⁰⁶ BOA. *BEO.* 921/69023 Lef 9. (14.L.1314/18 Mart 1897).

İzmir havagazı imtiyazını bir başka şirkete verme ya da mevcut şirketin sözleşmesini yenileme işini ertelemiştir⁵⁰⁷. Aslında yanlışlık, imtiyazın 1859 tarihinde imzalanması ve bu tarihin imtiyaz süresinin başlangıcı olarak kabul edilmesinden kaynaklanmaktadır. Nitekim Ticaret ve Nafia Nezareti'nde konu gündeme geldiğinde, imtiyaz süresinin 40 yıl olduğundan hareketle bu sürenin 1899 yılında tamamlanacağı sonucuna ulaşılmıştır. Ancak daha önce de ifade ettiğimiz üzere çeşitli nedenlerden dolayı İzmir Havagazı Fabrikasının inşa edilmesi, şebeke ve fenerlerin döşenmesi işleri gecikmiştir. Bu süreçte Osmanlı Devleti'nden ek süre talebinde bulunan şirkete iki kez ilmühaber verilerek, gaz imaline başlama süresi uzatılmıştır. Şirket tarafından, İzmir sokaklarında havagazı fenerlerinin ilk kez 1863 yılında yakılmaya başlanıldığını göz önünde bulundurduğumuzda, mukavelename her ne kadar 1859 yılında imzalanmış olsa da, imtiyaz süresinin başlangıcını 1863 yılı olarak kabul etmemiz gerekmektedir. Dolayısıyla şirket, gelirlerinden %5'e tekabül eden ilk ödemeyi 1863 yılından başlamak kaydıyla 20 yıl sonra yani 1882'de gerçekleştirmiş ve bu noktadan hareketle de imtiyazın 1902 yılına kadar geçerli olduğu sonucu ortaya çıkmıştır.

Gerek İzmir Havagazı Şirketi'nin imtiyaz süresinin henüz dolmadığını ifade ederek, başka bir şirketle görüşme yapılmasının kendilerini büyük zarar uğratacağını ifade etmesi, gerekse İngiltere'nin hükümet nezdinde baskıları neticesinde Osmanlı Devleti, Belçika menşeli Dersaadet Tenvir Şirketi ile yaptığı görüşmeleri bir sonuca bağlamamıştır. Bu noktada üzerinde durmamız gereken en önemli husus, bahsini ettiğimiz dönemde Girit'in Yunanlılar tarafından işgal edilmiş olması ve Türk-Yunan Savaşının başlamak üzere olduğudur. Böylesine önemli bir süreçte belki de Osmanlı Devleti, İngiltere ile ekonomik anlamda yaşanılacak bir krizin siyasi olaylara tesir etmesinde de çekinmiş olabilir. Bu bir ihtimaldir ancak, arşiv belgelerini göz önünde bulundurduğumuzda, Osmanlı makamlarının herhangi bir neden göstermeksizin kısa bir süre sonra İzmir Havagazı Şirketi ile sözleşme yenilemesi bu ihtimali kuvvetlendirmektedir. Bunun dışında bir husus daha dikkatimizi çekmektedir ki bu da, Türk-Yunan

⁵⁰⁷ BOA. Y.PRK.TNF. 5/3 (27.L.1314/31 Mart 1897).

Savaşı'nın devam ettiği günlerde İngiliz parlamenter Sir Ellis Ashmead Bartlet'in⁵⁰⁸ İstanbul'a gelerek⁵⁰⁹, II. Abdülhamit ile görüşmesidir. Bartlet'in padişahla ne görüştüğüne dair elimizde kesin olarak bir bilgi bulunmamakla birlikte, kendisinin kısa bir müddet sonra İzmir ve Selanik şehirlerinin “*Elektrik ve Tramvay*” imtiyazını almış olması bu konulara hiç de yabancı olmadığına bir göstergesidir.

Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, Meclis-i Mahsûs-u Vükelâ'nın aldığı karar üzerine, imtiyazın bir başka şirkete verilmesi ya da mevcut şirket ile sözleşme yenilenmesi hususu bir süreliğine gündemden kalkmıştır⁵¹⁰. Ancak Meclis-i Vükelâ'nın 31 Mart 1897 tarihinde aldığı bu kararın üzerinden yaklaşık 7 ay geçtikten sonra yani Ekim 1897'de, Osmanlı Devleti ile hâlihazırda İzmir'in havagazı imtiyazını elinde bulunduran şirket arasında sözleşme yenilemeye⁵¹¹ yönelik çalışmalar başlamıştır. Bu bağlamda şirketin daha önce imtiyaz süresini uzatmak üzere Osmanlı Hükümeti'ne sunduğu teklife⁵¹² dair, 3 Ekim 1897 tarihinde Meclis-i Mahsûs'da gerekli değerlendirmeler yapılmış ve teklifte yer alan “*imtiyaz süresinin 70 yıl olması*” maddesi düzeltilerek bu süre 40 yıla indirilmiş, şirketin mevcut fenerlere eklemeyi vaat ettiği 800 adet fenere ilişkin madde ise “*İzmir belediyesinin talebi doğrultusunda ilave fenerlerin sayısı belirlenecektir*” şeklinde düzeltilmiştir. Ayrıca fenerlerde kullanılacak gazın ücreti hususu da bu görüşmelerde gündeme gelmiş ve teklifte yer alan “*her bir fener için*

⁵⁰⁸ İngiliz Parlamenter Sir Ellis Ashmead Bartlet gerçekten de üzerinde önemle durulması gereken biridir. Zira Bartlet, Osmanlı Devleti'ne çok ta yabancı bir isim değildir. Özellikle Ermeni Meselesinde Osmanlı lehine gerçekleştirdiği birçok faaliyet bulunmaktadır. Bartlet'e ilişkin bir başka ayrıntı ise padişahla görüşmesinden bir müddet sonra çeşitli alanlarda (demiryolu, köprü, elektrik ve tramvay gibi) imtiyaz talebinde bulunmuş olmasıdır. Bu konular bir sonraki bölümde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

⁵⁰⁹ Bartlet, savaşı izlemek üzere oğluyla birlikte Teselya'ya gelmiş ve savaş esnasındaki gözlemlerini bir kitap haline de getirmiştir. Bkz. Sir Ellis Ashmead Bartlet, *The Battlefields of Thesally: With personal experiences in Turkey, Greece, etc.* John Murray: London, 1897; Bu eserin tercümesi ülkemizde 1897 ve 1899-1900 (1315) yıllarında olmak üzere iki kez yayınlanmıştır. Bartlett, *Teselya Meydanı Harbinde*, Çev. Mehmet Ekrem-F. İskender, İstanbul, 1897 ve Bartlett, *Teselya Marekesinde*, İkdam Matbaası, İstanbul, 1315.

⁵¹⁰ BOA. *Y.PRK.TNF.* 5/3 (27.L.1314/31 Mart 1897).

⁵¹¹ Bkz. BOA. *BEO.* 1022/76643 (17.Ca.1315/ 13 Ekim 1897); BOA. *İ.HUS.* 57/ 1315-Ca-124 (26.Ca.1315/22 Ekim 1897)

⁵¹² BOA. *ŞD.* 2675/23 Lef 2. (28.N.1314/02 Mart 1897); BOA. *BEO.* 921/69023 Lef 2. (14.L.1314/18 Mart 1897).

435 Kuruş ödenir” maddesinde ise “ücretin miktarı tayin olunmayarak mukavele-i asliyedeki hadd-i azamı tecavüz etmemek üzere sahib-i imtiyaz ile daire-i belediye beyninde kararlaştırılacaktır” yönünde bir değişiklik yapılmıştır⁵¹³. Netice itibariye anlaşma şartları üzerinde tarafların mutabakata varması ile 29 Kasım 1897 tarihinde⁵¹⁴ Türkçe ve Fransızca olarak kaleme alınan *İzmir Havagazı İmtiyazı'nın* uzatılması yönündeki mukavelenâme, Ticaret ve Nafiâ Nazırı Mahmut Celâlettin Paşa ile İzmir Havagazı Şirketi Müdürü John Gandon tarafından imzalanarak yürürlüğe konmuştur⁵¹⁵. Bu ek sözleşmeye göre⁵¹⁶;

1. Şirketin imtiyaz süresi, mevcut sözleşmenin bitiş tarihinden başlamak üzere 40 yıl uzatılmıştır.
2. Şirket, sokakların aydınlatılması için belediyenin talebine bağlı olmak üzere mevcut fenerlere 800 adet fener ilave etmeyi taahhüt eder.
3. Şirket, imtiyaz süresinin sonunda bina, fabrika, gaz depoları ile tüm alet- edevatı borçsuz olarak ve de ücretsiz hükümete devredecektir.
4. Sokakların aydınlatılması için kullanılan fenerlerin her biri için senelik Osmanlı altını yüz kuruş hesabıyla ödenmesi gereken ücret, ilk sözleşmedeki üst sınırı aşmamak kaydıyla şirket ile belediye arasında kararlaştırılacaktır. Ayrıca İzmir Hükümet Konağı şirket tarafından ücretsiz olarak aydınlatılacaktır.
5. Şirket, Ticaret ve Nafia Nezaretince tetkik ve tasdik olunacak layiha ile haritalara uygun olarak ve verilen müddet içerisinde mevcut yatırıma ilaveten 15.000 liralık genişletme ve yenileme yatırımı gerçekleştirecektir.
6. Şirket, imtiyazın uzatıldığı tarihten itibaren elde ettiği kârın %10'nunu hükümete verecektir.

⁵¹³ BOA. *İ.İMT.* 2/ 1315-C-3 Lef 4. (17.C.1315/14 Kasım 1897).

⁵¹⁴ Mukavele metnin altında 5 Receb 1315 tarihi bulunmaktadır. Bkz. BOA. *İ.İMT.* 2/ 1315-C-3 Lef 3. (17.C.1315/14 Kasım 1897).

⁵¹⁵ BOA. *İ.İMT.* 2/ 1315-C-3 Lef 3. (17.C.1315/14 Kasım 1897); BOA. *BEO.* 1038/77807 (18.C.1315/15 Kasım 1897); İmtiyazat ve Mukavelat Mecmuası, Cilt 7, Dersaadet 1315, 42-47; İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre..., s.149.

⁵¹⁶ BOA. *İ.İMT.* 2/ 1315-C-3 Lef 3. (17.C.1315/14 Kasım 1897); BCA. 230...122.2.1. (23 Aralık 1897); Düstur, Birinci Tertip, Cilt VII, Ankara 1941, s. 180-181.

7. İlk imtiyaz mukavelenamesinin bu ek sözleşme ile değiştirilmeyen maddeleri aynen yürürlükte kalacaktır.

29 Kasım 1897 tarihinde imzalanan bu ek sözleşme ile İzmir Havagazı Şirketi, 1902 yılından geçerli olmak üzere imtiyaz süresini 40 yıl uzatmıştır. Ancak, tıpkı bu sözleşme metninin ortaya çıktığı süreçte olduğu gibi Cumhuriyet döneminde de şirket, imtiyaz süresi dolmadan çeşitli gerekçeler ileri sürerek imtiyaz süresini uzatmaya çalışmıştır.

g. Osmanlı Devleti ile Havagazı Şirketi Arasında Yaşanan Vergi İhtilafı

XIX. yüzyıl sonlarında, Osmanlı Devleti ile İzmir Havagazı Şirketi arasında emlak vergisinden kaynaklanan bir ihtilaf yaşanmıştır. Taraflar arasındaki ihtilaf süreci, şirketin, fabrikanın bulunduğu arazinin tapu kayıtlarının Matyo Rossi isimli bir avukatın üzerine olması ve bu şahsın vefat etmesiyle başlamıştır. Zira şirket, Matyo Rossi'nin ölümü üzerine tapuda yer alan isimde değişikliğe gidilmesi hususunda hükümete müracaat etmiştir. Bu süreçte konuyu inceleyen yetkililer başka bir ayrıntıya dikkat çekerek, şirketten emlak vergisi alınmadığını tespit etmişlerdir. Bu bağlamda şirketin emlak vergisini ödemesi istenmiştir⁵¹⁷. Bunun üzerine şirket, Aydın Vilayet Meclisi'ne müracaatta bulunarak durumun incelenmesi ve demiryolları ile diğer bayındırlık işlerini yürütmekte olan şirketler gibi vergiden muaf tutulmaları⁵¹⁸ talebinde bulunmuştur. Meclis-i İdare-i Vilayet'in yaptığı tetkikler neticesinde, havagazı fabrikasının toplumun menfaatine çalışan bir bayındırlık işletmesi olduğuna karar verilerek, emlak vergisinden muaf tutulması kararı alınmıştır⁵¹⁹.

Şirketin vergiden muafiyeti konusu Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nde de görüşülmüştür. Burada gerçekleşen görüşmelerde, şirketle imzalanan mukavelenamede emlak vergisinden muafiyeti gösterir herhangi bir ibare

⁵¹⁷ BOA. ŞD. 1207/9 Lef 2. (19.Ca.1314/26 Ekim 1896).

⁵¹⁸ BOA. BEO. 861/64562 Lef 1. (27.Ca.1314/ 3 Kasım 1896)

⁵¹⁹ BOA. ŞD. 1207/9 Lef 2. (19.Ca.1314/26 Ekim 1896).

olmadığı⁵²⁰ ve Meclis-i İdare-i Vilayet tarafından şirket lehine alınan kararın, kanunlara aykırı olduğundan bahisle şirketin muafiyet talebinin uygun görülmediği⁵²¹ ifade edilmiştir. Aynı doğrultuda bir karar da, vilayet defterdarlığının talebi üzerine Meclis-i Maliye'nin yaptığı incelemeler neticesinde alınmıştır. Zira Meclis-i Maliye, şirketin durumunu tetkik etmiş ve 1869 yılından 1894 yılına kadarki 26 yıl için şirkete toplamda 600 bin kuruşluk vergi borcu çıkartmıştır⁵²². Şirket ise gelirlerinin %5'ini zaten hükümete aktardığını, dolayısıyla bir şeyden iki türlü vergi almak “*şâyân-ı âli ve merhamet-i seniyye-i hazret-i tâcidâriye muhalifdir*” diyerek, bir kez daha emlak vergisinden muaf olduğu⁵²³ iddiasında bulunmuştur.

Arşiv belgelerinden anlaşıldığı üzere, şirket ile hükümet arasındaki bu vergi ihtilafı uzun müddet devam etmiştir. Nitekim ilk kez 1896 yılında gündeme gelen şirketin emlak vergisinden muaf olup olmadığı hususunda, taraflar arasındaki yazışmaların uzun süre devam ettiğini görmekteyiz. Şirketin emlak vergisinden sürekli muaf olduğu yönündeki iddialarını, Osmanlı Devleti kabul etmemiştir. Hatta bu süreçte, havagazı şirketinden emlak vergisinin tahsil edilememesi durumunda, şirketin mal varlığı ile kamu ve ahalden olan alacaklarının haczedilmesi de düşünülmüştür⁵²⁴. Ancak, bu yola müracaat edildiği takdirde, İzmir sokaklarının karanlığa mahkûm olacağını düşünen hükümet yetkilileri, şirketin malvarlığı ile alacaklarını haczetmekten vazgeçmişlerdir⁵²⁵.

İlerleyen süreçte de görülmektedir ki, İzmir Havagazı Şirketi sürekli olarak emlak vergisini ödemekten kaçınmıştır. Zira daha önce de belirttiğimiz üzere ilk kez 1896 yılında gündeme gelen emlak vergisi meselesi, I. Dünya Savaşı'nın başladığı yıllarda henüz çözüme ulaşmamıştı. Bu süreçte şirket, zaten

⁵²⁰ İzmir Havagazı Şirketi, mukavelenamede emlak vergisine dair herhangi bir kayıt bulunmadığını dolayısıyla şirketin böyle bir yükümlüğünün bulunmadığı iddiasında bulunmuştur. Bkz. BOA. ŞD. 395/56 (24.M.1319/13 Mayıs 1901).

⁵²¹ BOA. BEO. 861/64562 Lef 1. (27.Ca.1314/ 3 Kasım 1896)

⁵²² BOA. ŞD. 1207/9 Lef 2. (19.Ca.1314/26 Ekim 1896).

⁵²³ BOA. ŞD. 1207/9 Lef 2. (19.Ca.1314/26 Ekim 1896).

⁵²⁴ BOA. ŞD. 395/56 (24.M.1319/13 Mayıs 1901);BOA. ŞD. 436/49 Lef 3. (24.L.1326/22 Kasım 1908); *Hizmet*, 2 Teşrin-i Sani 1324.

⁵²⁵ BOA. ŞD. 395/56 (24.M.1319/13 Mayıs 1901).

mukavelenin sona erdiği tarihte her şeyi Osmanlı Devleti'ne bırakacağını ifade etmekte, ayrıca bazı kamu binalarını ücretsiz aydınlattığını ve gelirlerinden %10'nu belediyeye aktardığını belirterek, mukavelede emlak vergisine dair herhangi bir kayıt olmadığından bahisle vergiyi ödememiştir. Ancak, şirketten vergiyi tahsil etmekte kararlı olan Osmanlı Devleti, gönderdiği bir ihtarname ile şirketin 15 gün içerisinde gerekli ödemeyi yapmasını istemiştir. Aksi takdirde şirketin satılabilir mallarına el konulmak suretiyle verginin tahsiline gidileceğini de şirkete bildirmiştir. Osmanlı Hükümeti'nin bu kararına İngiliz Konsolosluğu'ndan da itiraz gelmiş ancak hükümet bu itirazı dikkate almamıştır⁵²⁶.

Hükümetin aldığı karara, şirketin avukatı Mihran Şirinyan bir kez daha itiraz etmiştir. Hem İzmir Havagazı Şirketi'nin hem de İzmir Su Şirketi'nin avukatlığını⁵²⁷ yürütmekte olan Şirinyan, itiraznamesinde, bahsi geçen şirketlerden emlak vergisi alınamayacağını çünkü bu şirketlere ait tüm varlıklarının imtiyazın bitmesiyle birlikte hükümete devredileceğini, dolayısıyla bunların zaten devlet malı olduğunu ve hiç kimsenin kendisine ait olmayan emlak için vergi vermeye mecbur olmadığını belirtmiştir⁵²⁸. Ayrıca şirketin diğer bayındırlık işlerini yürütmekte olan şirketlerle emsal nitelikte olduğunu ifade eden Şirinyan, bahsi geçen şirketlerden emlak vergisi alınmadığını, dolayısıyla havagazı ve su şirketlerinin de bu vergiyi ödememe haklarının bulunduğunu ifade etmiştir⁵²⁹. Buna karşılık hükümet ise, havagazı şirketinin bayındırlık işlerini yürütmekte olan şirketlerden değil, ticari faaliyet yürütmekte olan şirketlerden

⁵²⁶ BOA. ŞD. 436/49 Lef 3. (24.L.1326/22 Kasım 1908).

⁵²⁷ BOA. ŞD. 1438/28 Lef 1. (17.Z.1328/20 Aralık 1910); İzmir Havagazı Şirketi'nden talep edilen emlak vergisi aynı dönemde İzmir Su Şirketi'nde de talep edilmekteydi. Ancak her iki şirkette vergi ödememe konusunda ısrar etmekte ve avukatları aracılığıyla duruma itiraz etmekteydiler. Ancak 7 Teşrin-i evvel 1326 tarihli *Ahenk Gazetesi*'nde "su şirketinden olduğu gibi havagazı şirketinden de vergi alınması" yönünde ki haber bizlere su şirketinin emlak vergisi ödediği izlenimini veriyor olsa da arşiv belgelerinde de anlaşılacağı üzere her iki şirkette hükümetin kararına itiraz etmekteydiler.

⁵²⁸ BOA. ŞD. 1438/28 Lef 7-8. (17.Z.1328/20 Aralık 1910).

⁵²⁹ BOA. ŞD. 1438/28 Lef 4. (17.Z.1328/20 Aralık 1910).

olduğu ve taraflar arasında imzalanan mukavelenamede emlak vergisinden muaf tutulduğuna dair herhangi bir ibare olmadığını bir kez daha şirkete bildirmiştir⁵³⁰.

1910 yılına gelindiğinde Osmanlı Hükümeti, vergiyi tahsil etmek adına haczetmekten başka çaresi kalmadığını düşünmüş olacak ki, havagazı ve su şirketlerinin malvarlıklarının ve ödemekle yükümlü oldukları vergi miktarının da tespiti⁵³¹ için çalışmalara başlamıştır. Yapılan incelemeler neticesinde, İzmir Havagazı Şirketi'nin, şirket direktörü John Gandon adına 743.000 kuruş değerinde fabrika ve gazhanesinin olduğu ve yıllık 7.430 kuruş vergi ödemesi gerektiği tespit edilmiştir. İzmir Su Şirketi'nin ise Belçika tebaasından olan şirket direktörü Van Milek Fransuva adına ise 100.000 kuruş değerinde emlakının olduğu ve yıllık 1.032 kuruş emlak vergisi ödemesi gerektiği belirlenmiştir⁵³². Yine bu süreçte dikkate değer diğer bir husus ise, taraflar arasında uzun süre yazışmalara neden olan emlak vergisi meselesinde İngiltere Hükümetinin de olaya müdahil olması⁵³³ ve konsolosluk aracılığıyla sık sık Osmanlı Hükümeti'ne müracaat ederek, şirketin emlak vergisinden muafiyetini talep etmesidir.

Şirket ile Osmanlı Hükümeti arasında çözümlenemeyen bir sorun haline gelen vergi meselesi, Cumhuriyet'in ilanından sonra da devam etmiştir. Zira, 1925 ve 1926 yıllarında konuya ilişkin İzmir basınına yansıyan haberlerden anlaşıldığı üzere, defterdarlık yine Havagazı Şirketi'ne müracaat ederek birikmiş olan vergi borçlarını ödemesi gerektiğini bildirmiş, aksi takdirde haciz yoluyla 22.000 liralık borcunun tahsil edileceği uyarısında bulunmuştur⁵³⁴. Hükümet, 1927 yılında yine gündeme gelen vergi meselesi hakkında, şirkete ait binalardan vergi alınması gerektiğine dair bir kez daha karar almıştır⁵³⁵. Ancak yine çözüme ulaşmayan

⁵³⁰ BOA. ŞD. 1438/28 Lef 6. (17.Z.1328/20 Aralık 1910).

⁵³¹ BOA. ŞD. 1438/28 Lef 9. (17.Z.1328/20 Aralık 1910).

⁵³² BOA. ŞD. 1438/28 Lef 10. (17.Z.1328/20 Aralık 1910); Ayrıca su şirketinin, Mösyö Ferdinand namına 1.070 dönüm miktarında ve 790.500 kuruş kıymetinde 19 parça bağ ve bahçesinin, 48.000 kuruş değerinde iki deposunun, 110.500 kuruş değerinde üç han ve 500.000 kuruş değerinde bir bağhanesinin olduğu tespit edilmiştir. Su şirketinin bu gayrimenkullerine ait toplamda 10.000 kuruş emlak vergisi ödemesi gerektiği de inceleme neticesinde tespit edilmiştir. Bkz. Aynı belge.

⁵³³ BOA. DH.KMS. 4/4 (9 .Z. 1331/9 Kasım 1913); BOA. HR.HMŞ.İŞO. 208/13 (30.Ca.1332/26 Nisan 1914); BOA. HR.HMŞ.İŞO. 208/14 Lef 1-2.(30.Ca.1332/26 Nisan 1914).

⁵³⁴ *Yeni Gün*, 28 Kanun-u evvel 1925; *Yanık Yurt*, 29 Mart 1926, Kurt, a.g.t., s. 135.

⁵³⁵ BCA. 230.122.4.4. (14 Mayıs 1927)

ihtilafa dair en son gündeme gelen çözüm ise, havagazı şirketiyle yapılan mukavelede bazı değişikliklere gidilmek suretiyle, şirketin emlak vergisinden muaf tutulması yönünde olmuştur⁵³⁶.

Anladığımız kadarıyla taraflar arasındaki bu vergi ihtilafı herhangi bir çözüme ulaşmamıştır. Zira ilk kez 1896 yılında gündeme gelen vergi ihtilafının, 1929 yılında hala devam ettiğini görmekteyiz. Nitekim gerek arşivlerde gerekse basın ve diğer kaynaklarda yaptığımız araştırmalarda, şirketin bahsi geçen vergiyi ödemediğine dair herhangi bir kayda rastlanılmamıştır. Bu süreçte, şirket ısrarla emlak vergisini ödemekten kaçınırken, gerek Osmanlı gerekse Cumhuriyet dönemlerinde şirketten emlak vergisi tahsil edilmeye çalışılmıştır. Hatta hükümetler tarafından, zaman zaman haciz yoluyla alacakların tahsil edilmesi düşünülmüşse de, bu düşünce hayata geçirilmemiştir.

h. Osmanlı Devleti İle Havagazı Şirketi Arasında İzmir Şehri'nin Elektrikle Aydınlatılması İmtiyazına Dair Çıkan İhtilaf

XIX. yüzyıl sonlarına gelindiğinde artık havagazı yerine elektrikle aydınlatma konuşulmaya başlanmıştır. Hatta 1889 tarihli İngiliz Konsolosluk raporlarına göre⁵³⁷, İzmir sokaklarındaki havagazı fenerleri yerine elektrik ışığıyla aydınlatma önerisi tartışılmaya başlanmıştı. Raporun devamında bu değişimin kısa süre içerisinde gerçekleşeceğine dair bilgiler bulunmakta ve bazı özel kuruluşların elektrikle aydınlatmaya geçtikleri ifade edilmekteydi.

1911-12 tarihli raporda ise, elektrikle aydınlatma için hükümete imtiyaz müracaatlarının yapıldığı, tiyatrolar, fabrikalar, oteller, kulüpler ve birkaç özel evde elektrikle aydınlatmanın sağlandığı⁵³⁸ ve 1913 yılında da Buca'nın bir İngiliz firması tarafından elektrikle aydınlatıldığına⁵³⁹ dair bilgilere rastlamaktayız.

Elektrikle aydınlatmanın günden güne yaygınlaştığı bir dönemde, Osmanlı Devleti de, İzmir şehrinin aydınlatılması hususunda havagazının yanı sıra

⁵³⁶ BCA. 230.122.5.3. (16 Ocak 1929)

⁵³⁷ İngiliz Konsolosluk Raporlarına ..., s. 103.

⁵³⁸ İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 285.

⁵³⁹ İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 303.

elektriğin de kullanılması kararını almış ve bu bağlamda İzmir Göztepe Tramvay Şirketi ile konu hakkında görüşmelere başlamıştır. Nitekim yapılan görüşmeler neticesinde 12 Ağustos 1912 tarihinde, İzmir'in elektrikle aydınlatılması imtiyazı bahsi geçen şirkete verilmiştir⁵⁴⁰. Durumdan haberdar olan havagazı şirketi ve İngiltere Hükümeti, şehrin elektrikle aydınlatma hakkının öncelikle İzmir Havagazı Şirketi'nde olduğu iddiasında bulunmuşlardır. Hatta konuyla ilgili olarak İngiltere Hükümeti, havagazı şirketinin haklarının 1912 yılında ihlal edildiği iddiasıyla Osmanlı Hükümeti'ne müracaatta bulunmuştur⁵⁴¹. Bu müracaatlardan biri İngiliz Elçiliğinden Henry Beymut (?) imzasıyla gönderilmiş olan muhtıra⁵⁴² olup, içeriği şu şekildedir⁵⁴³;

Muhtıra

İzmir İngiliz Gaz Şirketi

Hükümet-i Seniyye ile Göztepe Tramvay Şirketi arasında fi 17 Ağustos (1)912 tarihinde akdolunan mukavelemede mezkur şirket şehrin elektrik ile tenviri hakkında mukavelemin kendisine bahşeyeyeceği her nevi hukukundan feragat ettiğine neticede İngiliz Gaz Şirketi'nin tenvirat hakkındaki hakk-ı rüçhanını şirket-i mezkûre tasdik etmiş oluyor. Mezkur mukavelede hükümet-i seniyye canibinden gaz şirketi şehrin elektrikle tenviri için reddedilecek teklifât mezkur şirketçe kabul olunmadığı takdirde tramvay şirketi kendisi için ancak bir tercih hakkı derç ettirmiştir. Hükümet-i seniyye ile gaz şirketi arasında müzâkerât cereyan etmiştir. Hükümet-i seniyye şirketin Osmanlı Anonim Şirketi şekil ve sıfatı kabul etmek şartıyla temdidine dahi meyl etmektedir. şirket-i mezkure mevanî-i muhtelif vemâniaların haylûlet hasebiyle hükümet-i seniyye canibinden izhâr olunub arzuya icabet edememek ihtirârında bulunarak İngiliz sıfatını muhafaza ediyor. Binâenaleyh gaz şirketinin bervech-i sabık imtiyaz şeklinde şehrin tenviri umurunu deruhde etmekte devam etmesi için ittihaz-ı kararlarla hükümet-i seniyyenin gaz şirketini sokakların havagazıyla tenvirine müsaade ederek

⁵⁴⁰ BOA. *DH.KMS 63/62* (7.B.1332/1Haziran 1914); BOA. *HR.HMŞ.İŞO 2/16* Lef 1. (9 Haziran 1335/9 Haziran 1919). (Dosya, Başbakanlık Osmanlı Arşivleri'nde 9.H.1335 kısaltmasıyla verilmiştir. Dosya içerisinde yer alan beğeler incelendiğinde, belgenin Rumi tarihle verildiği anlaşılmaktadır)

⁵⁴¹ BOA. *HR.HMŞ.İŞO 208/53* (16.B.1332/10 Haziran 1914).

⁵⁴² Muhtıra: Hatırlatmak veya hatırlamak için yazılan tezkere. Bkz. Ferit Develioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Ankara 1996, s. 676

⁵⁴³ BOA. *DH.KMS 63/62* (7.B.1332/1Haziran 1914).

buna esasen itiraz etmemekte bulunan tramvay şirketine tebligatta bulunması kifayet eder.

Görüldüğü üzere havagazı şirketi, elektrikle aydınlatma hakkının kendisinde olduğunu, tramvay şirketinin zaten bu haktan feragat ettiğini belirterek, İzmir şehrinin elektrikle aydınlatılması işini de üstlenmek istemiştir. Ancak Osmanlı Devleti şirketle aynı düşüncede olmadığı için, bahsi geçen imtiyazı Göztepe Tramvay Şirketi'ne vermiştir. İzmir Havagazı Şirketi'nin ve İngiltere Hükümeti'nin tüm itirazlarına rağmen, İzmir şehrinin elektrikle aydınlatılması imtiyazı bu şirkette kalmıştır. Zira bu dönemde, havagazı şirketi üzerine düşen sokakların havagazı fenerleri ile aydınlatılması işini tam manasıyla gerçekleştirememektedir.

İzmir şehrinin elektrikle aydınlatılması meselesine dair tarihsel sürece baktığımızda, aslında Osmanlı Hükümeti'nin, İzmir şehrinin elektrikle aydınlatılması hususunda daha önce de bir takım görüşmeler yaptığını⁵⁴⁴, hatta konuya ilişkin imtiyaz dahi verdiğini⁵⁴⁵ görmekteyiz. Alman Ferdinand Rayzer, İngiliz Parlemonter Sir Ellis Ashmead Bartlett ve son olarak Paris merkezli “Compagnie General de Tractiort” şirketi, İzmir'in elektrikle aydınlatılması imtiyazını almış olmalarına rağmen, bu imtiyazlar hayata geçirilememiştir.

⁵⁴⁴ Bu konuda Osmanlı Devleti'ne ilk müracaat Alman Ferdinand Reiser tarafından yapılmıştır. Bkz. BOA. *Y.A.HUS.* 225/45 (20.N.1306/20 Mayıs 1889); BOA. *MV.* 57/41 (29.M.1308/14 Eylül 1890); bir başka belgede İzmir şehrinin elektrikle aydınlatılması imtiyazının 45 sene müddetle Alman tebaasından Ferdinand Rayzer tarafından talep edildiğini görmekteyiz. Bkz. BOA. *ŞD.* 1190/11 (19.C.1309/19 Ocak 1892). Ferdinand Rayzer ile sonuca ulaşmayan İzmir'in elektrikle aydınlatılması imtiyazına daha sonra İngiliz Parlemonter Sir Ellis Ashmead Bartlett talip olmuştur. Bkz. BOA. *BEO.* 1312/98358 (7.M.1317/17 Mayıs 1899); BOA. *Y.A.RES.*100/38 (24.M.1317/3 Haziran 1899); BOA. *Y.A.RES.*101/46 (23.S.1317/1 Temmuz 1899).

⁵⁴⁵ İmtiyazın Rayzer'e verildiğine dair bkz. BOA. *BEO.* 1138/85336 (19.M.1316/8 Haziran 1898); BOA. *Y.PRK.HR.* 26/76 (29.B.1316/14 Aralık 1898); imtiyazın Bartlett'e verildiğine dair bkz. BOA. *Y.A.RES.*101/56 (4.Ra.1317/12 Temmuz 1899); BOA. *Y.A.RES.*101/70 (18.Ra.1317/26 Temmuz 1899); BOA. *MV.*98-2/26 (18.Ra.1317/26 Temmuz 1899); BOA. *BEO.* 1367/102509 (3.Ca.1317/9 Eylül 1899); Bartlett'den sonra ise merkezi Paris'te bulunan bir şirket, İzmir ile birlikte Selanik ve Şam'ın elektrik imtiyazına talip olmuştur. Bkz. BOA. *Y.MRZ.d.* 10002.

C. Cumhuriyet Döneminde İzmir Havagazı Şirketi

Birinci Dünya Savaşı ve hemen arkasından gelen Yunan işgali, İzmir Havagazı Şirketi'nin faaliyetlerini doğal olarak sekteye uğratmıştır. Özellikle Yunanlıların şehri terk ederken çıkardıkları yangın, İzmir şehrini ve dolayısıyla havagazı fabrikası ile gaz şebekesini önemli ölçüde tahribata uğratmıştır. Nitekim Cumhuriyet'in ilk yıllarında, İzmir'deki havagazı abonelerinin sayısının 9.000'den 400-500'e kadar düştüğünü görmekteyiz⁵⁴⁶.

a. İzmir Havagazı Şirketi'nin Sözleşme Yenileme Çabası

İçinde bulunduğu durum itibariyle oldukça zor günler geçirmekte olan ve günden güne abone sayısı azalan İzmir Havagazı Şirketi, 29 Eylül 1923 tarihli dilekçesiyle imtiyaz süresinin uzatılmasını talep etmiştir. Şirket adına Ankara Hükümeti'ne sunulan dilekçede⁵⁴⁷ şunlar yazmaktadır;

Müdürü bulunduğum Osmanlı Havagazı Şirketi'nin İzmir'de yeniden faaliyet ibtidâr edebilmesi için icab eden sermayenin tedariki zımında şirket hissedarının ictimai davet edilmesi meclis-i idarece karargir olmuş ise de şirketin harb-i umumi ve Yunan işgali ve nihayet İzmir yangını dolayısıyla maruz kaldığı mukarrer zarar ve haşarat neticesinde sermayesinin yüzde yetmiş beşi mahv ve telef ve zayi edilmiş olduğundan şirketin atisi nokta-i nazarından bazı fevâidin temin edilmesi imkanı aklen ümit edilmekdikçe sermayedarından daha fazla fedakarlık eylemesi ikamete mahkum teşşebüsâtdan ad edilmektedir. Bundan dolayıdır heyet-i idare acizlerine iş'ârât-ı mahsusada bulunarak şirketimiz müddet-i imtiyaziyyesinin temdidi hakkında makâm-ı âlilerine müracaat etmeliğimi emr eylemiştir.

Malum-ı âlileri olduğu veçhile şirketin imtiyaz müddeti on sekiz sene sonra hitâm bulacağı ve hitam-ı müddette şirketin kurmuş olduğu makine ve müessese-i fenniyesiyle bilcümle emvâl-i gayri menkulesi yani sermayesi tamamen hükümete aid ve râcî olacağı cihetle gerek eski sermayesinin gerek bu kere ihzâr edilecek sermayenin ittifâ edebilmesi için müddet-i mezkurenin kâfi olamayacağı bedihi ve aşıkardır. Diğer taraftan şirketin sermayesiyle alınıp bilahare canib-i hükümete aid ve râcî olması

⁵⁴⁶ BCA. 230.122.5.4. Lef 2-7. (22 Ocak 1929); Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı yıllarda havagazı şirketinin yaklaşık 10.000 abonesi bulunmaktaydı. Bkz. *Anadolu*, 14 Mart 1940; *Yeni Asır*, 14 Mart 1940.

⁵⁴⁷ BCA. 230.122.4.1. Lef 7. (30 Ocak 1924).

meşrut olan emval-i gayri menkulesi hakkında diğer umur-u nafia ve hidmet-i umumiye ile mükellef şirketler misüllü vergiye tabi tutulmaması tabi ise de memurin-i mahalliye tarafından müehhiren bu babda bazı teşebbüsatda bulunmuş olması hasebiyle işbu meselenin dahi diğer emsaline kıyasen halli elzem ve ehem görünmektedir.

Diğer taraftan şirket temettuatından hal-i hazırda hükümete ait olan nisbet-i pür hadd-i makule iblağ etmeye hazır ve amade olduğundan işbu mesailin acilen ve ehemmiyetle tedkik edilmesini rica eder ve bu şeraitin müddet-i imtiyaziyemizin makul bir müddet için temdidi hususu pür nesip itibariyle kabul buyrulduğu takdirde icap eden protokolün müzakere ve imzası zımında bi'z-zat Ankara'ya azimetle doğrudan doğruya ve şahsen müracaat ve temasa amade bulunduğu arz ve bi'l vesile teyid-i ihtirâmât eylerim efendim hazretleri... fi 23 Eylül 339

Ankara Hükümeti'ne sunulan bu dilekçeden de anlaşılacağı üzere, işgal ve yangın dolayısıyla oldukça zor durumda olan İzmir Havagazı Şirketi, yeniden üretime geçebilmek için imtiyaz süresinin uzatılmasını, buna karşılık devlete ödemekte olduğu ücretin arttırılmasını ve bir takım vergilerden muaf tutulma talebinde⁵⁴⁸ bulunmuştur. Şirket ayrıca, isteğinin karşılanması durumunda, yani havagazı fabrikasının yeniden faaliyete geçmesi halinde, İzmir Elektrik Şirketi'nin uygulamakta olduğu tarifelerde indirim gideceğini ve dolayısıyla bundan en karlı İzmir halkının çıkacağını da belirtmiştir⁵⁴⁹.

İzmir Havagazı Şirketi'nin imtiyaz uzatma talebini değerlendiren Ankara Hükümeti, İzmir Nafia Komiserliği'ne talimat vererek, havagazı şirketinin son durumu hakkında bir rapor hazırlanmasını istemiştir. Bunun üzerine İzmir Nafia Komiserliğinin hazırladığı raporda, havagazı fabrikasının işgal esnasında Yunanlıların maddi yardımıyla faaliyetlerini sürdürdüğü, zaman zaman faaliyetlerini durdurduğu, bu zaman zarfında ahalinin kendi imkânlarıyla kurdukları elektrik makineleriyle aydınlatmayı sağladıkları bilgileri yer almıştır. Raporun devamında, şirketin abonelerini büyük oranda kaybettiği, yangında

⁵⁴⁸ BCA. 230.122.4.1. Lef 1-4-5-7. (30 Ocak 1924).

⁵⁴⁹ BCA. 230.122.4.1. Lef 1. (30 Ocak 1924).

şirketin merkez dairesinin yandığı ve fırın, fabrika, gaz şebekesinin kullanılamaz hale geldiği de⁵⁵⁰ belirtilmiştir.

İzmir Nafia Komiserliğinin hazırladığı raporu değerlendiren Ankara Hükümeti, 14 yıl 7 ay sonra sona erecek olan imtiyazın uzatılmasının elektrikle aydınlatmaya alternatif teşkil ettiği için olumlu yaklaşmıştır⁵⁵¹. Zira daha önce de belirttiğimiz üzere savaş ve yangından dolayı kullanılmaz halde bulunan havagazı fabrikası ve şebekesinin imtiyaz müddetinin sona erdiği tarihte hükümete geçmesinin hiçbir anlamı bulunmamaktaydı. Bu yönüyle hükümet, cumhuriyetin ilk yıllarında, şirketin yeni yatırımlar yaparak, havagazıyla aydınlatmayı yeniden sağlamasının faydalı olacağını düşünmekteydi.

b. İzmir Havagazı Fabrikasının İzmir Belediyesi Tarafından İşletilmesi

Daha öncede ifade ettiğimiz üzere Birinci Dünya Savaşı, Yunan işgali ve son olarak yangından dolayı kullanılamaz hale gelen havagazı fabrikasını tekrar faaliyete geçirmek isteyen şirket, gerekli olan yatırımı yapmayı, imtiyaz süresinin uzatılmasına bağlamaktaydı. Bu süreçte şirket, üzerine aldığı bu kamu hizmetini yerine getirmemekte ve dolayısıyla İzmir sokaklarını karanlığa mahkûm bırakmaktaydı.

Durumdan oldukça rahatsız olan İzmir Belediye Başkanı Uşakizâde Muammer Bey, Belediye Meclisi'nden aldığı yetkiyle, havagazı fabrikasını işletmek üzere şirketten bir buçuk yıllığına kiralamıştır. Şirket ile belediye arasında yapılan anlaşmaya göre, belediye havagazı şirketine 100.000 lira kiralama bedeli ödeyecek, buna karşılık bütün gelir ve giderler belediyeye ait olacaktır⁵⁵². Bu bağlamda 1924 yılında kurulan Havagazı İdare-i Muvakkatesi, belediye adına çalışmaya başlamıştır. Bu geçici idare, havagazı şebekesini onararak 1924 Eylül sonunda abonelerine tekrar havagazı vermeye başlamıştır⁵⁵³.

⁵⁵⁰ BCA. 230.122.4.1. Lef 4. (30 Ocak 1924).

⁵⁵¹ BCA. 230.122.4.1. Lef 4. (30 Ocak 1924).

⁵⁵² Haydar Rüştü Öktem, "Havagazı", *Anadolu*, 2 Teşrin-i evvel 1340.

⁵⁵³ Kurt, a.g.t., s. 137.

Taraflar arasında yapılan bu sözleşme, İzmir kamuoyunda havagazı şirketini iflastan kurtarmak olarak algılanmıştır. İzmir basını, Belediye Başkanı Muammer Bey'i, havagazı şirketini tekrar hayata döndürdüğü ve Türk girişimciler tarafından kurulan küçük çaplı elektrik işletmelerini zarara uğrattığı gerekçesiyle sık sık eleştirmiştir⁵⁵⁴.

Kısa bir süre belediye adına Havagazı İdare-i Muvakkatesi tarafından idare edilen havagazı işletmesi için bu geçici bir dönemdi. Belediyenin yardımları sayesinde bir müddet daha faaliyetlerine devam edebilen işletmenin asıl sahipleri, hala imtiyaz süresinin uzatılmasını talep etmekteydiler. 1930'lu yıllara gelindiğinde artık şirketin bu şartlar altında daha fazla hizmet veremeyeceğini düşünen hükümet, İzmir Nafia Müfettişliği Komiserliği'ne konuya ilişkin bir kez daha görüş sormuştur. Komiserlik, hükümetin talebi üzerine 12 Ocak 1929 tarihinde bir rapor hazırlayarak hükümete sunmuştur. Raporunda şu ifadeler yer almaktadır⁵⁵⁵:

İzmir yangınından dolayı İzmir Havagazı Şirketinin 9000 abonesi 500 gibi çok az bir miktara inmiştir. Şirket iflastan kurtulmak için çabalamaktadır. Müddeti imtiyaz on sene sonra bitecek ve teknil tesisat Hükümete geçecektir. Şu kadarki bu tesisat yarım asır evvelki şerait dâhilinde yapılmış iptidai bir halde olduğundan Hükümetin prensipleri dâhilinde modern bir şehri kat'iyen tatmin etmeyecek bir mevkidedir. Her gün bütün İzmir halkı havagazının muntazam yanmadığından ve evsaf ve keyfiyetinden şikâyet etmektedir. Bu haklı şikâyete nihayet verebilmek için bunların tebdil ve tecdidii lazımdır. Bundan mâda İzmir'in yeni imar planına tevfikân inkişaf edeceği sahalarda yeniden ferşiyat ve tesisat icap eylemektedir. Bu işlerin yapılması için şirket nezdinde teşebbüsatta bulunulmuş ise de vaktiyle bamukavele taahhüdünü ifa eylediğinden talep edilen tecettüdat ve tesisatı yapmak istememektedir. Şirket daha ziyade sıkıştırılırsa imtiyazını terk edip gidecektir. Esasen şirket icbar edilemez.

Vaziyetin ıslahı için iki şekil vardır, ya bu şirket ile anlaşarak İzmir'in muhtaç olduğu asrî tesisatı yaptırmak veyahut on sene daha bekleyerek hitamı imtiyazda diğer bir şirketle anlaşarak meseleyi halletmektir. İkinci şeklin kabulü takdirinde İzmir, daha on sene asrî havagazından mahrum kalacaktır. Bundan mâda o müddet zarfında

⁵⁵⁴ Bkz. Öktem, "Havagazı", *Anadolu*, 2 Teşrin-i evvel 1340; *Anadolu*, 5 Teşrin-i sani 1925; Kurt, a.g.t., 136-137.

⁵⁵⁵ BCA. 230...122.5.4 Lef 2-3. (22 Ocak 1929)

şehir yeniden inşa edilmiş olacağından bilahare havagazı ferşiyatı da o nisbette güçleşecektir.

Binaenaleyh memleketin menafii aliyesi namına derhal faaliyete geçerek mevcut şirkete tesisatı tecdit ve tebdil ettirmek lazımdır.

Şirketin bu hususta ne kanaatte bulunduğunu anlamak üzere komiserlikten yezılan tezkere ile cevabının suretleri leffen takdim kılınmıştır. Bunların mütalaasından müsteban buyrulacağı üzere şirket, makul ve fenni mütalaata istinat ederek yeniden dökeceği sermayenin etfasını talep etmektedir. şirketin bu temayülünden hükümetin istifade etmesi ve İzmir'i bu dertten kurtarması lazım geldiği kanaatindeyiz. Filhakika şirketin yeniden dökeceği sermayeyi on senede etfa edebilmesi için tarifinin gayrikâbili tehammül bir derecede tezyidi lazım gelmektedir ki buna imkan yoktur.

O halde en iyi çare mevcut tarifeleri ipka ederek yeni sermayenin etfası için imtiyazın temdidini esasını kabul etmektir.

Böyle bir kombinezondan Hükümeti memleket ve belediye müstefit olacaktır. Çünkü Hükümete ait hisse, hasılatı gayri safiyeden temin edilecek, belediye asri tenvirata malik olacak ve halkta bütün ihtiyacatına tekabül edecek surette gaz alabilecektir.

İzmir'in çok mühim ve müsta'cel olan bu meselesi hakkında evamiri aliyeleri müsterhamdır". 12.01.1929

T.C. İzmir Nafia Müfettişliği Komiserliği

Görüldüğü üzere, şirketin iflasın eşiğinde olduğu, hükümet tarafından biraz daha zorlanması halinde imtiyazı bırakıp kaçacağı, şirketin yeniden yatırım yapma arzusundan istifade edilerek buna müsaade edilmesi ve bunun karşılığında imtiyaz süresinin uzatılması gerektiği bu raporla hükümete bildirilmiştir. Durumu acilen değerlendiren hükümet, havagazı şirketine bir mektup göndermiştir⁵⁵⁶. Mektupta özetle⁵⁵⁷, havagazı şebekesinin İzmir'in ihtiyaçlarını karşılayamadığı, acilen fabrikanın ıslahının gerektiği belirtilmekte ve şirkete acilen hayata geçirmesi gereken bir takım hususlar bildirilmekteydi. Buna göre hükümet, havagazı şirketinden, aşağıda tamamına yer verdiğimiz hususlar çerçevesinde

⁵⁵⁶ BCA. 23022.5.4 Lef 4-5. (22 Ocak 1929)

⁵⁵⁷ Burada mektubun tamamından ziyade hükümetin, havagazı şirketinden hayata geçirmesini istediği hususları vermeyi uygun gördük.

gerekli modernizasyonu yapmasını ve böylelikle halkın şikâyetlerine son vermesini talep etmiştir⁵⁵⁸.

1. Gazı istihsal eden fırınlarınızın ıslahı ve gerek ihtiyat ve gerek tevsiata yarabilecek modern fırınların yeniden ilavesi.
2. Gazın evsafını sabit tutmak ve Zonguldak kömürünün hassalarına göre abonelere temiz gaz sevkini temin eylemek için temizleme alatının tecdidi.
3. Merkez fabrikanız çok ihmal edilmiştir. Bunun hükümete intikal edecek mebani ve tesisatdan bulunmasına göre baştan başa tamiri ve komiserliğin talimatı dahilinde ıslah ve hüsnuhalde bulundurulması.
4. Huy kömürünün nakil ve ocaklara sevk ameliyesinin otomatik olarak ifa eden tertibatın ilavesi ve mesarifin azalmasına temini.
5. Keza kok kömürünün mihaniki olarak alınması ve yaptırılacak depolara isali.
6. Gazın satış fiyatına ve binnetice tarifelere icrayı tesir edeceği cihetle zift, kriozot vs. gibi mevadı taliyenin daha iktisadi şerait dahilinde istihsalı ve ona göre tertibatı ahzı.
7. Memlekette metro vahidi olarak istismal edildiğine göre bütün havagazı saatlerinde metro esasına göre tebdili.
8. Bütün havagazı şebekatınızın ıslahı ve şehrin yeni imar planına göre tecdiden tesisi ve Bornova ve Karşıyaka kariyelerine gazın sevkı.
9. Tenviratı umumiyenin ıslahı ve şehrin imar siyasetine göre tebdili.
10. Şebekelerde hasıl olan tıkanmalar dolayısıyla havagazı inkıtalarına sureti katiyede mani olmak için tedabir ittihazı.
11. Yangında yanan müdüriyet binasının inşaaı.
12. Şirketinizin millileştirilmesi.

Bu noktada görülmektedir ki, her ne kadar İzmir'deki Komiserlikten hükümete, şirketin imtiyazının uzatılması yönünde görüş bildirmiş olsa da, hükümet bu konuya hiç temas etmeden havagazı şirketinden üzerinde bulunan

⁵⁵⁸ BCA. 23022.5.4. Lef 4-5. (22 Ocak 1929)

kamu hizmetini en iyi şekilde yerine getirmesini istemiştir. Şirketten talep edilen hususlara ele aldığımızda görülmektedir ki, havagazı şirketinin başta fabrikası ve fırınları olmak üzere tüm şebekesini yenilemesini istenmektedir.

Hükümetin bu taleplerini değerlendiren havagazı şirketi ise, imtiyaz süresi uzatılmadan herhangi bir şekilde yeni yatırım yapmak istememekteydi. Zira şirket, imtiyazın sona ermesine çok az bir müddet kalmasından dolayı, yapması gereken modernizasyon için harcayacağı parayı amorti edemeyeceğinin farkındaydı. Dolayısıyla İzmir Havagazı Şirketi, buldukları durumu ve taleplerini, yazdıkları bir cevapname⁵⁵⁹ ile hükümete bildirmişlerdir. Cevapname şu şekildedir⁵⁶⁰;

İzmir Havagazı Şirketi'nden Komiserliğe mevru cevapname suretidir.

500 Numara ve 17.06.1928 tarihli emirnameleri cevabıdır.

İzmir şehrinin havagazı fenerleriyle tenviri ve talep eyleyenlere havagazı cereyanı itası hakkında istihsal eylediğimiz imtiyazname mucibince atmış bir seneden beri İzmir şehri menafiine hizmet eylemekte ve imtiyazname mevadını Hükümet ve İzmir halkının memnuniyet ve hoşnudisini mucip olacak surette ifa edegelmektedir.

İmtiyazname madde-i mahsusasına tevfikân inkızaı müddette Hükümete devrolunacak olan fabrikanın da hüsnü muhafazasına gayret olunmakta ise de fabrikanın tesisinden bugüne kadar yarım asırdan ziyade bir devre zarfında havagazı sanayiinde vuku bulan terakkiyat ve İzmir şehrinin inkişafı tesisatımızın geri kalmasına mucip olmuştur.

Talebi alileri vechle fabrika, borular, tenviratı umumiye vs. tesisatımızın ihtiyacı medeniye tekabül edecek surette ıslah ve imarı için yeniden sermaye istihsali ve mesarifi ihtiyarı zaruridir.

Halbuki şirketimizi İzmir harikinde mühim zararlara düçar olduktan mâda müşterilerimiz adedide tenakus eylediğinden bugün İzmir şehrinin ati'i iktisadisinden ve Türkiye Cumhuriyet Hükümetinin Türkiye şehirlerini asrileştiren müessisati nafiaya ibrazdan hali kalmadığı müzaheret ve teshilattan ümit var olarak zararına idamei faaliyet edebilmektedir. Tesisatımızı ıslah için istihzali elzem sermayenin amortismanı zımnında imtiyaznamemiz bakiye müddeti kafi gelmemektedir. Bundan mâda İzmir'de yapılacak yeni tesisata mukabil senelerce kâr etmek imkânı

⁵⁵⁹ BCA. 230...122.5.4 Lef 6. (22 Ocak 1929)

⁵⁶⁰ BCA. 230...122.5.4 Lef 6-7. (22 Ocak 1929)

olmadığına ve şirketçe tenviratı umumiye için şimdiye kadar sarf olunan mebalığı mühimmeye rağmen İzmir Belediyesinin sokak tenviratını elektrikle temin eylemek arzusunda olduğuna nazarı dikkat-ı alilerini celbe müsariat eyleriz.

Marûlarz esbâp hatta şirketimize imtiyaznamenin temdidî hukuku bahşolunsa bile yeniden sermaye tedariki kazıyyesini tas'ip eylemektedir.

Buna rağmen şirketimizin İmtiyazname müddeti temdit olunmak şartı ile Cumhuriyet Hükümetinin İzmir şehrini layık olduğu asri bir havagazı fabrikasına malikiyeti hususundaki arzusunu is'afa ve fabrika, borular, tenviratı umumiye vs. bütün tesisatı talebi alileri vechle imar ve ıslaha âmâde olduğunu arz ve bütün bu âmâlin bir an evvle sahai tatbiki vazı zımnında Hükümeti Cumhuriyenin muvafakatına intizaren teyidi ihtiramat eyleriz efendim.

İzmir Havagazı Şirketi

Bu cevapnameden de anlaşılacağı üzere havagazı şirketi, ısrarla imtiyaz süresi uzatılmadan gerekli modernizasyonu yapamayacağını, bu durumun şirketi büyük zarar uğratacağını ve belki de en önemlisi şirketin en büyük gelir kaynağı olan sokak aydınlatması için İzmir Belediyesi'nin havagazından ziyade elektriği tercih ettiğini belirtmiştir. Bu noktada havagazı şirketinin aslında imtiyazı terk etmek niyetinde olduğunu ifade etmemiz hiç de yanlış olmaz. Zira içinde bulunulan süreçte bilinmektedir ki, Türkiye Cumhuriyeti Devleti, tüm imtiyazları millileştirme ya da diğer bir ifadeyle devletleştirme politikasını takip etmekteydi. Dolayısıyla gerek bahsi geçen İzmir Havagazı Şirketi gerekse ülkede faaliyet göstermekte olan yabancı sermayeli diğer şirketlerin imtiyaz uzatma girişimleri Cumhuriyet Hükümeti tarafından kabul edilmemekteydi. Bu yüzden İzmir Havagazı Şirketi'nin, sürekli olarak fabrika ve havagazı şebekesinin modernizasyonu için imtiyaz süresinin uzatılmasını talep etmesini, imtiyazı bırakma girişimi olarak kabul edebiliriz.

c. Havagazı Şirketi'nin İzmir Belediyesi Tarafından Satın Alınması

1930-1935 yılları arasında yaşanan gelişmeler bize, şirketin, imtiyaz süresi hususunu bahane ederek, üzerine almış olduğu İzmir şehrinin havagazıyla aydınlatılması imtiyazını terk etme niyetinde olduğunu ve bu doğrultuda Türk

hükümetini ikna etme adına gerekli zemini oluşturmaya yönelik çalışmalar içerisinde olduğunu göstermektedir. Bunun en büyük göstergesi, havagazı şirketinin 9 Mayıs 1934 tarihinde İzmir Belediyesi'ne müracaat ederek, "*birkaç sene sonra erecek olan imtiyazlarının en azından 30 yıl müddetle ve derhal uzatılmasını, eğer bu mümkün değilse imtiyaz süresinin sona erdiği tarihte sadece şirketin elinde bulunan mevcut stokların ücretinin ödenmesi karşılığında işletmeyi belediyeye devretmeyi*"⁵⁶¹ teklif etmesidir. Teklifte de görüldüğü üzere şirket, hükümetin imtiyaz süresini uzatmayacağını bile bile, bir kez daha bu yönde girişimde bulunmuştur. Şirketin bu teklifi İzmir Şehir Meclisi tarafından değerlendirilmiş ve şirketin satın alınması kararı alınmış⁵⁶² olsa da, bu karar hayata geçirilememiştir.

Şirket kısa bir süre sonra, yine belediyeye gönderdiği bir yazı ile faaliyetlerine son verme kararı aldığını ve 15 Kasım 1934 tarihinden itibaren tüm çalışmalarını durduracağını⁵⁶³ ilgili mercilere bildirmiştir. Şirketin, İzmir Belediyesi'nden ve hükümetten tek talebi, 9 Mayıs 1934 tarihli yazısında belirttiği stoklarında bulunan malların değerlerinin tespit edilerek bunların belediye tarafından satın alınmasıydı⁵⁶⁴. Bunun üzerine hükümet tarafından, şirketin elinde bulunan mevcut stok kıymetinin belirlenmesi amacıyla bir komisyon teşkil edilmiştir⁵⁶⁵. İlerleyen süreçte, havagazı şirketinin satın alınması hususunda şirket müdürü Lorimer ile belediye temsilcileri arasında görüşmelere de başlanılmıştır. Görüşmelere daha sonra hükümet yetkilileri de dâhil olmuş ve yapılan görüşmeler neticesinde taraflar arasında uzlaşma sağlanmıştır. Böylelikle İzmir Havagazı Şirketi'nin tüm imtiyaz hakları, 15 Eylül 1935 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere 50 lira karşılığında İzmir Belediyesi'ne devredilmiştir⁵⁶⁶.

⁵⁶¹ İBMZD., No:11, Nisan 1934, 13 Mayıs 1934, s. 207; Kurt, a.g.t., 139.

⁵⁶² İBMZD., No:11, Nisan 1934, 13 Mayıs 1934, s. 208-209.

⁵⁶³ İBMZD., No:12, 7 Teşrin-i sani 1934, s.71.

⁵⁶⁴ İBMZD., No:11, Nisan 1934, 13 Mayıs 1934, s. 207.

⁵⁶⁵ Kurt, a.g.t., 141.

⁵⁶⁶ BCA. 30.18.1.2/58.78.18 (14 Ekim 1935); BCA. 30.18.1.2/62.14.17 (21 Şubat 1936); Kurt, a.g.t., s.143; Erkan Serçe, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e..., s..300.

Anlaşma şartlarını ele aldığımızda ise⁵⁶⁷;

1. İzmir Havagazı Şirketi, 15 Eylül 1935 tarihi itibariyle, havagazı fabrikası, gaz şebekesi, tüm alet edevatlarını, gayrimenkullerini ve imtiyaz hakkını 50 lira karşılığında İzmir Belediyesine devretmeyi kabul etmiştir.
2. Şirket, elinde bulundurduğu tüm gayrimenkulleri borçsuz olarak belediyeye devredecektir.
3. Şirketin bir önceki müdürü olan John Gandon adına kayıtlı taşınmazların devri hususundaki anlaşmazlıklar ilgili mercilerce çözümlenecektir.
4. Şirket elinde bulunan tüm araç gereç, boru, fener, makine vs. gibi şeyleri belediyeye borçsuz bir şekilde teslim edecektir.
5. Havagazı saatleri belediyeye devredilecektir.
6. Şirket, abonelerinden almış olduğu depozito ücretlerini 15 Eylül 1935 tarihine kadar hak sahiplerine geri ödeyecektir.
7. Şirket faaliyetlerini 15 Eylül 1935 tarihine kadar sürdürecektir.
8. Şirket, 1928-1934 yılları arasında getirdiği saatlerden ücretlerini amorti ettiklerinin dışında kalan ve bedeli 9.423 lira olan gaz saatlerini belediyeye devrederken, belediyede ocakların modernizasyonunu yapması gereken şirketten tazminat talebinden vazgeçmiştir.
9. 15 Eylül 1935 tarihinde gazometrede bulunan havagazı ölçülerek, metreküpe 4 kuruştan satın alınacaktır.
10. Tesislerin tesliminde şirkete ait olan katran bir yıl süreyle parasız olarak depoda kalacaktır. Bu hak katranı satın alan müşteri için de geçerli olacaktır.
11. Şirket, memur ve işçilerin 15 Eylül 1935 tarihine kadarki yasal haklarını tamamıyla ödeyecektir. Belediye bu memur ve işçileri çalıştırıp çalıştırmamakta özgürdür.

⁵⁶⁷ İBMZD., No:14, Fevkalade İctima (2 Eylül 1935), s. 14-15; Kurt, a.g.t., s.143-145.

12. Bu sözleşme İzmir Şehir Meclisi tarafından onaylandıktan ve İcra Vekilleri Heyeti tarafından kabul edildikten sonra yürürlüğe girecektir.
13. Şirketin 15 Eylül 1935 tarihine kadar üçüncü kişilerle yapmış olduğu işlerden doğacak bütün borçlar ve sonuçlarından şirket sorumlu olacaktır.
14. Taraflar arasında çıkacak olan anlaşmazlıklar, iki tarafın belirleyecekleri birer hakem ile bunların belirleyecekleri üçüncü bir hakem aracılığıyla çözümlenecektir. Anlaşma sağlanamaması durumunda ticaret mahkemesi üçüncü hakemi seçecektir. Anlaşmazlıklar mahkemeye yansıdığı anda ise İzmir mahkemeleri davayı çözmeye yetkili olacaktır.

Anlaşma şartlarınının 12. maddesi gereğince bu sözleşme, İzmir Şehir Meclisi tarafından onaylandıktan ve Bakanlar Kurulu tarafından kabul edildikten sonra yürürlüğe girecekti. Sözleşme 2 Eylül 1935 tarihinde İzmir Şehir Meclisi'nde oybirliği ile kabul edilmiştir. İzmir Havagazı Şirketi'nin satın alınması sürecini yakından takip eden hükümet nezdinde de gündeme gelen konu Bakanlar Kurulu'nda görüşülmüş ve 14 Ekim 1935 tarihli kararname⁵⁶⁸ ile şirketin belediyeye devri kabul edilmiştir. Kararnâme şu şekildedir⁵⁶⁹;

Nafia Vekilliğinden yazılan 23.09.1935 tarih ve 145/1384 sayılı tezkerede; İzmir Havagazı şirketinin, imtiyaz mukavelesi hükümlerine göre yapmak mecburiyetinde bulunduğu amme hizmetini mali vaziyetinin bozukluğu yüzünden yapamayacak bir hale geldiği ve imtiyaz müddetinin geri kalanından vazgeçerek 1275 tarihli esas ve 1313 tarihli munzam mukavelenamelerle sahip olduğu hakları bircümle tesisat ve şebekesi ile ve gayrimenkullerle birlikte saatlerini, makinelerin alat ve edevatı sairesini 15 Eylül 1935 tarihinden itibaren İzmir Belediyesine devir ettiği bildirilmiş ve bu hususta İzmir Belediyeyle aktedilen mukavelenin, bu mukavele ile 1275 tarihli mukavelenin 12 . maddelerine göre tasdiki hakkında bir karar ittihazi istenilmiş ve Maliye Vekilliğinden yazılan 04.10.1935 tarih ve 26455/846 sayılı mutalaanamede; 1275 tarihli mukaveleyi tadil eden

⁵⁶⁸ BCA. 30.18.1.2/58.78.18 (14 Ekim 1935).

⁵⁶⁹ BCA. 30.18.1.2/58.78.18 (14 Ekim 1935).

Teşrinisani 1313 tarihli munzam mukavelenin 3. maddesiyle bu şirketin, uzatılan imtiyaz müddetinin sonunda mevcut ebniye, fabrika ve gaz depolarıyla sair bilcümle müessesat, alât ve edevatı kâffei diyyun ve taahhüdâtından vareste olarak meccanen hükümete terk etmeyi taahhüt eylemiş olmasına göre imtiyaz müddetinin sonunda bahsedilen fabrika ve teferruatının Hazineye intikali lazım geleceği ve imtiyazın başlangıcı Şevval 1275 olduğuna göre uzatma ile birlikte seksen seneye varan imtiyaz müddetinin bitmesine pek az zaman kalmış olduğu cihetle yukarıda yazılı hükümler dairesinde tesisatın, imtiyaz müddetinin sonunda hükümete intikaline müessir olmamak şartıyla imtiyaz mukavelesinin şirkete verdiği bütün haklardan imtiyaz müddeti içinde istifade etmek üzere elli lira bedel mukabilinde İzmir Belediyesine devri muvafık görüldüğünden bu suretle karar ittihazında mahzur olmadığı bildirilmiştir.

Bu iş İcra Vekilleri Heyetinin 14.10.1935 tarihli toplantısında görüşülerek İzmir Havagazı Şirketi'nin, 1275 tarihli mukavelenin 12. Maddesine göre ve Maliyenin mütaleası dairesinde buna ait tesisatın hükümete intikaline müessir olmamak şartıyla imtiyaz mukavelesinin şirkete verdiği bütün haklardan imtiyaz müddeti içinde istifade etmek üzere elli lira bedel mukabilinde İzmir Belediyesine devrine izin verilmesi onanmıştır. 14.10.1935

Konuya ilişkin bir başka kararname ise 21 Şubat 1936 tarihlidir. Bu kararnamede de İzmir Havagazı Şirketi'nin, İzmir Belediyesi'ne devri ve temlikî onaylanmaktadır⁵⁷⁰.

Netice itibariyle, ilk kez 1864 yılında İzmir sokaklarını havagazıyla aydınlatmaya başlayan şirket, yaklaşık 71 sene boyunca İzmir'e hizmet vermiştir. İmtiyaz süresini Osmanlı dönemi ve Cumhuriyet dönemi olarak ikiye ayırdığımızda, şirketin I. Dünya Savaşı yıllarına kadar Osmanlı döneminde daha başarılı çalışmalar yaptığını ifade edebiliriz. Zira I. Dünya Savaşı'nın ardından Yunan işgaliyle başlayan süreç ile arkasından gelen Milli Mücadele yılları ve İzmir yangınından sonra, havagazı şebekesi kullanılamaz hale gelmiştir.

Şirket yangından sonra, havagazı fabrikasını ve şebekesini yenilemek adına yeteri kadar yatırım yapmamış, dolayısıyla hizmetlerini de tam manasıyla yürütememiştir. Bununla birlikte Cumhuriyet döneminde, elektrikle aydınlatma

⁵⁷⁰ BCA. 30.18.1.2/62.14.17 (21 Şubat 1936).

faaliyetlerinin de başlaması, şirketin kâr oranını günden güne düşürmüş, bu bağlamda havagazı abonelerinin sayısı da önemli miktarda azalmıştır. Zira şirketin tam kapasiteyle çalıştığı yıllarda on binlere ulaşan abone sayısı, 1935 yılında yaklaşık 600 civarındaydı. İçinde bulunduğu durumun farkında olan havagazı şirketi, tüm bu nedenlerden dolayı daha imtiyaz süresi sona ermeden, imtiyazı bırakmanın yollarını aramış ve nihayet 15 Eylül 1935 tarihi itibarıyla İzmir Havagazı Şirketi, İzmir Belediyesi tarafından satın alınmıştır. Havagazı idaresi 1945 yılında ESHOT⁵⁷¹ müdüriyetinin bir parçası haline gelmiştir⁵⁷². 1994 yılına kadar faaliyetlerine devam eden havagazı fabrikası, bu tarihte İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin aldığı karar doğrultusunda kapatılmıştır. Tarihi havagazı fabrikası 2008 yılında, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından restore edilerek, kültür merkezi haline getirilmiştir.

⁵⁷¹ 1943 yılında İzmir Belediyesine bağlı bir işletme olarak kurulmuştur. Açılımı elektrik, su, havagazı, otobüs ve tramvaydır. Daha sonra elektrik ve su bölümleri ayrılmış, havagazı ve tramvay bölümleri kapatılmıştır. Bugün yalnızca otobüs bölümü çalışmaktadır.

⁵⁷² Serçe, a.g.e., s.300.

III.BÖLÜM: ELEKTRİK İMTİYAZI

Tarihte hiçbir buluş elektrik enerjisinin yarattığı değişim ve gelişim kadar etkili olmamıştır. Elektriğin keşfi ve sonrasında gündelik hayata girişi, insanoğlunun gerek sosyal hayatında gerekse iş hayatında çok büyük değişimlerin yaşanmasını sağlamıştır. XIX. yüzyılın sonlarından itibaren, teknolojik gelişmelerin ardı arkası kesilmemiştir. İnsanoğlu önce aydınlatmada, daha sonra haberleşmede ulaşım (telgraf-telefon-tramvay), sanayiden tıp sektörüne, sinemadan radyoya vs. gibi daha burada sayamayacağımız birçok alanda baş döndürücü bir hızla elektrik enerjisine bağımlı hale gelmiştir.

Aslında insanoğlu, elektriğin varlığından daha ilkçağlarda haberdar olmuştur. Elektrik kelimesi anlam itibariyle, Antik Yunanca'da, elektrik ve mıknatıs sözcüklerinin kökeni “kehribar” anlamına gelen “elektron” kelimesinden gelmektedir⁵⁷³. Tanım içerisinde geçen mıknatıs (magnet) kelimesinin ise, mıknatıs taşlarına oldukça sık rastlanan Manisa bölgesinden türediği sanılmaktadır⁵⁷⁴. Kehribarın, elektrostatiklenme özelliğine sahip olduğunu ilk kez fark eden, Antik Yunan'da felsefe okulunun kurucusu ünlü filozof Thales olmuştur⁵⁷⁵. Bu yönüyle Thales'in, elektrik tarihinde önemli bir yeri vardır. Öğretisi sonradan Aristo tarafından kaleme alınan Thales, elektrik ve manyetizmaya ilişkin önemli gözlemlerde bulunmuştur. Kehribarın sürtünme ile ot ve benzeri hafif cisimleri, mıknatıs taşının da demiri çekebilme özelliğinin olduğu, Thales'in bu gözlemleri arasında yer almaktadır⁵⁷⁶. Thales daha da ileri giderek bu iki tür olay arasında ilişki kurmaya çalışmıştır. Ne var ki bilim ve teknoloji tarihinin en önemli patlamalarından birine yol açan elektrik ile

⁵⁷³ Osman Bahadır, *Elektriğin Kısa Tarihi*, İstanbul 2001, s.13.

⁵⁷⁴ Kurt Sattelberg, *Elektriğin Tarihi*, Çeviren: M. Celalettin Üstün, Ankara 2005, s.131.

⁵⁷⁵ Bahadır, a.g.e., s.14.

⁵⁷⁶ Kemal İnan, “Bilim ve Teknolojide Devrimler Yaratan Bir Olay: Elektrik”, *Tarih Boyunca Elektrik*, Ankara 1982, s.2; *Doğa ve Bilim Ansiklopedisi*, “Elektrik”, Cilt 1, İstanbul 1982, s. 431; *Büyük Larousse*, “Elektrik”, Cilt 6, İstanbul 1986, s. 3609.

manyetizma arasındaki ilişkinin açıklanabilmesi ancak 2400 yıl sonra gerçekleşebilmiştir⁵⁷⁷.

A. Tarihsel Süreçte Elektrik Üzerine Çalışmalar ve Elektrığın Gündelik Yaşamda Kullanılabilir Hale Gelmesi

Avrupa'da Rönesans hareketleriyle hız kazanan araştırmalarda elektrik ile manyetizma arasındaki farklar ve benzerlikler bulunmaya çalışılmıştır. Rönesans'ta manyetizma ve mıknatıslar konusunda en çok ses getiren çalışmalardan biri İngiliz bilim adamı William Gilbert'in eski çağlarda karıştırılan statik elektrik ile manyetizma arasındaki farklar çalışması olmuştur. Daha sonraki süreçte, çoğu özelliklerinin 19. yüzyılda anlaşılmış olduğunu gördüğümüz elektrik, sanayi devriminin önemli etkenlerinden biri olmuştur⁵⁷⁸. Nitekim İngiltere'nin öncülük ettiği sanayileşme hareketinin⁵⁷⁹ doğması ve gelişmesinde öncelikle kömür, sonrasında ise buhar gücünden⁵⁸⁰ faydalanılarak hareket eden ve iş gören makinelerin icadı büyük rol oynamıştır⁵⁸¹. Buhar gücünden sonra elektrığın makineyle buluşması, sanayi devrimi yıllarında Avrupa ekonomisine büyük ivme kazandırmıştır.

Sanayi devrimiyle birlikte günden güne zenginleşen Avrupa ve Amerika'da, elektrik üzerine yapılan çalışmalar, bu kıtalarda hızlı teknolojik gelişmelerin yaşanmasına yol açmıştır. Bu teknolojik gelişmeler elektrığın, aydınlatma, telgraf-telefon gibi haberleşme ve ulaşım alanlarındaki uygulamaları olarak özetlenebilir. Bu bağlamda ilk elektrikli telgraf sistemi 1837 yılında

⁵⁷⁷ İnan, a.g.m., s.2.

⁵⁷⁸ Bahadır, a.g.e., s.14.

⁵⁷⁹ İngiltere'nin öncülük ettiği sanayi devrimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Eric J. Hobsbawm, Sanayi ve İmparatorluk, Çeviren: Abdullah Ersoy, Ankara, 2005; Tevfik Güran, İktisat Tarihi, İstanbul 1993; Sanayi devriminin Osmanlı Devleti ve Türkiye'ye etkileri için bkz. Candan Sezgin (Yayına Hazırlayan), Sanayi Devrimi'nin Etkisinde İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Türkiye, İstanbul 2011.

⁵⁸⁰ Buhar makinelerinin Osmanlı modernleşmesine etkileri için bkz. Elif Süreyya Genç, Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme ve Buhar Makineleri, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2005.

⁵⁸¹ Ahmet Demir, Çağdaş Teknolojik Gelişmeler, Sosyo-Ekonomik Etkileri İle, Ankara 1981, s. 22.

Samuel Morse tarafından icat edilmiştir. Ticari anlamda ise ilk elektrikli telgraf denemesi, 1844 yılında yine Morse tarafından Baltimore ile Washington şehirleri arasında 65 kilometrelik bir telgraf hattı çekimiyle gerçekleşmiştir⁵⁸². Telgraftan sonra telefonun icadı haberleşmede yeni bir çığır açmıştır⁵⁸³. Alexander Graham Bell ve Thomas Watson 1875 yılında, sesin tel üzerinden gönderildiğini ortaya çıkarmışlardır⁵⁸⁴. Bir yıl sonra 2 Mart 1875 tarihinde Washington'a giderek telefonun patentini almak için müracaat eden Bell⁵⁸⁵, 7 Mart 1876'da telefonun patentini almıştır⁵⁸⁶. Böylelikle telefon vasıtasıyla haberleşme devri başlamış ve telefon kullanımı günden güne yaygınlaşmıştır.

Haberleşmeden sonra elektriğin ulaşımda kullanılmaya başlandığını görüyoruz. Dünyanın birçok bölgesinde uzun yıllardan beri hizmet vermekte olan atlı tramvaylar da teknolojik gelişmelerden etkilenmiş ve yerlerini zamanla elektrikli tramvaylara bırakmışlardır. Elektrikli tramvayı dünyaya ilk tanıtan Alman Siemens firmasıdır. Werner Siemens, 1879 yılında Uluslararası Berlin Ticaret Fuarı'nda, saatte 4 mil (6,4 km) hız yapabilen elektrikli tramvayın tanıtımını yapmış ve tramvayı fuar alanının etrafında yürütmüştür⁵⁸⁷. İki yıl sonra 1881 yılında ilk elektrikli tramvay Berlin' de kullanılmaya başlanmış ve 1900

⁵⁸² Bahadır Bayrıl vd., Önce Ateş Vardı: Türkiye'de Enerji Devrimi ve Modern Hayatın Etkileşimi, İstanbul 2009, s.19; Ahmet Demir ise, telgrafın yine Morse tarafından icat edildiğini ifade etmekle birlikte tarih olarak 1844 yılını vermektedir. Bkz. Demir, a.g.e., s.179; Burada kastettiğimiz telgraf sistemi, elektrikli telgraf sistemidir. Zira daha önceki tarihlerde farklı sistemlerde telgrafın kullanıldığı bilinmektedir. Nitekim dünyada ilk olarak havai telgrafın kullanıldığını görmekteyiz. Havai telgraf ilk önce 1794 yılında Fransa'da Paris -Lille şehirleri arasında çekilen telgraf hattı ile kullanılmaya başlanmıştır. Bundan sonra Fransa'yı diğer Avrupa ülkeleri takip etmiştir. Bkz. Mustafa Kaçar, Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854 – 1871), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1986, s. 2-3; Osmanlı Devleti'nde ise, 1828-1829 Osmanlı-Rus harbinin ilk aylarında, semafor telgrafi denilen bir sistem kullanmıştır. Bkz. Roderic H. Davison, "Osmanlı İmparatorluğu'na Elektrikli Telgrafın Girişi", Çeviren: Mehmet Burak, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM), Sayı: 14, Ankara 2003, s. 348.

⁵⁸³ Isaac Asimov, Bilim ve Buluşlar Tarihi, Çeviren: Elif Topçugil, Ankara, 2006, s.372-373.

⁵⁸⁴ Fatma Bentli, "Bilime Yön Verenler, Dünyanın Sağırılığını Alan Adam", Elektrik Mühendisliği Dergisi, Sayı 431, Ağustos 2007. http://www.emo.org.tr/ekler/91ede353063f823_ek.pdf?dergi=483. (erişim 03.08.2011)

⁵⁸⁵ Harold S. Osborn, Biographical Memoir of Alexander Graham Bell (1847-1922), 1943 (Basım yeri yok), s. 6.

⁵⁸⁶ Osborn, a.g.e., s. 8.

⁵⁸⁷ David Goodman, The European Cities & Technology Reader, London 1999, s. 214.

yılına gelene kadar Avrupa ve Amerika'nın pek çok şehrinde yeni elektrikli tramvay hatları işletmeye açılmıştır⁵⁸⁸.

Asıl çalışma konumuz olan elektriğin aydınlatmada kullanımı ve daha sonra şehirlerin aydınlatılması ile bu bağlamda elektrik imtiyazı konusuna gelince; üzerinde ilk durmamız gereken isim Thomas Edison'dur. Zira Edison 1879'da akkor lambayı icat etmiş ve 1880 yılı Ocak ayında patentini almıştır. Patentini aldığı bu buluşunu, üç bin kişilik bir kalabalığın önünde Menlo Park'ın ana caddesini (Pearl Street⁵⁸⁹) aydınlatarak sergilemiştir⁵⁹⁰. Edison 1881 yılında New York'ta, ilk elektrik üretim merkezi ile dağıtım şebekesini kurarak, elektrik enerjisinin evlerde ve sanayide yaygın olarak kullanılmasının da öncüsü olmuştur⁵⁹¹. 1880'de Edison, elektrik üreten ilk şirketi kurduktan sonra elektrik tüm dünyada kırsal alandan şehirlere kadar hızla yayılmıştır.

a. Batı'da Elektrikle Aydınlatma ve Elektrik İşletmeleri

1881 yılında Emil Rathenau adlı bir Alman mühendis, Paris Uluslararası Elektrik Fuarı'nı ziyaret etmiş ve burada, Edison Elektrikle Aydınlatma sistemlerinin Almanya için distribütörlüğünü almıştır. Daha sonra, bir Alman bankasının finansörlüğünde "German Edison Company for Applied Electricity" şirketini kurmuş ve faaliyetlerine bu isim altında başlamıştır⁵⁹². Bu bağlamda Almanya'da ilk elektrikle aydınlatma Berlin'de gerçekleşmiştir. Şehrin ünlü Postdamer Meydanı (Postdamer Platz) 1882 yılında elektrikle aydınlatılmaya başlanmıştır⁵⁹³. Berlin'den sonra Hamburg şehrinin elektrikle aydınlatılması için 1888 yılında, Nürnberg'de bulunan Schukert et Company'e imtiyaz verilmiştir. Daha sonra Hamburg Belediyesi tarafından satın alınan işletme, 1894-1915 tarihleri arasında bir başka şirkete ihale edilmiştir. Hannover'de de elektrik imtiyazı 1896 yılında özel bir şirkete verilerek şehrin elektrikle aydınlatılması sağlanmıştır. İşletme on yıl sonra belediye tarafından satın alınmıştır. Aynı şekilde

⁵⁸⁸ <http://www.dersaadettramvayi.com/elektrikli tram.html> (erişim 05.07.2011)

⁵⁸⁹ Bkz. Goodman, a.g.e., s.214.

⁵⁹⁰ Bkz. Asımov, a.g.e., s. 380.

⁵⁹¹ Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi, "Elektrik", Cilt 8, İstanbul 1988, s.98.

⁵⁹² Goodman, a.g.e., s.213.

⁵⁹³ Joachim Schlör, Nights in Big City: Paris, Berlin, London 1840-1930, Londra 1998, 67.

Stuttgart'ta ilk önce imtiyazlı bir şirket tarafından sağlanan elektrikle aydınlatma, 1902 yılından itibaren belediye tarafından sağlanmaya başlamıştır⁵⁹⁴.

Paris sokaklarındaki havagazı lambaları 1880 yılından itibaren elektrik lambaları ile değiştirilmeye başlamıştır⁵⁹⁵. 1881 yılından itibaren Paris sokaklarında elektrikle aydınlatma uygulamasına geçilmiştir⁵⁹⁶. Bu yıllarda şehir, altı bölgeye ayrılmış ve her bir bölgenin elektrikle aydınlatma imtiyazı farklı şirketlere verilmiştir⁵⁹⁷. Fransız hükümeti bu dönemde, Paris'in ünlü opera evinin (Grand Opera House) elektrikle aydınlatma işini Edison Electric Şirketi'ne vermiştir. Şirket opera evini 800 adet lambayla aydınlatmıştır⁵⁹⁸. Paris Belediyesi 1907 yılında aldığı bir kararla, elektrik imtiyazını elinde bulunduran şirketlerden, bu imtiyazları satın almış ve aydınlatmayı kendisi sağlamaya başlamıştır⁵⁹⁹.

İngiltere'nin Londra şehrinde elektrikle aydınlatma 1881 yılında başlamıştır. Önceleri gaz ile elektrik birlikte kullanılmış, sonraları gaz tamamen terk edilerek sadece elektrikle aydınlatma sağlanmıştır. Şehrin önemli merkezlerinden Thames Embankment (seddi) ve Waterloo Köprüsü hem gaz hem de elektrikle aydınlatılmaktaydı. Thames bölgesinde havagazı lambaları saat 10'a kadar yanmakta; elektrik lambaları ise bütün gece aydınlatma sağlamaktaydı. Blackfriars Köprüsü'nden Bridge Caddesi boyunca, Ludgate Hill, St. Paul Kilisesi'nin avlusundan King Caddesi'ne kadar olan bölge, şehrin sadece elektrikle aydınlatılan ilk bölgeleridir⁶⁰⁰. Yine Londra'nın önemli merkezlerinden Crystal Palace, 1882 yılında elektrikle aydınlatılmaya başlamıştır⁶⁰¹. Şehrin

⁵⁹⁴ Murat Lolan, "Avrupa'nın Başlıca Şehirleri Su, Gaz ve Elektrik İhtiyaçlarını Nasıl Temin Ettiler I", İstanbul Belediye Mecmuası, Yıl 14, Sayı 160-162, İstanbul 1938, s. 747-748.

⁵⁹⁵ Schlör, a.g.e., s.68.

⁵⁹⁶ Jack Haris, "The Electricity of Holborn" New Scientist, vol.93, nu. 1288, Newyork 14 January 1982, s. 88.

⁵⁹⁷ Murat Lolan, "Avrupa'nın Başlıca Şehirleri Su, Gaz ve Elektrik İhtiyaçlarını Nasıl Temin Ettiler II", İstanbul Belediye Mecmuası, Yıl 14, Sayı 163-165, İstanbul 1938, s. 839.

⁵⁹⁸ The New York Times, "Edison To Light The Paris Opera House", 15 Eylül 1881; Opera evinin elektrikle aydınlatılması hakkında bir başka haber için bkz. The New York Times, "New Lights For Paris Opera", 13 Kasım 1881.

⁵⁹⁹ Lolan, a.g.m., s. 839.

⁶⁰⁰ The New York Times, "Electric Lights in London", 21 Mart 1881.

⁶⁰¹ Haris, ag.m., s.88.

elektrik imtiyazı, Bruschi, Siemens ve Loutin şirketlerine verilmiştir⁶⁰². Manchester şehrinde ise ilk elektrik tesisat ve işletmesi 1889 yılında loncalar tarafından kurulmuştur. Çok geçmeden belediye işletmeyi devralarak, 1897 yılından itibaren şehrin aydınlatmasını sağlamaya başlamıştır⁶⁰³.

İsviçre'nin Cenevre şehrinde elektrik üretimi ve dağıtımını işini, 1896 yılına kadar imtiyazlı bir şirket yapmıştır. Bu tarihte Cenevre Belediyesi, imtiyazı devralarak aydınlatma işini üstlenmiştir. Zürih'te de elektrikle aydınlatma işini belediye yürütmektedir⁶⁰⁴. 1892 yılında Zürih şehri civarında bulunan şelalelerden istifade edilmek suretiyle elektrik santralleri kurulmuş ve şehrin elektrik ihtiyacı bu santraller vasıtasıyla karşılanmıştır. Hollanda'nın Amsterdam şehrinde, elektrik imtiyazı 1892 yılında "Electra" isimli bir şirkete verilmiştir. 1903 yılında belediye, elektrik tesisatını satın alarak daha da genişletmiştir. Rotterdam şehrinde de elektrik imtiyazı 1882 yılında Belçikalı bir şirkete verilmiş ve 12 yıl sonra belediye tarafından satın alınmıştır⁶⁰⁵. Belçikalı şirketlerin imtiyaz aldıkları bir başka şehir Sofya olmuştur. Ancak bu işletme de çok geçmeden belediye tarafından satın alınmıştır. İsveç'te de ilk elektrik işletmelerini imtiyazlı şirketler kurmuşlardır. Fakat birçok Avrupa şehrinde olduğu gibi bu imtiyazlar da kısa süre sonra belediyeler tarafından devralınmışlardır⁶⁰⁶. Budapeşte şehrinin elektrikle aydınlatılması meselesinde ise ilginç bir ayrıntı dikkat çekmektedir. John Lukacs'ın iddiasına göre dünyada elektrikle cadde aydınlatması ilk kez 1873 yılında Peşte'de gerçekleşmiştir⁶⁰⁷. Bu tarihe, Edison'un çalışmalarından önce olması sebebiyle biraz şüpheyle yaklaşmak gerekir.

Yukarıda birçok örnekte görüldüğü üzere, Avrupa'nın belli başlı şehirlerinde elektrik işletmeleri genellikle belediyeler tarafından tesis edilmiştir. Şirketlere imtiyaz verilmek suretiyle aydınlatmanın sağlandığı durumlarda ise, elektrik imtiyazları, şirketlerden 10-15 yıl içerisinde satın alınmıştır. Yani elektrik

⁶⁰² The New York Times, "London's Electric Lights", 18 Nisan 1881.

⁶⁰³ Lolan, a.g.m., s. 840.

⁶⁰⁴ BOA. DH.UMVM. 97/31. (23.B.1335 /15 Mayıs 1333).

⁶⁰⁵ Lolan, a.g.m., 842-843.

⁶⁰⁶ BOA. DH.UMVM. 97/31. (23.B.1335 /15 Mayıs 1333).

⁶⁰⁷ John Lukacs, A Historical Portrait Budapest 1900 of a City&Its Culture, Newyork 1988, 60.

imtiyazlarının en fazla 15 yıllığına verildiğini görmekteyiz. Bu yönüyle Avrupalı devletlerin, Osmanlı Devleti'nin uyguladığı imtiyaz verme usulünden “imtiyaz süresi itibarıyla” farklı bir yöntem uyguladıklarını ifade edebiliriz. Bir sonraki bölümde görüleceği üzere, Osmanlı Devleti, havagazı imtiyazlarında olduğu elektrik imtiyazlarını da 40 yıl ve üzeri süreler için vermiştir.

b. Osmanlı Devleti'nde Elektriğin Kullanılmaya Başlanması

Osmanlı Devleti'nde elektrik kullanımı, ilk kez elektrikli telgraf sistemi ile başlamıştır. İlk telgraf hattı, 19 Ağustos 1855'te İstanbul ile Edirne arasında kurulmuş ve bu hat, Rusçuk yoluyla Avusturya şebekesine bağlanmıştır. Bu bağlamda 27 Eylül 1855'te Avrupa ile telgraf haberleşmesi başlamış ve çok kısa bir süre içerisinde de tüm ülkede telgraf hatları tesis edilmiştir⁶⁰⁸. İngiltere'de elektrikli telgraf sisteminin kullanılmasından 18 yıl sonra Osmanlı Devleti de bu sistemi kullanmaya başlamıştır. Telgrafın Osmanlı'da bu kadar çabuk kabul görmesinin sebebi az maliyet gerektirmesi ve getirdiği yararın bu maliyeti fazlasıyla karşılayacak kadar büyük olmasıdır⁶⁰⁹.

Telgraf kullanımının çok çabuk benimsenmesine karşılık, aynı durum telefon için söz konusu olmamıştır. Zira telefon kullanımı, ilk etapta Padişah Abdülhamid tarafından kabul görmüş, fakat kısa süre sonra, bu iletişim aracının kendisi aleyhinde kullanılabileceği ihtimalinden dolayı yine padişah tarafından yasaklanmıştır. Osmanlı Devleti'nde ilk telefon denemesi ise, 1879 yılında Saray ile Bab-ı Ali arasında bir hat çekilerek gerçekleştirilmiştir. 1881 yılı Temmuz ayında da, Posta ve Telgraf Nezareti'nin İstanbul Soğukçeşme'de bulunan kendi binasıyla Yeni Cami'deki postane arasında, tek telli bir telefon hattı tesis edilmiştir⁶¹⁰. Ancak yukarıda ifade ettiğimiz üzere, Abdülhamid bir müddet sonra ülkede telefon kullanılmasını yasaklamıştır. Örneğin, İzmir'de bazı yabancı tüccarların kendi mülkleri arasında telefon hattı kurduklarının haber alınması

⁶⁰⁸ Osman Bahadır, *Elektriğin Kısa Tarihi*, İstanbul 2001, s.39.

⁶⁰⁹ Tanju Demir, *Türkiye'de Posta, Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)*, Ankara 2005, s.51.

⁶¹⁰ Hasan S. Şişikoğlu vd., “Türkiye’de ve İzmir’de Telekomünikasyonun Tarihçesi I”, http://www.emo.org.tr/ekler/0d7a62d32071ec1_ek.pdf?dergi=4. (erişim 04.08.2011).

üzerine⁶¹¹, hükümet bu tür telefon hatlarının iptal edilmesini sağlamıştır⁶¹². Hatların iptaline gerekçe olarak ise, telefon hatları tesisinin devlet iznine bağlı olduğu ve kişisel telefon hatlarının sakıncalı bulunması gösterilmiştir⁶¹³. Kudüs'te Alman tebaasından bir bankerin, kendi bankasıyla şehir dışındaki değirmenleri arasında bir telefon hattı tesis etmek için izin talep etmesi de⁶¹⁴, yine aynı gerekçeyle yani telefonla haberleşmenin sadece devlet tarafından yapılabileceği gerekçesiyle kabul edilmemiştir⁶¹⁵. Görüldüğü üzere Osmanlı Devleti, telefon kullanımını yasaklamış ve padişah tarafından aksi bir irade-i seniyye çıkarılmadıkça, ülkeye her türlü telefon alet-edevatının girişi yasaklanmıştır⁶¹⁶. Bu yasaklar yabancı elçilikler de dâhil olmak üzere herkesi kapsamıştır. İstanbul'daki Alman elçiliğinin Tarabya'da bulunan yazlık binası ve Beyoğlu'nda bulunan kışlık binaları arasında bir telefon hattı kurma talebi, Osmanlı makamları tarafından kabul edilmemiştir⁶¹⁷. Ayrıca bu süreçte birçok kez, Osmanlı gümrüklerindeki bu tür alet-edevata el konulmuştur⁶¹⁸.

Bu dönemde telefon makineleri ile telefona dair alet-edevatın dışında, diğer elektrik malzemelerinin Osmanlı gümrüklerinde sıkı bir denetime tabii tutulduğunu görmekteyiz. Hatta gümrüklerde denetimi gerçekleştirilen elektrikli makine, teçhizat ve alet-edevatlar bazı hallerde birkaç kez kontrol edilirdi. Almanya'nın Köln şehrinden gelen ve Sirkeci gümrüğünde kontrol edilen tıbbi malzemelerin, bir kez de Tophane-i Amire tarafından kontrol edilerek sakıncalı olup olmadığının tespit edilmeye çalışılması bu duruma en güzel örnektir⁶¹⁹. Abdülhamid'in tahtta kaldığı 33 yıl boyunca, yurtdışından gelen her türlü elektrik

⁶¹¹ BOA. *DH.MKT.* 1328/89 (08.Ra.1304/04 Aralık 1886).

⁶¹² BOA. *DH.MKT.* 1384/127 (17.Ra.1304/13 Aralık 1886).

⁶¹³ BOA. *DH.MKT.* 1392/57 (20.R.1304/14 Ocak 1887).

⁶¹⁴ BOA. *DH.MKT.* 1491/54 (20.C.1305/3 Mart 1888).

⁶¹⁵ BOA. *DH.MKT.* 1496/29 (09.B.1305/21 Mart 1888).

⁶¹⁶ BOA. *İ.HUS.* 9/1310-Ş-082 (19.Ş.1310/8 Mart 1893); bir başka belgede de gerek Osmanlı tebaasından gerekse yabancılardan her kim olursa olsun, padişah tarafından yeni bir irade-i seniyye çıkarılınca kadar gümrüklerden telefon makinesi ve her türlü alet ile edevatının geçirilmesine engel olunması gerektiği belirtilmektedir. Bkz. BOA. *BEO.* 167/12519 (19.Ş.1310/8 Mart 1893).

⁶¹⁷ BOA. *MV.* 104/49 (19.R.1320/25 Temmuz 1902); BOA. *BEO.* 2118/158818 (22.R.1320/28 Temmuz 1902).

⁶¹⁸ Örneğin İstanbul'da, içinde elektrik alet-edevatı ile telefon teçhizatları bulunan sandıklar ele geçirilmiş ve bunlara el konulmuştur. Bkz. BOA. *Y.PRK.ASK.* 89/37 (10.N.1310/28 Mart 1893).

⁶¹⁹ BOA. *DH.MKT.* 187/23 (29.C.1311/7 Ocak 1894).

malzemesinin ülkeye girişi padişahın iznine bağlıydı. Bu bağlamda Osmanlı gümrüklerinde gerekli incelemeler yapıldıktan sonra birçok elektrik malzemesinin girişine müsaade edildiğini ya da engellendiğini görmekteyiz. Örneğin İtalya'nın Trieste şehrinden gelen iki adet elektrik makinesi Galata gümrüğünde alıkonulmuş ve ülkeye girişine izin verilmemiştir⁶²⁰. Buna karşılık, Yunan elçisi adına Marsilya'dan gelen dinamo ve elektrik alet-edevatının, elçinin vapurunda kullanılacağı anlaşıldığından gümrükten geçişine izin verilmiştir⁶²¹. Bu tür örnekleri daha da arttırmak mümkündür. Zira Osmanlı arşivlerinde bu tür örnekleri içeren binlerce belge bulunmaktadır.

Osmanlı Devleti'nde bu tür yasaklama veya izinlerin dışında elektriğin kullanımına dair ilginç hadiselerin yaşandığını görmekteyiz. Örneğin 1890'lı yıllarda, deniz suyuna elektrik vermek suretiyle suyun temizlenip temizlenmeyeceği hususu gündeme gelmiş ve bu konunun araştırılması istenmiştir⁶²². Eğer bu düşünce olumlu sonuç verirse, sokak çeşmelerine elektrikle temizlenmiş deniz suyu verme projesi hayata geçirilecekti. Hatta bu hususta Avrupalıların ne düşündüğü, onların da böyle bir fikirleri varsa ve bunu uyguluyorlarsa pekala kendilerinin de uygulayabileceği⁶²³ konuşulmuştur. Ancak bunun pek mümkün olmadığı kısa süre sonra ortaya çıkmıştır.

Daha önce ifade ettiğimiz üzere, Sultan Abdülhamid, elektrikle ilgili her türlü malzemenin ülkeye girişini sıkı denetime tabi tutmuş, özellikle telefon ile alakalı katı bir yasak uygulamıştır. Bu durumun ortaya çıkmasındaki en büyük etken, padişahın elektrikten çekinmesidir diyebiliriz. Nitekim 1898 yılında ikinci kez Osmanlı topraklarını ziyaret eden Alman İmparatoru II. Wilhelm'in yanında bulunan Prens Von Bülow'un anılarında yer verdiği şu anekdot bu çekinceyi ortaya koymaktadır; *“Sultan II.Abdülhamid iki şeyden korkmaktadır. Bunlardan biri donanma diğeri de elektrik kıvılcımıdır. Ziyaretimiz sırasında Siemens tarafından İstanbul'un elektrikle ışıklandırılması teklifini hatırlattık, bunun*

⁶²⁰ BOA. *DH.MKT.* 334/73 (23.B.1312/19 Ocak 1895).

⁶²¹ BOA. *BEO.* 459/34404 (17.S.1312/19 Ağustos 1894).

⁶²² BOA. *İ.HUS.* 20/1311-B-68 (26.B.1311/2 Şubat 1894).

⁶²³ BOA. *Y.A.HUS.* 294/41 (13.L.1311/19 Nisan 1894).

sanayiye olan faydalarını da anlattık, fakat başarı elde edemedik⁶²⁴”. M. Şevki de “Elektrikli Türkiye” başlıklı makalesinde şu ifadeleri kullanmaktadır; “Abdülhamid’in Osmanlı ülkesi elektrik namına yalnız bir korku hissederdi: Zati şahanenin elektrik vasıtasıyla berhava edilmesi (havaya uçurulması). Bu sebeple tahtını terk ettiği güne kadar yalnız İstanbul’da birkaç otel ile kendi sarayı ve Çubuklu’daki Hidiv’in sarayından başka bir yerde elektriğe tesadüf edemiyoruz”⁶²⁵. Halid Ziya Uşaklıgil ise, Abdülhamid’in elektriğe karşı oluşunun nedeni olarak, “dinamo” sözcüğünün “dinamit” sözcüğüne çağrışım yapmasını göstermektedir⁶²⁶.

1878 yılında Avrupa’da kullanılmaya başlanan elektriğin, padişah Abdülhamid tarafından nasıl algılandığını Refik Halit Karay da şu şekilde tasvir etmektedir⁶²⁷;

...Sultan Abdülhamit bir gece yatağından çırpınarak uyandı; kendisini yere attı. -İstemem! İstemem! diye haykırıyordu. Cariyeler koşular, koluna girip kaldırdılar, yüzüne kolonya serptiler, çiçek suyu içirdiler. Biraz ferahladı... Padişahın uykusunu kaçıran, bu istemediği şey neydi? Elektrik! O gün bir ecnebi şirket İstanbul’un elektrikle aydınlatılması için imtiyaz talebinde bulunmuştu. Abdülhamid elektriği niçin istemiyordu? Yıldız Sarayını havaya uçururlar diye... Kendisinin külhüne akıl erdiremediği bir esrarlı kuvveti ahalinin eline veremezdi. Düşününüz; iki tel dolana kıvrıla havadan veya yeraltından geliyor. Taa yanı başınıza yatağınızın başına akrep gibi kuyruğunu büküp yapıyor. Bu öyle bir akrep ki zehirli iğnesini, herhangi bir adam, yüzlerce binlerce metre uzaktan kilometrelerden harekete geçirebilir, bir bombayı, bir barut lağını patlatabilir. İstemem! İstemem !...

Örneklerden de anlaşılacağı üzere, Abdülhamid, elektrik enerjisine sürekli kuşkuyla yaklaşmış ve deyim yerindeyse elektriğin kendisini tahttan etmesinden çekinmiştir. Padişahın bu çekincelerinden dolayı Osmanlı Devleti’nde elektrik

⁶²⁴ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaâdet’ten İstanbul’a Tramvay I, İstanbul 2006, s. 143.

⁶²⁵ Bkz. M. Şevki, “Elektrikli Türkiye”, Kadro, Sayı 13, 1933, s.38. (Tıpkıbasım, Ankara 1982, Yayına Hazırlayan: Cem Alpar).

⁶²⁶ Halit Ziya Uşaklıgil, Kırk Yıl, İstanbul 1987, s. 474

⁶²⁷ Bayrıl, a.g.e., s. 124.

kullanımı yaygınlaşmamıştır. Zira ülkede elektriğin yaygın şekilde kullanılmaya başlaması Abdülhamid'in tahttan inmesinden sonra, İttihat ve Terakki döneminde gerçekleşecektir⁶²⁸. Sultan Abdülhamid'in, özellikle İstanbul için bazı tereddütlerinin olduğunu görmekteyiz. Buna karşılık Abdülhamid'in, İzmir, Şam, Beyrut ve Selanik gibi önemli şehirler için elektrik imtiyazlarının verilmesine müsaade ettiğini de burada ifade etmemiz gerekir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin ilk elektrik santralının de yine Abdülhamid döneminde ve onun izniyle, 1902 yılında Tarsus Belediyesi tarafından kurulduğunu⁶²⁹ belirtmemiz gerekir.

c. Osmanlı Devleti'nde Elektrik İmtiyaz Talepleri

Osmanlı Devleti'nden ilk elektrikle aydınlatma imtiyazı, İzmir için talep edilmiştir. 1889 yılında İzmir'de ikamet etmekte olan Alman mühendis Ferdinand Reiser, Osmanlı Devleti'ne bu konuda ilk müracaatı yapan müteşebbistir⁶³⁰. Ancak Abdülhamid'in isteği doğrultusunda bir komisyon kurularak, İzmir için imtiyaz talebinde bulunan Ferdinand Reiser ile İstanbul'un elektrikle aydınlatılması meselesinin müzakere edilmesi kararlaştırılmıştır⁶³¹. Daha önce yine padişahın emriyle, Şehremaneti'nde bir komisyon teşkil edilmiş ve aydınlatmada elektrik kullanımı meselesi, bu komisyon tarafından tartışılmış ve şu karar alınmıştır⁶³²,

...Şehremaneti dairesinde teşkil olunan komisyonda ıslahat ve tanzimat-ı umumiye esasları üzerine icrayı müzakere olunduğu sırada elektrik usulü dahi taht-ı tezkere alındıkta tenvirat-ı umumiyenin elektrik ile icrası henüz Avrupa'da dahi takrir etmemekle beraber mahdul ve tanzim mahalleri o suretle tenvirindeki muhsinat teslim edilmiş olmasına naziren şimdilik yalnız Yıldız Sarayı hümayununa mahsus olmak üzere emr ve ferman buyrulcak mevâkin icrası münasib-i mütalâ olunduğundan ol bâbda...

⁶²⁸ Stanford Shaw-Ezel Kural Shaw, Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, Cilt 2, Çeviren: Mehmet Harmancı, İstanbul 2006, s.282.

⁶²⁹ Asu Aksoy vd., Silahtarağa Elektrik Santrali 1910-2004, İstanbul, 2009, s.1

⁶³⁰ BOA. *Y.A.HUS.* 225/45 Lef 1. (20.N.1306/20 Mayıs 1889).

⁶³¹ BOA. *Y.A.HUS.* 225/45 Lef 1-2. (20.N.1306/20 Mayıs 1889).

⁶³² BOA. *İ.DH.* 1129/88218 (8.B.1306/10 Mart 1889).

Komisyon tarafından alınan bu karar Abdülhamid'e takdim edilmiş ve padişahın irade-i seniyyesi ile, Yıldız Sarayı ile birlikte Yıldız ve Dolmabahçe yollarındaki gaz fenerlerinin yerine, elektrik lambaları konulması kararlaştırılmıştır⁶³³. İşte bu karara istinaden Ferdinand Reiser ile İstanbul'un elektrikle aydınlatılma meselesi müzakere edilmiştir. Abdülhamid'in elektrik kullanımına dair endişeleri veya başka bir ifadeyle korkuları olduğunu daha önceki bölümlerde ayrıntılı olarak ele almıştık. Bu noktada İstanbul'un elektrikle aydınlatılması meselesinin bir müteşebbis ile müzakere edilmesine izin vermesi çok ilginçtir. Bununla birlikte hemen ifade etmemiz gerekir ki, mevzu bahis olan aydınlatma yukarıda da ifade ettiğimiz üzere İstanbul'un tamamını değil, şehrin belli başlı semtlerini, Yıldız Sarayı'nı ve Dolmabahçe ile Yıldız Sarayı yollarını kapsamaktadır. Zira Ferdinand Reiser ile komisyon üyeleri, konuya ilişkin müzakereleri gerçekleştirmiş ve toplantı neticesinde şu karar alınmıştır⁶³⁴;

İzmir şehrinin elektrik ile tenviri imtiyazını uhdesine ihalesi istidasında bulunan Almanya tebaasından Ferdinand Reiser ile İstanbul'un elektrik ile tenviri hususunda dahi müzakere edilmesi emr ü ferman buyrulduğunu tezkere-i hususiyye-i devletleri üzerine Şhremâneti celilesiyle cereyan eden muhabereyi şamil tezkere-i cevabında İstanbul'un karşı ciheti yani Galata ve Beyoğlu tarafları için icap eden keşfiyât-ı ibtidâiyye iki ay kadar bir müddete mütevakkıf olup Yıldız Sarayı hümayunundan tensip buyrulacak mahaller ile Dolmabahçe ve Yıldız tariklerinin elektrik ile tenviri hesap ve izahatına birkaç hafta içinde cevap verilebilir ise de tenvir olunacak mahallerin ol emirde görülmesi lazım geleceğini mumâileyhin ifade eylesine mebni kendisinin bir memur ile beraber saray-ı âlide icap eden mahalleri görmek ve makine konulacak mahallin tayin ve tahsis ile istizan eylemek üzere keyfiyyetin lazım-ı arz ve istizan iş'ar olunması ve tezkere-i mezkûre leffen takdim kılınmış olmağla ol babda her ne vech ile emr ü ferman buyrulur ise hükmü celili infaz olunur efendim". fi 20 Ramazan 1306 (20 Mayıs 1889)

Kararda görüldüğü üzere, Rum, Ermeni, Musevi ile Levantenlerin yoğun olarak yaşadığı ve elçiliklerin bulunduğu Galata ve Beyoğlu semtlerinin elektrikle

⁶³³ BOA. İ.DH. 1129/88218 (8.B.1306/10 Mart 1889).

⁶³⁴ BOA. Y.A.HUS. 225/45 Lef 2. (20.N.1306/20 Mayıs 1889).

aydınlatılması meselesinin tetkiki için Ferdinand Reiser, iki ay süre istemiştir. Ayrıca Yıldız Sarayı'nın elektrikle aydınlatılması ile Yıldız ve Dolmabahçe Sarayı yollarındaki gaz fenerlerinin yerine elektrik lambaları yerleştirilebilmesine dair keşif için de, 1-2 haftalık bir süreye ihtiyaç duyulmaktaydı. Ancak, taraflar arasında alınan kararlardan sadece Yıldız Sarayı'nın aydınlatılması meselesi sonuca ulaşmıştır. Padişah Abdülhamid, Yıldız Sarayı'nın elektrikle aydınlatılması için Avrupa'dan jeneratör getirtmiş ve bu suretle sarayın elektrikle aydınlatılması gerçekleşmiştir. Ancak tedbiri elden bırakmayan padişah, bir süre sonra yangınlara sebep olabileceği gerekçesiyle jeneratörü kullanımdan kaldırmıştır⁶³⁵. Galata ve Beyoğlu ise, elektriğe kavuşmak için Abdülhamid'in tahttan inmesini beklemek zorunda kalmıştır.

Tekrar imtiyaz meselesini ele alacak olursak, yukarıda ifade ettiğimiz üzere Osmanlı Devleti'ne ilk elektrik imtiyazı talebi İzmir için gelmiştir. Bu konu bir sonraki başlık altında ayrıntılı olarak ele alınacaktır. İzmir'den sonra Şam için imtiyaz talebinde bulunulduğunu görmekteyiz. 1891 yılında Necib Bey ile Reşid Esad Matran adlı müteşebbisler, Şam'ın elektrik imtiyazını alabilmek için Osmanlı Devleti'ne müracaat etmişlerdir⁶³⁶. Müracaatı değerlendiren Ticaret ve Nafia Nezareti, elektrikle aydınlatmanın Avrupa'da bile henüz deneme safhasında olduğu ve İzmir için verilen elektrik imtiyazının sonuçlarının beklenilmesi gerektiği yönünde görüş bildirmiştir. Bunun üzerine Sadaret makamı, Necib Bey ve Reşid Esad Matran'a imtiyaz verilmesinin münasip olmayacağı kararını almıştır⁶³⁷.

Şam şehrinin elektrikle aydınlatılmasına ilişkin bir sonraki imtiyaz talebi 1903 yılında gerçekleşmiştir. Beyrut eşrafından olan Mehmed Arslan Bey'in imtiyaz talebi Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmiştir⁶³⁸. İmtiyaz, devletin şimdiki ve gelecekteki kanunlarına tabi olmak, hiçbir yabancıya devir-satış

⁶³⁵ Sezgin, a.g.e., s. 68.

⁶³⁶ BOA. *MV*. 68/26 (12.R.1309/14 Kasım 1891); BCA. 230.20.1.1 (10 Eylül 1893).

⁶³⁷ BOA. *MV*. 68/26 (12.R.1309/14 Kasım 1891); BCA. 230.20.1.1 (10 Eylül 1893).

⁶³⁸ BOA. *İ.MT*. 4/1321-M-1 (18.M.1321/16 Nisan 1903); BOA. *BEO*. 2055/154091 (30.M.1321/28 Nisan 1903).

yapılmamak kaydıyla 99 yıllığına Mehmed Arslan Bey adlı kişiye verilmiştir⁶³⁹. Arslan Bey, “*Şam-ı Şerif Elektrik Tramvay ve Tenviri Anonim Şirket-i Osmaniyyesi*” adıyla bir şirket kurarak⁶⁴⁰ faaliyetlerine başlamıştır.

İzmir ve Şam şehirlerinden sonra elektrik imtiyazı talebi Beyrut için gelmiştir. Nitekim 1906 yılında Selim Efendi isimli bir müteşebbisin Beyrut için imtiyaz talebinde bulunduğunu görmekteyiz⁶⁴¹. Osmanlı Devleti, Selim Efendi'nin bu talebini değerlendirmiş ve imtiyazı kendisine vermeyi uygun bulmuştur. Bu suretle Beyrut şehrinin elektrikle aydınlatılması imtiyazı 90 yıllığına Selim Efendi'ye verilmiştir⁶⁴².

İstanbul'un elektrik imtiyazı meselesini ele aldığımızda, imtiyazı alabilmek adına en büyük çekişmenin payitaht için yaşandığını görmekteyiz. Zira bu süreçte birçok müteşebbis⁶⁴³, İstanbul'da elektrikle aydınlatma, elektrikli tramvay ve tren işletme imtiyazını alabilmek için Osmanlı Devleti'ne müracaat etmiştir. İngiliz parlamentosu üyelerinden Sir Ellis Ashmead Bartlett⁶⁴⁴, Tophane Müşiri Zeki Paşa⁶⁴⁵, Dersaadet Tramvay Şirketi⁶⁴⁶, Dersaadet Gaz Şirketi⁶⁴⁷, Paris

⁶³⁹ BOA. *DH.MKT.* 706/10 (13.S.1321/11 Mayıs 1903).

⁶⁴⁰ Ali Akyıldız, Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri “Ottoman Securities”, İstanbul 2001, s. 178.

⁶⁴¹ BOA. *MV.* 113/52 (28.S.1324/22 Nisan 1906).

⁶⁴² BOA. *Y.A.RES.* 136/62 (5.Ra.1324/29 Nisan 1906); BOA. *BEO.* 2840/212984 (9.R.1324/2 Haziran 1906); Akyıldız, a.g.e., s. 180.

⁶⁴³ İstanbul'un elektrikle aydınlatma ve elektrikli tramvay işletme imtiyazlarına dair Osmanlı Devleti'ne sunulan teklifler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *BCA. 230.20.2.13.* (27 Eylül 1909); *BCA. 230.20.2.15.* (10 Ekim 1909). Burada dosya numaralarını verdiğimiz arşiv belgeleri oldukça zengin bir muhteviyata sahiptir. Zira sadece ilk dosyada, yaklaşık 100 belge bulunmaktadır.

⁶⁴⁴ İngiliz Parlamenter Sir Ellis Ashmead Bartlett'in Osmanlı Devleti ile ilişkileri, “Osmanlı Devleti'nden İzmir İçin Elektrik İmtiyazı Talebinde Bulunanlar” başlığı altında ayrıntılı olarak ele alınacaktır. Ancak burada belirtmemiz gerekir ki, Bartlett Osmanlı Devleti'nden İstanbul'un elektrikle aydınlatılması ve yine İstanbul'da yeni bir tramvay hattı tesisi de dâhil olmak üzere bir çok imtiyaz talebinde bulunmuştur. Bkz. BOA. *Y.PRK.TNF.* 6/18 (8.Ca.1316/24 Eylül 1898); BOA. *Y.PRK.TNF.* 6/24 (6.C.1316/22 Ekim 1898); BOA. *Y.PRK.TNF.* 6/49 (3.Ca.1317/9 Eylül 1899).

⁶⁴⁵ BOA. *Y.PRK.ASK.* 242/4 (6.N.1324/24 Ekim 1906).

⁶⁴⁶ BOA. *BEO.* 2947/221010 (6.L.1324/23 Kasım 1906); BOA. *Y.PRK.ASK.* 252/63 (25.Za.1325/31 Aralık 1907).

⁶⁴⁷ Dersaadet Gaz Şirketi, İstanbul'un aydınlatma imtiyazının kendisine ait olmasından hareketle elektrikle aydınlatmanın da kendisi tarafından yapılması gerektiği düşüncesindedir. Bkz. BOA. *BEO.* 2991/224298 (24.Z.1324/7 Şubat 1907).

Elektrik Şirketi⁶⁴⁸, Londra Elektrikli Tramvay Şirketi sahibi Sir Robenson⁶⁴⁹, Mösyö Moray⁶⁵⁰ ve İstanbul Belediyesi⁶⁵¹ bunların başlıcalarıdır. Osmanlı Devleti bu süreçte, en iyi teklifi belirleyebilmek için ihaleye çıkılmasını kararlaştırmış ve ilgililerin Ticaret ve Nafia Nezareti'ne müracaat etmelerini istemiştir. Bu bağlamda 17 Eylül 1909 tarihinde, imtiyazla ilgili şartname hazırlanmıştır. Ayrıca ihaleyle ilgili şartlar ile projelerin girişimciler tarafından görülmesi amacıyla, gazetelere ilan verilmesi kararlaştırılmıştır⁶⁵².

Osmanlı Hükümeti, İstanbul'un elektrik imtiyazı şartnamesinin hazırlandığı süreçte, şartnamenin sadece İstanbul'u değil, tüm şehirleri kapsayacak şekilde hazırlanması ve matbu olarak basılması kararını almıştır⁶⁵³. Bu suretle hazırlanan şartnamede⁶⁵⁴, şehir ismi ve imtiyaz verilen kimselerin isimlerinin yazılacağı yerler boş bırakılarak şu ifadelere yer verilmiştir; *“Hükümet-i Osmaniye Canibinden (.....) Tenvirat-ı Elektrikiyesine dair ita kılınacak imtiyazın münakasası hakkında Ticaret ve Nafia Nezaretince tanzim olunan şartname layihası ile kudret-i elektrikiye tevziatının tabi olacağı şerait-i fenniyyeye mübeyyin nizamnâme layihasıdır”*. Netice itibarıyla İstanbul'un elektrik imtiyazı, Eylül 1910 tarihinde yapılan ihalede, 50 yıl süreyle Macaristan merkezli Ganz Anonim Şirketi'ne verilmiştir⁶⁵⁵.

1910 yılında İstanbul'un imtiyazının verilmesinden sonra, 1913 ve 1914 yıllarında Adana ve Halep şehirlerinin elektrikle aydınlatılması imtiyazına aynı kişinin talip olduğunu görmekteyiz. Nitekim 1913 yılında Adana şehrinin elektrik

⁶⁴⁸ Paris Elektrik Şirketi, İstanbul'un Üsküdar, Kadıköy ve Boğaziçi'nin Anadolu yakasındaki sahil şeridini elektrikle aydınlatmak için imtiyaz talebinde bulunmuştur. Bkz. BCA. 230.20.2.2. (10 Ağustos 1909).

⁶⁴⁹ BOA. BEO. 3546/265884 (21.R.1327/12 Mayıs 1909).

⁶⁵⁰ BOA. BEO. 3588/269028 Lef 2. (12.C.1327/1 Temmuz 1909).

⁶⁵¹ BOA. DH.MKT. 2907/14 (5.Ş.1327/22 Ağustos 1909); Meclis-i Vükelâ, İstanbul Belediyesi'nin kendi adına bir işletme tesis ederek, elektrik üretme talebini reddetmiştir. Bkz. BOA. MV. 132/9 (16.Ş.1327/2 Eylül 1909).

⁶⁵² Öztürk, a.g.t., 238.

⁶⁵³ BOA. MV. 140/11 (3.Ca.1328/13 Mayıs 1910); BCA. 230.21.4.1. (17 Mayıs 1910).

⁶⁵⁴ Matbu şartname kitapçığı, 1910 yılında İstanbul'da Ahmed İhsan ve Şürekâsı Matbaası'nda basılmıştır.

⁶⁵⁵ Öztürk, ag.t., s. 238; Şirketle imzalanan mukavelenâme için bkz. BOA. İ.DUİT. 34/30 (14.L. 1328/18 Ekim 1912); BOA. İ.DUİT. 34/24 (20.L. 1328/24 Ekim 1912).

imtiyazına talip olan Osman Vehbi Bey⁶⁵⁶, bir yıl sonra da Halep şehri için hükümete müracaatta bulunmuştur⁶⁵⁷. 24 Haziran 1913 tarihinde Meclis-i Vükela tarafından alınan karar doğrultusunda⁶⁵⁸, Adana şehrinin elektrik imtiyazının 50 yıl süreyle Osman Vehbi Bey'e verilmesi uygun görülmüştür⁶⁵⁹. Bir yıl sonra, yine Meclis-i Vükela'nın olumlu görüş bildirmesi neticesinde, Halep şehrinin imtiyazı da 50 yıllığına Osman Vehbi Bey'e verilmiştir⁶⁶⁰.

Daha önce de belirttiğimiz üzere, Osmanlı Devleti tarafından verilen elektrik imtiyazlarını, Avrupa'da verilmekte olanlarla mukayese ettiğimizde, imtiyaz süreleri itibariyle arada büyük farkların olduğu görülür. Zira Osmanlı Devleti'nin verdiği imtiyazların en kısa süreli olanı 40-50 yıldır; Şam'da ise bu süre 99 yıl olarak belirlenmiştir. Buna karşılık Avrupa'da verilen imtiyazlar, 10-15 yıl gibi çok daha kısa süreli dirler. Durumun bu şekilde zuhur etmesindeki en büyük etken kuşkusuz, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu ekonomik şartlardır. Nitekim XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gittikçe daha da kötü bir tablo sergileyen Osmanlı maliyesi, büyük sermaye gerektiren bu türden kamu hizmetlerinin üstesinden gelemediği için, uzun süreli imtiyazlar vermek zorunda kalmıştır.

B. Osmanlı Devleti'nden İzmir İçin Elektrik İmtiyazı Talebinde Bulunanlar ve İmtiyaza Dair Yaşanan Gelişmeler

“Havagazı İmtiyazı” bölümünde belirtildiği üzere, Osmanlı şehirleri içerisinde ilk havagazı imtiyazı talebi İzmir için yapılmıştır. Elektrik imtiyazı meselesini ele aldığımızda, yine ilk imtiyaz talebinin İzmir şehri için yapıldığını görmekteyiz. Bu bağlamda ilk talep, 1889 yılında Alman Mühendis Ferdinand Reiser'den gelmiştir⁶⁶¹.

⁶⁵⁶ BOA. *ŞD.* 3110/41 (28.S.1331/5 Şubat 1913).

⁶⁵⁷ BOA. *MV.* 237/12 (10.Za.1332/1 Ekim 1914); BOA. *İ.DUİT.* 34/13 (14.Za.1332/5 Ekim 1914).

⁶⁵⁸ BOA. *MV.* 231/172 (19.B.1331/24 Haziran 1913).

⁶⁵⁹ BOA. *İ.MMS.* 167/1331-B-21 (21.B.1331/26 Haziran 1913).

⁶⁶⁰ BOA. *MV.* 237/12 (10.Za.1332/1 Ekim 1914).

⁶⁶¹ BOA. *Y.A.HUS.* 225/45 Lef 1. (20.N.1306/20 Mayıs 1889).

a. Ferdinand Reiser'in İmtiyaz Talebi

İzmir'in elektrikle aydınlatılması için Osmanlı Devleti'ne ilk müracaatın Ferdinand Reiser tarafından yapıldığını daha önce ifade etmiştik. Ayrıca Reiser ile Osmanlı Devleti'nin ilgili makamları arasında, İstanbul'un bazı semtlerinin ve Yıldız Sarayı'nın aydınlatılması hususlarında müzakereler yapıldığını da⁶⁶² belirtmiştik. Müzakerelerin bahsedildiği 5 Mayıs 1889 tarihli arşiv belgesinde yer alan⁶⁶³;

...Mukaddeman istihsal eylemiş olduğu ruhsat üzerine İzmir şehrinin bir kısmını elektrik ziyasıyla tenvir eylemekte olduğu halde müddetinin inkizâsı hasebiyle kemakân devlet-i aliyye nizâmâtına göre tabi olmak üzere şehri mezkûrun elektrik tenviri imtiyazını uhdesine ihalesi istidasında bulunan Almanya devleti tebaasından Ferdinand Reiser İstanbul'un elektrik ile tenviri hususu için dahi müzakere edilmesi şeref sadır olan irâde-i seniyye cenâb-ı padişahi iktizâ-yı âlisinden bulunduğu...

ifadelerinden anlaşılacağı üzere, önceden almış olduğu ruhsat ile İzmir'in bir kısmını elektrikle aydınlatmakta olan Reiser, ruhsat süresi sona erdiği için tekrar Osmanlı makamlarına müracaat etmektedir. Ancak bu sefer ruhsat değil, Osmanlı hükümetinden elektrik imtiyazı talebinde bulunmaktadır⁶⁶⁴.

Reiser'in, Osmanlı Devleti'nden imtiyaz talebinde bulunmak üzere yazmış olduğu mektup, İzmir'in elektrik meselesine dair önemli bilgiler aktarmaktadır. Reiser mektubunda; belediyeden almış olduğu ruhsat ile 15 aydan beri İzmir'de elektrikle aydınlatma yaptığını, bu süreçte Havagazı Şirketi'nin kendisini engellemeye çalıştığını, bu nedenle sadece özel mülkiyetleri elektrikle aydınlatabildiğini ifade etmiştir. Ayrıca elektriğin güvenilir, havagazına oranla daha parlak ve daha ucuz olduğunu belirten Reiser, aydınlatma yaptığı süre zarfında İzmir Belediyesi ve İzmir ahalisi ile yakın ilişkiler kurduğunu, bugüne kadar hakkında hiçbir şikâyetin olmadığını da belirtmiştir. Ferdinand Reiser,

⁶⁶² BOA. Y.A.HUS. 225/45 Lef 1-2. (20.N.1306/20 Mayıs 1889).

⁶⁶³ BOA. Y.A.HUS. 225/45 Lef 2. (20.N.1306/20 Mayıs 1889).

⁶⁶⁴ BOA. MV. 57/41 (29.M.1308/14 Eylül 1890).

Osmanlı makamlarına verdiği bu izahattan sonra, devletin kanunlarına bağlı kalmak kaydıyla 45 yıllığına İzmir'in elektrik imtiyazını talep etmiştir⁶⁶⁵.

Ferdinand Reiser'in imtiyaz talebi üzerine, Ticaret ve Nafia Nezareti, Aydın Valiliği'ne 13 Haziran 1889 tarihinde bir telgraf çekerek, İzmir'in elektrikle aydınlatılması hususunda bir mütalaasının olup olmadığını sormuştur. Aydın Valiliği bu gelişme üzerine, konuyu İzmir Belediyesi'ne havale etmiştir. İzmir Belediyesi de, Reiser'e daha önce ruhsat verdiklerini ve bu suretle birkaç kahvehanenin⁶⁶⁶ elektrikle aydınlatıldığını belirttikten sonra, havagazı ve elektrikle aydınlatmanın maliyet hesabını çıkartarak sonucu Aydın Valiliği'ne bildirmiştir. Belediyenin hesabına göre, günde 10 saat yanacak bir elektrik lambasının yıllık maliyeti, indirimlerden sonra 1314 kuruştur. Üç havagazı fenerinin sağladığı ışığı ise iki elektrik lambasının sağlayacağı hesaplanmıştır. Bu noktadan hareketle, şehirde bulunan 1600 fenerin her biri için 480 kuruş ödemek yerine, 1200 elektrik lambasının her biri için 1314 kuruş ödemek, İzmir şehrinin aydınlatma masrafını iki katına çıkarmaktadır. Bu neticeyi Aydın Valiliği'ne ileten belediye, elektrikle aydınlatmanın kendi menfaatlerine uygun olmadığını yönünde görüş bildirmiştir⁶⁶⁷.

Bu süreçte İzmir Havagazı Şirketi de, şehrin elektrikle aydınlatılmasına dair bir imtiyaz verildiği takdirde, hükümetle imzaladıkları imtiyaz mukavelesinin 11. maddesinde yer alan⁶⁶⁸ "*imtiyaz tarihinden 20 yıl sonra şirket elde ettiği karın*

⁶⁶⁵ BOA. ŞD. 1190/11 Lef 1. (19.C.1309/19 Ocak 1892).

⁶⁶⁶ Belediyenin belirttiği gibi Reiser'in sadece birkaç kahvehaneyi elektrikle aydınlattığını ifade etmemiz yanlış olur. Zira Dâhiliye Nezareti'nden Ticaret ve Nafia Nezareti'ne 3 Aralık 1889 tarihinde gönderilen yazıda; "*İzmir rıhtımı üzerindeki gazinolarında iş'âl olunan elektrik lambaları için hükümet-i mahalliyeye müsaade-i resmîye itâ edilmiş ise de gerek orada ve gerek mahall-i siarede elektrik ziyası için imtiyaz talebinde bulunacakların vaz' edecekleri elektrik nakillerinin telgraf hatlarına hazret irâs eylememesi zımnında lazım gelen tedâbir-i fenniye için ol emirde Telgraf Nezareti'ne müracaata mecbur tutulması...*" ifadesinden anlaşıldığı üzere, aydınlatmada kullanılan elektrik kabloları telgraf hatlarına zarar verebilecek düzeye gelmiştir. Bkz. BOA. DH.MKT. 1679/96 (13.R.1307/6 Aralık 1889).

⁶⁶⁷ BOA. ŞD. 1190/11 Lef 3. (19.C.1309/19 Ocak 1892).

⁶⁶⁸ BOA. A.MKT.NZD. 280/86 (21.N.1275/5 Mayıs 1856); BOA. İ.DH. 431/28533 Lef 1-2. (11.L. 1275/14 Mayıs 1859); BOA. İ.İMT. 2/ 1315-C-3 Lef 1. (15.C.1315/12 Kasım 1897); BCA. 230. 122.1.1. Lef 1-4. (Bu belge ise 28 Kasım 1859 tarihlidir); BCA. 230. 122. 2. 1. (23 Aralık 1897); BOA. Mukavale-name Defteri, No:I, s.112-115; Mukavaleat Mecmuası, Cilt I, İstanbul 1302, s.148-151; Aydın Salnamesi, 1307, s.352-354.

%5'ini hükümete verecektir. 40 yıllık imtiyaz süresinin sonunda imtiyaz yenilenirse bu oran %10'a yükseltilecektir" taahhüdünü yerine getiremeyeceği beyanında bulunmuştur. Ayrıca ücretsiz aydınlatmasını sağladığı kamu binalarına da⁶⁶⁹, ücretsiz havagazı veremeyeceğini bildirmiştir⁶⁷⁰. Aydın Valiliği belediyenin görüşünü ve Havagazı Şirketi'nin yukarıda belirttiğimiz beyanlarını, 28 Eylül 1889 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bildirmiştir. Ticaret ve Nafia Nezareti ise, Aydın Valiliği'nden gelen raporu değerlendirdikten⁶⁷¹ sonra, belediyenin çıkarmış olduğu hesap ile birlikte Sadaret Makamı'na sunmuştur. Yazıda ayrıca, Havagazı Şirketi ile imzalanan mukavelenamede, hükümetin elektrik imtiyazı vermemek gibi bir taahhüdünün bulunmadığı belirtilerek, Havagazı Şirketi'nin itiraz hakkının bulunmadığına dikkat çekilmiştir⁶⁷². Gerek Ticaret ve Nafia Nezareti, gerekse Bâb-ı Ali'de yapılan müzakerelerden sonra, imtiyazın Alman Siemens ve Halske Şirketleri'nin⁶⁷³ İzmir'deki vekili Ferdinand Reiser'e verilmesi uygun bulunmuştur. Bu bağlamda Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından şartname ve mukavelename hazırlanmıştır. Hazırlanan mukavele metnine göre⁶⁷⁴;

1. İzmir şehrinde belediye sınırları içerisinde, mahalli idare ile imtiyaz sahibinin birlikte kararlaştıracakları yerlere, havadan veya yer altından elektrik kabloları döşemek suretiyle aydınlatma yapmak ve elektrik fabrikaları inşa etme imtiyazı Ferdinand Reiser'e verilmiştir.
2. İmtiyaz süresi fermân-ı âli tarihinden itibaren 45 senedir.
3. İmtiyaz sahibi, fermân-ı âli tarihinden itibaren 8 ay içerisinde gerekli keşifleri yaparak, elektrik şebekesinin plan ve projelerini Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim edecektir. Ticaret ve Nafia Nezareti, 3 ay içerisinde plan ve projeleri tetkik edecek, plan ve projeler uygunsa

⁶⁶⁹ İzmir'deki kamu binalarında 177 adet fener bulunmaktaydı. Bunlardan 58 adedi sürekli, 118 adedi ise özel günlerde ve Ramazan ayında yakılırdı. Bkz. BOA. ŞD. 1190/11 Lef 5. (19.C.1309/19 Ocak 1892).

⁶⁷⁰ BOA. ŞD. 1190/11Lef 3. (19.C.1309/19 Ocak 1892).

⁶⁷¹ Nafia Nezareti bu süreçte, Şura-yı Devlet'ten de durumu tetkik etmesini istemiştir. Bunun üzerine Şura-yı Devlet, Nafia Nezareti Heyet-i Fenniye Sermüfettişi Serdimpo (?) Efendi'yi Tanzimat Dairesi'ne davet ederek görüşünü almıştır. Bkz. BOA. ŞD. 1190/11 Lef 7. (19.C.1309/19 Ocak 1892).

⁶⁷² BOA. ŞD. 1190/11 Lef 4. (19.C.1309/19 Ocak 1892).

⁶⁷³ BOA. ŞD. 1190/11 Lef 6. (19.C.1309/19 Ocak 1892).

⁶⁷⁴ BOA. ŞD. 1190/11 Lef 8. (19.C.1309/19 Ocak 1892).

olduğu gibi tasdik edecek, eğer uygun bulunmayan noktalar varsa bunları tashih ettikten sonra onay verecektir.

4. İmtiyaz sahibi mukavele imzalandıktan sonra, kar ve zararı kendine ait olmak üzere 15 ay içerisinde elektrik fabrikasının inşaatını bitirecektir. Plan ve projelerin tasdik edilmesinden 14 ay sonra da şehre elektrik verecektir. Mecburi sebeplerden dolayı inşaata geç başlanmak zorunda kalınırsa, gecikmenin yaşandığı müddet kadar imtiyaz sahibine ek süre verilecektir. Ancak böyle bir durumda imtiyaz sahibi, vakit kaybetmeden mahalli idare ile Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bilgi vermek zorundadır.
5. Ticaret ve Nafia Nezareti, inşaat esnasında, şebeke tamamlandıktan sonra ve imtiyaz müddeti boyunca, idare ve işletmeyi, atadığı bir yetkili vasıtasıyla teftiş etme hakkına sahiptir. İmtiyaz sahibi bu teftiş için, imtiyaz süresinin sonuna kadar her ay Ticaret ve Nafia Nezareti'ne 60 lira ödemek zorundadır.
6. İmtiyaz sahibi elektrik şebekesinin döşenmesi esnasında, ahaliye ait duvar, çatı ve balkonlardan elektrik kablolarını geçirme hakkına sahip olacaktır. Ancak bunu yaparken ahalinin rızasını almak zorundadır. İmtiyaz sahibi ile ahali arasında bu husustan dolayı çıkacak bir ihtilafta, mahalli idarenin yardımına müracaat edilecektir.
7. Bir kereye mahsus olmak üzere, yurtiçinden ve yurtdişından alınacak olan, taş, kereste, demir, maden kömürü, makine, alev ve edevattan gümrük vergisi alınmayacaktır.
8. İmtiyaz sahibi, elektrik fabrikası ve şebeke inşaatları tamamlandığında Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bilgi verecektir. Nezaret, bir komisyon oluşturarak elektrik tesisatını tümüyle teftiş ettirip, kesin kabulü gerçekleştirecektir. Kesin kabulden bir yıl sonra, şebeke bir kez daha teftişe tabii olacaktır. Bu komisyonun masrafları imtiyaz sahibine ait olacaktır.

9. İmtiyaz sahibi, imtiyaz müddeti boyunca elektrik fabrikası ile şebekesini ve tüm alet-edevatını temiz kullanmak ve korumak zorundadır.
10. İmtiyaz sahibi, buhar kazanı ve makinelerinin tesisinde, mevcut bulunan ve ileride çıkabilecek tüm nizamnamelere uymak zorundadır.
11. İmtiyaz sahibi, kesin kabulden sonra imtiyaz süresinin sonuna kadar, şartname gereğince belirlenecek tarifelere uymak zorundadır.
12. İmtiyaz sahibi, fermân-ı âli tarihinden itibaren 1 yıl içerisinde bir Osmanlı anonim şirket kurmak zorundadır.
13. İmtiyaz sahibi, fermân-ı âlinin kendisine tebliğ olduğu tarihten itibaren bir ay içerisinde Osmanlı Bankası'na 500 lira kefalet akçesi ödemek zorundadır. Kefalet akçesi yatırıldıktan sonra fermân-ı âli kendisine verilecektir.
14. Osmanlı Devleti, imtiyaz müddetinin on beşinci senesinden sonra istediği zaman işletmeyi satın alma hakkına sahiptir.
15. Osmanlı Devleti imtiyaz müddeti sona erdikten sonra, imtiyaz sahibine ait olan her türlü tesisat, alet-edevat, gayrimenkul ve hakkın sahibi olacaktır.
16. Fen memurlarının haricinde, büyük-küçük bütün memur ve müstahdemler Osmanlı Devleti vatandaşı olmak zorundadır. Devletin belirlediği kılık ve kıyafete riayet edecekler, özellikle de fes giyeceklerdir.
17. İmtiyaz sahibi, bütün bilançolarını Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim etmek zorundadır.
18. İmtiyaz sahibi, inşaata başlayamaz ya da inşaata başlayıp bitiremez ise veya işbu mukavelenamede belirtilen taahhütlerini yerine getiremezse, imtiyaz hakkı sakıt olacak ve devlet şirkete ait tüm alet-edevatı müzayede yoluyla satmaya ve kefalet akçesine el koyma hakkına sahip olacaktır.

19. İmtiyaz sahibi, kendisinden elektrik talebinde bulunan herkese, elektrik satma hakkına sahip olacaktır. Ancak insanların elektrik üreterek, kendi özel mülkiyetlerini aydınlatmalarına engel olmayacaktır.
20. Osmanlı Devleti ile şirket arasında veya şirket ile ahali arasında ortaya çıkabilecek ihtilaflarda, Osmanlı mahkemeleri yetkili olacaktır.

Siemens ve Halske şirketleri adına hareket eden Ferdinand Reiser'e verilen, İzmir'in elektrikle aydınlatılması imtiyazına dair bundan sonraki süreçte herhangi bir gelişmenin olmadığını görmekteyiz. Bunun iki nedeni olabilir. Birincisi imtiyaz sahibi, mukavele metninde yer alan taahhütlerini yerine getirmemiştir. Dolayısıyla imtiyaz hakkı, mukavele metninin 18. maddesine göre "sakıt" olmuş yani düşmüş ve mukavelenin hükmü kalmamıştır. Diğer seçenek ise, yukarıda tamamına yer verdiğimiz mukavelename metni hazırlanmış, fakat imzalanmamıştır. Bu iki seçenekten hangisinin doğru olduğunu öğrenmek için, İzmir'in elektrik imtiyazına bir başka talibin çıkmasını beklememiz gerekmiştir. Zira 1890 yılı Eylül'ünde, taraflar arasında anlaşmaya varılarak hazırlanan mukavelenin neden uygulama safhasına geçemediğini, imtiyaza bir başka talibin çıktığı 1898 yılına ait arşiv belgelerinden öğrenmekteyiz. Buna göre hazırlanan mukavele metni, 22 Eylül 1890 tarihinde alınan "*Avrupa'nın başka şehirlerinde bile sokakların elektrik ziyasıyla tenviri henüz tecrübe derecesinde bulunduğu cihetle ticaret-i vakıânın netayici katiyyen istihsal edilmedikçe Memalik-i Osmaniyyede şimdiden imtiyaz itâsı mahzurdan salim olamayacağından 306 Eylül'ünde Şura-yı Devlet ve Meclis-i Mahsusu Vükelaca müstediye cevab-ı red verilmesi...*"⁶⁷⁵ kararından dolayı uygulamaya konulmamıştır. Hâlbuki Abdülhamid, Ferdinand Reiser'in İzmir için yaptığı teklifi olumlu karşılamış ve gereğinin yapılması için emir vermişti⁶⁷⁶. Ancak nihayetinde padişahın da, "*Avrupa'da bile elektrikle aydınlatma henüz tecrübe aşamasında olduğu ve bu çalışmalardan kesin netice alınuncaya kadar imtiyaz verilmemesi*" yönündeki

⁶⁷⁵ BOA. Y.A.RES.100/38 Lef 4 ve 8. (24.M.1317/3 Haziran 1899); BOA. Y.A.RES. 101/56 Lef 1. (4.Ra.1317/12 Temmuz 1899).

⁶⁷⁶ BOA. Y.A.RES.100/38 Lef 10. (24.M.1317/3 Haziran 1899).

mütalaalar ile aynı yönde görüş bildirmesi üzerine, İzmir'in elektrik imtiyazının verilmediği anlaşılmaktadır.

b. Sir Ellis Ashmead Bartlett ve Osmanlı Devleti'nden İmtiyaz Talepleri

İzmir'in elektrik imtiyazına 1898 yılında bir başka talibin çıkması üzerine, Alman Büyükelçiliği devreye girmiştir. Alman Büyükelçiliği imtiyaz hakkının Ferdinand Reiser'e verildiğini iddia ederek, Osmanlı Devleti'nden, Reiser'in haklarının korunması talebinde bulunmuştur⁶⁷⁷. Elçiliğin burada kastettiği müteşebbis bir İngiliz olan Sir Ellis Ashmead Bartlett'dir.

Sir Ellis Ashmead Bartlett'i, gerek diğer imtiyazları almak için çaba sarf eden müteşebbislerden, gerekse İzmir'in elektrik imtiyazını almak isteyen girişimcilerden farklı kılan özellikleri vardı. Öncelikle ifade etmemiz gereken özelliği, İngiltere Parlamentosu üyesi⁶⁷⁸ olmasıdır. Asıl önemli olan ise Bartlett'in bu sıfatıyla, XIX. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti'nin başına musallat edilen "Ermeni Meselesi" ve diğer birçok konuda Osmanlı Devleti lehine çaba sarf etmiş olmasıdır. Bartlett'in özellikle "Ermeni Meselesi"ne dair, başta İngiltere olmak üzere Avrupa'nın birçok ülkesinde Osmanlı Devleti lehinde görüş beyan ettiğini⁶⁷⁹ ve bu bağlamda Osmanlı Devleti ile yakın ilişkiler kurduğunu

⁶⁷⁷ BOA. Y.PRK.HR. 26/76 Lef 2. (29.B.1316/14 Aralık 1898); BOA. BEO. 1244/93237 (6.Ş.1316/20 Aralık 1898).

⁶⁷⁸ "Avam Kamarasından Ashmead Bartlett..." bkz. BOA. HR.SYS. 215/5 (16 Eylül 1880); "...İngiltere mebuslarından Sir Ellis Ashmead Bartlett..." bkz. BOA. YA.HUS. 321/53 (12.N.1312/ 9Mart 1895); "İngiltere Parlamentosu azasından Mösyö Bartlett..." bkz. BOA. BEO. 585/43823 (14.N.1312/11 Mart 1895).

⁶⁷⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivleri'nde, Sir Ellis Ashmead Bartlett'in "Ermeni Meselesi"nde Osmanlı Devleti'nin haklılığını savunduğu yaklaşık 75-80 civarında belge bulunmaktadır. Bu belgeler arasında gazetelerde yayınlanan mülakat ve makaleleri, Avam Kamarasında ve Avrupa'nın birçok ülkesinde yaptığı konuşmalar ile yayınladığı kitapçıklar bulunmaktadır. Örneğin Bartlett'in "England" isimli gazete yayınlamış olduğu "Ermenilerin Osmanlı Devleti'ne Karşı Komplosu" başlıklı makalesini verebiliriz. Bartlett makalesinde, Ermenileri kimlerin devlete karşı kışkırttığını, bu işte hangi devletlerin rollerinin bulunduğunu, Ermeni ajanların üstlendikleri misyonu ve isyanların seyrine dair görüşlerini okuyucuya aktarmaktadır. Bkz. BOA. HR.SYS. 2757/30 (18 Ekim 1895). Diğer belge ve gazete haberlerinden örnekler için bkz. BOA. HR.SYS. 2846/14 (23 Ocak 1895); BOA. HR.SYS. 2754/61 (23 Ocak 1895); BOA. HR.SYS. 2846/39 (11 Şubat 1895); BOA. HR.SYS. 2847/35 (8 Mart 1895); BOA. HR.SYS. 2847/45 (11 Mart 1895); BOA. HR.SYS. 2755/27 (18 Mart 1895); BOA. HR.SYS. 2848/54 (10 Mayıs 1895); BOA. HR.SYS. 2849/51 (18 Haziran 1895); BOA. HR.SYS. 2850/73 (23 Eylül 1895); BOA. HR.SYS. 2847/35 (8 Mart 1895); The New York Times, "Turkey and Armenians, Sir Ellis Ashmead Bartlett Suspects a

görmekteyiz. Nitekim Girit meselesiyle de yakından alakadar olan⁶⁸⁰ Bartlett, ilk kez milletvekili seçildiği 1880 yılında da, Osmanlı donanmasının Avrupalı devletlere ait donanma tarafından saldırıya uğrayarak imha edilebileceği yönünde Osmanlı makamlarını uyarmıştır⁶⁸¹.

Bartlett'in, Osmanlı Devleti'nin menfaatleri doğrultusunda bir politika izliyor olması, Abdülhamid tarafından da takdir edilmiştir. Nitekim kendisine İstanbul'a geldiği takdirde padişahla görüşmesinin mümkün olduğu bildirilmiş⁶⁸², ve birinci dereceden "Mecidi Nişanı"⁶⁸³ verilmesi ihsan buyrulmuştur⁶⁸⁴. Bartlett de, 1898 yılının sonlarına doğru, İngiltere ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler ve Girit Müslümanları'nın korunması gibi konular üzerine, padişahla görüşmek istediğini Osmanlı makamlarına bildirmiştir⁶⁸⁵.

Bu şartlar altında Sir Ellis Ashmead Bartlett, Eylül 1898'de İstanbul'a gelmiştir. Ancak olayların seyri Bartlett'in İstanbul'a ziyareti sırasında değişmiştir. Bartlett, İstanbul'a geldikten sonra uzun bir süre padişahla görüşmek için uğraşmıştır. Nitekim padişaha iletmek üzere yazdığı 22 Eylül 1898 tarihli mektubunda içinde bulunduğu durumu şu şekilde anlatmaktadır⁶⁸⁶; "...*avdet-i acizânemde bir lütfu mahsusu olmak üzere huzur-u şevketnüşûr-u şehriyarilerine kabul buyrulacağım tebşir (müjde)kılınmış idi. Eylül'ün onundan beri birkaç kere mabeyn-i hümayuna azimet ettimse de her defasında kât'i bir cevaba nail olamayarak avdete (geri dönmeye) mecbur oldum...*". Bartlett'in ifadelerinden de anlaşılacağı üzere bu süreçte, padişah ile görüşme talebine herhangi bir cevap

Wicked Plot to Vilify", 8 Mart 1895; The New York Times, "Armenia Crimes Exaggerated", 9 Mayıs 1895.

⁶⁸⁰ Bartlett'in Girit meselesine dair yaptığı açıklamalar için bkz. BOA. *Y.PRK.HR.* 26/26 (22.Ra.1316/10 Ağustos 1898); BOA. *Y.PRK.AZJ.* 37/86 (7.Ca.1316/23 Eylül 1898).

⁶⁸¹ Bkz. BOA. *HR.SYS.* 215/5 (16 Eylül 1880).

⁶⁸² BOA. *HR.SYS.* 2754/61 (23 Ocak 1895).

⁶⁸³ Mecidi Nişanı: Osmanlı nişanlarından birinin adıdır. 3 Zilhicce 1268 (1852)'de ihdas olunmuştur. Sultan Mecit'e nisbetle bu ismi almıştır. Birinci, ikinci, üçüncü, dördüncü ve beşinci rütbeleri vardı. Birinci rütbesi etrafı yeşil zırhlı güvez kordon ile sağdan sola takılırdı. Birinci rütbe için iki bin beş yüz kuruş berat harcı alınırdı. Ecnebler berat harcından müstesna idiler. Ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, cilt 2, İstanbul 1983, s.428.

⁶⁸⁴ BOA. *İ.TAL.* 108/1314-Ş-11 (8.Ş.1314/12 Ocak 1897).

⁶⁸⁵ BOA. *Y.PRK.AZJ.* 37/86 (7.Ca.1316/23 Eylül 1898).

⁶⁸⁶ BOA. *Y.PRK.TNF.* 6/24 Lef 2. (6.Ca.1316/22 Eylül 1898).

verilmemiştir. Nitekim iki gün sonra yani 24 Eylül 1898 tarihli mektubunda da, “...huzurunuzda kabul olunmadığım için son derece me’yûs ve müteessir oldum. Bu şiddet-i te’sîr acizlerini incitti ...”⁶⁸⁷ demektir.

Bu noktada Osmanlı makamlarının Bartlett’in görüşme taleplerine ihtiyatlı yaklaştığını görmekteyiz. Anladığımız kadarıyla bunun sebebi, Bartlett’in İstanbul’a gelmeden önce “İngiltere ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler ve Girit Müslümanlarının korunması” gibi meseleler hakkında padişahla görüşmek istediğini beyan etmesi, ancak İstanbul’a geldikten sonra ise padişahın imtiyaz talebinde bulunmaya başlamasıdır. Zira Bartlett, 9 Eylül 1898 tarihinde Osmanlı Devleti’ne vermiş olduğu yazıda, Samsun-Sivas-Kayseri demiryolu imtiyazına talip olduğunu ifade etmektedir. Yazının devamında imtiyaza dair açıklama da yapan Bartlett, uygun görülürse hattın tamamını ya da bir kısmını yapabileceğini, her bir kilometre için 13.700 franka ihtiyaç duyulduğunu belirtmektedir. Ayrıca hat güzergâhı üzerindeki tarım arazilerinin gelirinde artış olacağını ve bu artıştan doğacak vergi gelirleri ile 3 yıl içerisinde hattın masrafının karşılanacağı açıklamasında bulunmuştur⁶⁸⁸.

9 Eylül 1898 tarihli bir başka yazısında, İzmir elektrik imtiyazı, Üsküdar-Kadıköy tramvay imtiyazı ya da İstanbul’da yeni bir tramvay hattı imtiyazı ile Karaköy Köprüsü imtiyazlarından birini ya da bir kaçının kendisine verilmesini⁶⁸⁹ talep etmiştir. Bartlett’in, padişaha iletilmek üzere yazdığı mektuplarda ilginç sayılabilecek ifadeler kullanmak suretiyle imtiyaz talebinde bulunduğunu görmekteyiz. Örneğin “...eğer bu imtiyazlardan biri tarafıma verilirse, o zaman Osmanlı Devleti’nin menfaatleri için harcadığım çaba ve paraları telafi edeceğim...”⁶⁹⁰ cümlesi bir hayli dikkat çekicidir. Zira bir diğer mektubunda para olayına açıklık getiren Bartlett, “...20 seneden beri Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında iyi ilişkiler kurulması için elimden geleni yapmaktayım. Bu uğurda

⁶⁸⁷ BOA. Y.PRK.TNF. 6/18 (8.Ca.1316/24 Eylül 1898).

⁶⁸⁸ BOA. Y.PRK.TNF. 6/49 Lef 1. (3.Ca.1316/19 Eylül 1898).

⁶⁸⁹ BOA. Y.PRK.TNF. 6/49 Lef 2. (3.Ca.1316/19 Eylül 1898); BOA. Y.PRK.TNF. 6/18 (8.Ca.1316/24 Eylül 1898); BOA. Y.PRK.TNF. 6/24 Lef 2. (6.Ca.1316/22 Eylül 1898).

⁶⁹⁰ BOA. Y.PRK.TNF. 6/49 Lef 2. (3.Ca.1316/19 Eylül 1898);

yaklaşık 40.000 lira harcadım demektedir...”⁶⁹¹. Bu suretle de maddi-manevi çabalarının karşılığı olarak bu imtiyazlardan birinin kendisine verilmesi istirhamında bulunmaktadır.

Bartlett’in 9 Eylül 1898 tarihli mektubunda yer alan bazı ifadelerinden, daha önce İstanbul’a gelerek padişahla görüştüğü çıkarımını yapabiliriz. Zira Bartlett, kendisi gibi İngiltere parlamentosu üyesi olan kardeşi Bardet Kutsi’nin, padişahın arzusuna binaen nadir bulunan bir at arayışına devam ettiğini⁶⁹² ifade etmektedir. Dolayısıyla, Bartlett ile padişah arasında daha önce bir görüşmenin gerçekleşmiş olması ve sohbet esnasında Abdülhamid’in, Bartlett’ten kendisi için bir İngiliz atı bulmasını talep etmiş olması ihtimal dâhilindedir. Taraflar arasında bir görüşme olduğuna dair ikinci bulgu ise, Bartlett’in “...*Kemal-i teveccüh ve âtifet-i hümayunları olmak üzere vaat buyurmuş oldukları imtiyazların itâsı babında doğrudan doğruya irâde-i şahânelerinin şeref taalluk buyrulmasına ümidvâr idim*”⁶⁹³ cümlesinden anlaşılmaktadır. Buna göre daha önce bir görüşme gerçekleşmiş ve Abdülhamid, Bartlett’e imtiyaz verme vaadinde bulunmuştur.

Görüldüğü üzere İngiliz parlamenter, ısrarla bahsi geçen imtiyazlardan birini veya birkaçını birden alma gayreti içerisindeydi. Anlaşıldığı kadarıyla Bartlett’in kendisi de bu ısrardan rahatsızlık duymuş olacak ki, ısrarının nedenini açıklamak zorunluluğu hissetmiş ve bu durumu mektuplarına özetle şu şekilde yansıtmıştır⁶⁹⁴; “*Üç aydan beri bu işler için uğraşmaktayım. Bu süreçte, devlet ricalinden bazı görevlilerin beni menfaatçi olarak suçladıklarına dair duyumlar alıyorum. Hâlbuki bundan üç ay öncesine kadar hiçbir suretle Devlet-i Aliyye’den bir talebim olmamıştır. İngiltere ve Türkiye’de bulunan İngiliz sermayedarların talepleri doğrultusunda, bu şekilde imtiyaz talebinde bulunuyorum. Beni buradan eli boş olarak göndermeyeceğinize olan inancım tamdır. Bu nedenle bu imtiyazlardan birini veya birkaçını Türkiye’den ayrılacağım tarih olan 25 Eylül’den önce tarafıma verir misiniz deme cüretinde bulunuyorum*”.

⁶⁹¹ BOA. Y.PRK.TNF. 6/24 Lef 2. (6.Ca.1316/22 Eylül 1898).

⁶⁹² BOA. Y.PRK.TNF. 6/49 Lef 2. (3.Ca.1316/19 Eylül 1898).

⁶⁹³ BOA. Y.PRK.TNF. 6/18 (8.Ca.1316/24 Eylül 1898).

⁶⁹⁴ BOA. Y.PRK.TNF. 6/24 Lef 2. (6.Ca.1316/22 Eylül 1898); BOA. Y.PRK.TNF. 6/49 Lef 2. (3. Ca.1316/19 Eylül 1898).

Bartlett'in uzun çabaları sonuç vermiş olacak ki, Osmanlı Devleti İzmir ve Selanik şehirlerinin elektrikle aydınlatılması ve bu şehirlerde elektrikli tramvay işletme imtiyazını Bartlett'e vermeye düşünmeye başlamıştır. Hatta bu maksatla 24 maddeden oluşan şartname ve 23 maddeden oluşan mukavelename taslakları da⁶⁹⁵ hazırlanmıştır⁶⁹⁶. Ancak bu süreçte Osmanlı makamlarının uzun süre tetkikat yaptığını görmekteyiz. Osmanlı makamlarını böylesine uzun süre meşgul eden hadise, Bartlett ile mevcut tramvay ve aydınlatma hizmetlerini yürütmekte olan şirketler arasında ortaya çıkabilecek ihtilaflar ile Ferdinand Reiser'in durumudur⁶⁹⁷.

Daha önce belirttiğimiz üzere Alman Büyükelçiliği, İzmir'in elektrik imtiyazının bir başkasına verileceği yönünde duyum almış ve hemen harekete geçerek bu imtiyazın kendi tebaasından Ferdinand Reiser'e verildiğini belirterek, Osmanlı makamlarından Reiser'in haklarının korunması talebinde bulunmuştur⁶⁹⁸. İlber Ortaylı bu süreci şu şekilde anlatmaktadır⁶⁹⁹; *Bartlett'in 1898'de İzmir'in elektrik işini alması üzerine, Alman Büyükelçisi Baron Marschall von Biberstein derhal faaliyete geçti. Büyükelçi, 4 Aralık 1898 de Dışişlerine çektiği telgrafta; A. Bartlett İzmir'in elektrik işini almış, derhal önleyeceğim, çünkü Siemens ve Halske ne zamandır bu işin peşindeler. Bugün Selamlıkta Haydar Paşa ile bu işi görüştim. Görüldüğü üzere, Alman Büyükelçiliği'nin talebi ve Osmanlı makamları nezdindeki girişimleri neticesinde, İzmir'in elektrik imtiyazı meselesi hükümet tarafından tetkik edilmeye başlanmıştır.*

Özellikle Alman Elçiliği'nden gelen itirazdan sonra, Ticaret ve Nafia Nezareti'nin, Meclis-i Vükelâ'nın ve Şura-yı Devlet'in uzun süre bu meseleyi

⁶⁹⁵ Hazırlanan şartname ve mukavelenameyi taslak metin olarak değerlendirmemizin sebebi, daha önceden hazırlanmış matbu metinde yer alan maddelere birçok ilavenin yapılmış olması ve bazılarının da tamamen üzerleri çizilerek farklı mahiyette şartlar eklenmiş olmasından dolayıdır. Bkz. BOA. *Y.PRK.TNF.* 6/35 (30.Z.1316/10 Mayıs 1898).

⁶⁹⁶ BOA. *Y.PRK.TNF.* 6/35 (30.Z.1316/10 Mayıs 1898); Bu süreçte Bartlett'in vekillliğini, İzmirli Miyak Efendi isminde birisi yürütmektedir. Bkz. BOA. *BEO.* 1138/853636 (19.M.1316/8 Haziran 1898).

⁶⁹⁷ BOA. *BEO.* 1312/98358 Lef 1. (11.M.1317/21 Mayıs 1899).

⁶⁹⁸ BOA. *Y.PRK.HR.* 26/76 Lef 2. (29.B.1316/14 Aralık 1898); BOA. *BEO.* 1244/93237 (6.Ş.1316/20 Aralık 1898).

⁶⁹⁹ İlber Ortaylı, II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu, Ankara 1981, s.33.

müzakere ettiğini görmekteyiz. Sadece İzmir'in elektrikle aydınlatılması imtiyazına dair gelen bu itiraz, Bartlett'e verilmesi düşünülen bütün imtiyazların gözden geçirilmesine sebebiyet vermiştir. Konuya ilişkin Şura-yı Devlet tarafından kapsamlı bir rapor hazırlanmıştır. Raporda özet olarak; İzmir ve Selanik'te, hali hazırda tramvay ve aydınlatma imtiyazlarının verildiği, Bartlett'e aynı alanlarda imtiyaz verilirse⁷⁰⁰, bunun olumsuz neticelerinin olabileceğine değinilmektedir. Dolayısıyla ya bu şirketlerin imtiyaz süresinin sona ermesinin beklenmesi gerektiği, ya da Bartlett'in bu şirketler ile anlaşma yoluna gitmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Ayrıca İzmir'in elektrikle aydınlatılması meselesinde Ferdinand Reiser'in hiçbir surette imtiyaz hakkı bulunmadığı ifade edilmektedir. Ancak Reiser, Bartlett ile anlaşılan şartlardan daha iyi bir teklif sunarsa bu teklifin değerlendirilebileceği rapora yansımıştır. Son olarak, verilecek olan imtiyazlardan dolayı Hükümet-i Seniyye'ye tazminat davası açılırsa, Bartlett'in bunları karşılamayı taahhüt etmesinin gerekliliği üzerinde durulmuştur⁷⁰¹. Ticaret ve Nafia Nezareti de, Bâb-ı Âli'ye gönderdiği tezkirede, Ferdinand Reiser'in rüçhan hakkının yani öncelik hakkının olmadığını bildirmiştir⁷⁰².

Meclis-i Mahsus-u Vükela'da da ele alınan konu hakkında uzun süren müzakerelerden sonra, İzmir'in elektrikle aydınlatılması imtiyazı sonraya bırakılmış ve şimdilik Selanik şehrinin elektrikle aydınlatılması ile İzmir ve Selanik'te elektrikli tramvay işletmesi imtiyazlarının Bartlett'e verilmesi kararlaştırılmıştır. Meclis'in, İzmir'in elektrik imtiyazını erteleme kararı almasındaki en büyük etken, Almanya elçisinin Hariciye Nezareti'ne müracaat

⁷⁰⁰ Bu durumu arşiv belgelerine şu şekilde yansımıştır; Bartlett'e bahsi geçen imtiyazlar verilmeden evvel, ismi geçen şehirlerde tramvay ve aydınlatma imtiyazı verilmiş olan şirketlerin durumları göz önünde bulundurulmalıdır. Zira Selanik havagazı şirketi ile imzalanan mukavelenin 21.maddesinde, "*eğer hükümet Selanik şehrinin aydınlatılmasında elektrik kullanılmasını arzu ederse bu işi ilk önce havagazı şirketine teklif edecektir*" kaydı bulunmaktadır. Aynı şekilde İzmir Göztepe Tramvay Şirketi ile imzalanan mukavele ile "*tramvayların makine ile işletilmesi*" hakkının bu şirkette olduğu ancak, şirketin bunu yapmayarak hakkının sakıt olduğu düşünülmektedir. Son olarak Göztepe'den Çeşme'ye kadar buharlı tramvay işletilmesi imtiyazı verilmiştir. Bu imtiyaz hakkının da Bartlett ile menfaatlerinin çakışmaması gerekir. Bkz. BOA. Y.A.RES.100/38 Lef 8. (24.M.1317/3 Haziran 1899).

⁷⁰¹ BOA. Y.A.RES.100/38 Lef 10. (24.M1317/3 Haziran 1899).

⁷⁰² BOA. Y.A.RES.100/38 Lef 4-8. (24.M1317/3 Haziran 1899); BOA. Y.A.RES. 101/56 Lef 1. (4.Ra.1317/12 Temmuz 1899).

ederek, İzmir şehrinin elektrik imtiyazı Bartlett'e verilir ise, Reiser'in tazminat hakkının olacağını bildirmiş olmasıdır. 2 Temmuz 1899 tarihli Meclis-i Vükela mazbatasına yansıyan bir başka husus ise, Bartlett'in 75 sene müddetle istediği ve Nafia Nezareti'nce de kabul edilen imtiyaz sürelerinin, Bartlett'in de ikna edilerek 50 seneye indirilmiş olmasıdır⁷⁰³.

Bartlett'e verilecek olan imtiyazlara ilişkin Meclis-i Vükela'nın mazbatasında, her ne kadar *Bartlett razı edildi* deniliyorsa da, aslında razı olmadığı, 14 Temmuz 1899 tarihinde padişaha iletmek üzere yazdığı mektuptan anlaşılmaktadır. Zira Bartlett'in çok istediği "İzmir'in Elektrik İmtiyazı" kendisine verilmemiştir ve bu durum mektubuna şu şekilde yansımıştır⁷⁰⁴:

İltifatı şâmile-i hazreti mülkadirlerinden olmak üzere nihayet'ül emr üç imtiyazın bu abd-i sadıklarına ihsan ve nihayet buyrulmasından dolayı taraf-ı şahanelerinden ittihaz buyrulan tedabir-i hakimâne ve âkilâne asarından olan bu imtiyazların gerek İzmir ve gerek Selanik için menâfi ve fevâid-i müstelzim ve bütün memalik-i mahruse-i şahaneleri içinde bir misal-ı şayan intisal olacağına eminim. Halbuki İzmir ve Selanik hakkındaki dört imtiyazdan en iyisi ve en mühimi olan İzmir'in elektrikle tenviri imtiyazını vükelayı fihâm bendeleri Reiser namında bir Almanyalının iddiası vâhisi üzerine bu sadık kullarınızdan deriğ etmekte olduklarını arz ve beyan-ı cür'et eylerim. Merhum Resier'in talep ve iddiası bundan 11 sene evvel şerefsâdr olan ve o zamanda te'yid buyrulmamış olan muvakkat bir irda-i seniyyeleri üzerine müessisdir. Reiser'in bu iddiasına riayette bulunmak bilâhere böyle muvakkat irade-i seniyye üzerine ötekinin berikinin zarar ziyan veya tazminat talep ve iddiasına bir yol göstermek gibi tehlikeli bir sûi misale meydan vermek olur. Almanya sefiri vükelayı fiham bendelerini tehdit etmiş olduğundan onlarda Reiser'in hükümet-i seniyyeden zarar ve ziyan talebine kalkışır mülahazası üzerine bir kağıt çıkararak eğer Reiser zarar ve ziyan davasında bulunursa, davasını benden ithâsı için mezkur kağıdı imza etmemi teklif eylediler. Kağıdı imzalamadım. Dedim ki bu memleketin hükümdar-ı mutlak müstakali Abdülhamid Han hazretleridir. İzmir'in elektrikle tenviri imtiyazı fi 8 Teşrinievvel sene 314 tarihiyle ve o tarihten sonra müteaddid defalar şerefsüdûr ve sünûh buyrulan iradat-ı seniyye-i hazreti mülkadirileriyle doğrudan

⁷⁰³ BOA. Y.A.RES. 101/56 Lef 1. (4.Ra.1317/12 Temmuz 1899).

⁷⁰⁴ BOA. Y.PRK.BŞK. 60/6 Lef 3. (11.Ra. 1314/19 Temmuz 1899).

doğruya uhde-i acizaneme tevdi ve ihsan buyurdular. Binaenaleyh hiçbir kimse İzmir'in elektrikle tenviri imtiyazı hakkına malik değildir dedim. Ümit ediyorum ki zât-ı mekarim-i semât hazret-i hilafet penâhileri bu ahd-ı acizleri hakkındaki iradat-ı seniyye ahkâmı celile ve münifesinin harfiyyen icrâsını ferman buyururlar da o zaman İzmir'in tenviri imtiyazı fermân-ı âlişanı dahi yeddi acizaneme ihsan olunur.

Diğer üç imtiyazın kıymeti az olmakla beraber bu ana kadar sekiz defa Dersaadet'e gelip gitmek için sarf eylediğim nakt ve kıymeti telafî eder etmez bir raddededir. Bu ana kadar memalik ve tebaa-i Osmaniye politikası yolunda ve bilhassa nefsi hümayunları uğrunda feda eylediğim nühûd ve münasip düşünülecek olursa, bu imtiyazların ne kadar gereksiz oldukları tayin eyler. Şimdi Üsküdar ya da Haydarpaşa yahut İstanbul'da yeni bir tramvay inşası ve yahut Memalik-i Şahane'de oyun kâğıtlarının inhisarı gibi cidden mühim ve değerli bir imtiyaz ihsan ve itasını temenni ve istirham eylerim. Hele oyun kâğıtlarının inhisarı hem pek sade ve masrafsız ve hem de pek değerli mucib-i istifadedir. 4.7.1899

Mektuptan da anlaşılacağı üzere Bartlett, İzmir'in elektrik imtiyazından dolayı Alman elçisinin kendisini tehdit ettiğini belirtmekte ve 11 sene önce verilen, ancak uygulamaya konulmayan bir padişah iradesinden dolayı, Reiser'in hak iddia etmesini de anlamsız bulmaktadır. Ayrıca Bartlett'in İzmir'in elektrik imtiyazının kendisinden alınmasına çok içerlediği de anlaşılmaktadır. Zira Bartlett kendisine verilen, Selanik şehrinin elektrikle aydınlatılması ve bu şehirde elektrikli tramvay işletme imtiyazı ile İzmir'de sadece elektrikli tramvay işletme imtiyazlarını değersiz bulmuştur⁷⁰⁵. Bu imtiyazların bugüne kadar yapacağı masrafları ancak karşılayacağını belirten Bartlett, taleplerine bir yenisini ekleyerek, bu sefer de Osmanlı Devleti'nden oyun kâğıtları inhisarının (tekel) kendisine verilmesini istemiştir.

Anladığımız kadarıyla Bartlett'i bu kadar cüretkâr yapan, milletvekili olmasıdır. Zira Osmanlı Devleti tarafından verilen diğer imtiyazları da göz önünde

⁷⁰⁵ Bir başka mektubunda da bu konuya temas eden Bartlett, "...mezkur şehirlerde bulunan tramvay ve havagazi şirketleri ile onlara verilmiş olan hukuk-u imtiyaziyye gözönüne getirildikde uhde-i acizâneme verilen imtiyazın kıymet ve ehemmiyeti ne kadar az olduğu tezahür eder..." demektedir. Bkz. BOA. Y.A.RES.100/38 Lef 7. (24.M.1317/3 Haziran 1899).

bulundurduğumuzda, bu kadar ısrarcı davranan ve kendisine verilen imtiyazı beğenmediğini açıkça ifade ederek, başka imtiyaz taleplerinde bulunan başka bir kimse bulunmamaktadır. Bir başka önemli hususda, İzmir'in elektrik ile aydınlatılması imtiyazı için Almanya, İngiltere ve Fransa Büyükelçilerinin olaya müdahil olmalarıdır. Nitekim Alman Büyükelçisi Baron Marschall Von Biberstein'in saraya giderek Reiser adına bir takım girişimlerde bulunduğunu daha önce ifade etmiştik. Bartlett'in ifadelerinden anladığımız üzere, İngiliz ve Fransız elçileri de imtiyazın Bartlett'e verilmesi için çaba sarf etmişler ancak bir netice alamamışlardır. Olayların bu şekilde zuhur etmesinden yakınan Bartlett, bir gazeteye verdiği mülakatta⁷⁰⁶; *Selânik ve İzmir elektrik tesislerini kurma imtiyazı bana verilmişti. Almanlar işi bozdu ve tazminatın verilmemesi için mazbata yok edildi. Alman sefirinin bizzat bu işe karışması benim için sürpriz oldu. Benim imtiyazımın iptali için sefir sarayı üç kere ziyaret etti. Dragomanını her gün saraya ve Bab-ı Ali'ye gönderdi. İngiltere ve Fransa sefirleri de benim için şefaatt etti ama yararı olmadı. Son altı yıldır izlediğimiz aptalca antitürk politikamız yüzünden Almanlar kazanıyor ve biz kaybediyoruz. Almanlar burada her şeyi yiyor. Bu ülke ki güvenlik ve zenginlik yönünden uzak Çin'e göre çok daha iyidir* ifadelerini kullanmıştır.

Netice itibarıyla Bartlett, Eylül 1898'den 1899 yılının yaz aylarına kadar olan süreçte Osmanlı Devleti'nden, Sivas-Samsun-Kayseri demiryolu, Üsküdar-Kadıköy tramvay, İstanbul'da yeni bir tramvay hattı, İstanbul Karaköy köprüsü, İzmir elektrik- tramvay, Selanik elektrik-tramvay imtiyazları ve nihayetinde de oyun kâğıtları inhisarı imtiyazlarını talep etmiştir. İncelediğimiz dönem içerisinde Osmanlı Devleti'nden bu kadar çok imtiyaz talebinde bulunan başka hiç kimse yoktur. Kendisinin de ifade ettiği üzere bu imtiyazlardan birini ya da birkaçını alabilmek için İstanbul'a sekiz defa gelmiş ve nihayetinde kendisine üç imtiyaz verilmiştir. Bartlett'e verilen bu üç imtiyazın her biri için ayrı şartname ve mukavelename hazırlanmıştır⁷⁰⁷. Bu bağlamda Selanik şehrinin elektrikle

⁷⁰⁶ Ortaylı, a.g.e., s. 33.

⁷⁰⁷ BOA. BEO. 1367/102509 (3.Ca.1317/9 Eylül 1899).

aydınlatılması imtiyazı 35 yıl ve tramvaylara elektrik verme imtiyazı da 50 yıl müddetle Bartlett'e verilmiştir. Selanik şehrine dair imtiyaz mukavelenameleri, 30 Temmuz 1899 tarihinde taraflar arasında imzalanmıştır⁷⁰⁸.

Aynı gün, “*İzmir Şehrinde Tramvay İçin İstimal Olunacak Kuvve-i Cerriye-i Elektrikiye İmtiyaz Mukavelenamesi*”de Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa ile Sir Ellis Ashmead Bartlett arasında imzalanmış ve bu suretle imtiyaz 50 yıllığına Bartlett'e verilmiştir. Buna göre⁷⁰⁹;

1. İzmir şehrinde mevcut bulunan tramvay istasyonundan itibaren⁷¹⁰ her cihetten yirmi kilometre mesafe dâhilinde gerek elyevm mevcut bulunan tramvayların ve gerek mesafe-i mezkûre dahilinde atiyen tramvay tesisi için tarafı hükümet-i seniyyeden imtiyaz ihsan buyrulduğu halde işbu tramvayların kuvve-i elektrikiye ile cerri istenilir ise bunlara muktezi kuvve-i elektrikiyeyi istihsal ve ita etmek için şeraiti atiyeye tevfikân tarafı Devlet-i Aliyye'den İngiltere tebaasından Sir Ellis Ashmead Bartlette' imtiyaz verilmiştir.
2. İmtiyaz süresi fermân-ı âli tarihinden itibaren elli senedir.
3. Birinci maddede beyan olunan mesafe dâhilinde bulunan tramvaylardan biri elektrik kuvve-i cerriyesini istimal etmek istediği halde sahibi imtiyaza müracaat etmeye mecbur olduğu gibi sahib-i

⁷⁰⁸ Selanik şehrinin elektrikle aydınlatılması ve bu şehirde elektrikli tramvay işletilmesine dair Bartlett'e verilen imtiyazların şartname ve mukavelenameleri için bkz. BOA. *Y.PRK.TNF.* 6/38 (30.Z.1316/10 Mayıs 1899); BOA. *Mukavelât Defteri*, Cilt 11, s. 33-71; Mukavelat Mecmuası, Cilt 7, İstanbul 1315, s. 245-286; Bazı belgelerde Bartlett'e önce rüçhan hakkı yani öncelik hakkı tanınmasına dair ifadeler yer alsada netice itibarıyla kendisine imtiyaz verildiğini görmekteyiz. Bkz. BOA. *Y.A.RES.*100/38 (24.M1317/3 Haziran 1899); BOA. *Y.A.RES.* 101/46 (23.S. 1317/1 Temmuz 1899); BOA. *Y.A.RES.* 101/51 (4.Ra.1317/12 Temmuz 1899).

⁷⁰⁹ BOA. *Y.A.RES.* 101/56 Lef 5-6. (4.Ra.1317/12 Temmuz 1899); BOA. *Y.A.RES.* 101/70 (18.Ra.1317/26 Temmuz 1899); Lef-3-4; Düstur, Birinci Tertip, Cilt 7, (Mukavelename ve Şartname) Ankara 1941, s. 289-305; Mukavelat Mecmuası, Cilt 7, İstanbul 1315, s. 286-310.

⁷¹⁰ Mukavele ve şartname metinleri hazırlanırken “*İzmir şehrinde, hükümet konağından itibaren her cihete 20 kilometre...*” ifadesinin ileride bir takım olumsuzluklar ortaya çıkarabileceği düşünülerek bu ifade “*İzmir şehrinde mevcut bulunan tramvay istasyonundan itibaren*” şeklinde değiştirilmiştir. Bkz. BOA. *İ.TNF.* 8/1317-Ra-01 (11.Ra.1317/19 Temmuz 1899); BOA. *BEO.* 1349/101168 (26.Ra.1317/3 Ağustos 1899); Bartlett ile imzalanmak üzere hazırlanan mukavele ve şartname (Selanik ve İzmir için) metinlerinde yer alan maddelere dair Meclis-i Mahsus-u Vükela'da yapılan müzakereler için bkz. BOA. *İ.İMT.* 3/1317-Ra-01 (22.Ra.1317/30 Temmuz 1899).

imtiyaz dahi mesafe-i mezkûre dâhilinde bulunan tramvayların kuvve-i elektrikiye ile cerri için kendisine müracaat vukuunda ve fiyatça muvafakat husulünde işbu mukavele ve şartname ahkâmına tevfikân elektrikle cerri için iktiza eden ameliyatı icraya mecburdur. Şayet istenilecek elektrik kuvvetinin fiyatı hakkında müracaat vukuu tarihinden itibaren sahib-i imtiyaz ile tramvay şirketi meyanesinde üç ay zarfında muvafakat hâsıl olmadığı takdirde Ticaret ve Nafia Nezareti ol babda beyanı rey edecek ve nezaretin reyi sahib-i imtiyaz tarafından kabul edilmez ise tramvay şirketi ihtiyacı olan elektrik kuvvetini vesaitile istihsal edebilecek ve ancak ahare kuvve-i elektrikiyeyi fûruht edemeyecektir. Şu halde sahib-i imtiyaz ile tramvay şirketi arasında muvafakat hasıl olduğu tarihten itibaren dört ay müddet zarfında sahib-i imtiyaz şartnamede beyan olduğu veçhile keşfiyatı katiye üzerine dörder nüsha olmak üzere mükemmel harita ve layihası tanzim ile Nafia Nezareti'ne takdim edecektir. Nezaret ile Telgraf Nezareti işbu harita ve layiha tarihi takdiminden itibaren 4 ay müddet zarfında bittekik ya haliyle veya icap eden tadilat ve tashihatın icrası ile tasdik eyleyecektir ve fabrikaların mahalli evvel be evvel Ticaret ve Nafia nezareti ile Telgraf Nezareti ve İzmir Belediyesi canibinden kabul tasvip olunacaktır. Şurası mukarrerdir ki elektrik fabrikaları cevamii şerife ve mesacidi münife ve tekâya ve mekâtib ile emakini emiriye ve askeriye ve esliha ve mühimmat depoları ile istihkamat ve torpido istasyonları kurbinde tesis kılınmayacakve bu suretle emakin ve mevakii mezkurenin hergûna tehlikeden masuniyeti temin kılınacağı gibi esnayı ameliyat ve inşatta dahi ameliyatı vakıadan dolayı hükümeti seniyyece bir tehlike melhuz bulunduğu takdirde bu babda Nafia Nezareti tarafından vukuu bulacak ihtarata sahib-i imtiyaz tarafından tevfiği hareket olunacaktır.

4. Sahib-i imtiyaz masrafı ve zarar ve hasarı tarafına ait olmak üzere haritaların tasdiki tarihinden itibaren nihayet altı ay müddet zarfında ameliyata mübaşeret etmeyi ve on beş ay müddet zarfında ikmal

eylemeyi taahhüt eder. Ameliyatı vakıa kavaidi fenne ve merbut şartname ahkâmına ve kabul ve tasdik olunan harita ve layihalarına tatbikan icra olunacaktır. Fakat esbab-ı mücbireden mümbais halat vukuunda bu misillu ahvalden dolayı ameliyat ne kadar müddet tatil olunur ise müddeti ikmaliye dahi o kadar temdid edilecek ve şu kadar ki esbab-ı mücbirenin vukuunu derhal hükümeti mahalliyeye ve Ticaret ve Nafia Nezareti'ne resmen ve tahriren ihbar eylemeye sahib-i imtiyaz mecbur bulunacaktır.

5. Ticaret ve Nafia Nezareti ile Telgraf Nezareti esnayı imalatta ve hitamında ve kabul olunmazdan evvel be tekrar imalâtı vakıayı ve müddeti imtiyaziye zarfında işletme muamelatını ve ameliyatın hüsnü halde muhafaza olup olunmadığını mahsus iki komiser vasıtasıyla muayene ve teftiş edecektir. İşbu teftiş ve muayene masrafına mukabil sahib-i imtiyaz haritaların takdimi için tayin olunan müddetten itibaren müddeti imtiyazın sonuna kadar ay be ay ödemek üzere senevi Nafia Nezareti'nin emrine yüz yirmi lira ita edeceği gibi Telgraf Nezareti'nin emrine dahi aynı miktarda bir meblağ tediye edecektir.
6. Elektrik fabrikaları ile elektrik cereyanına vasıta olacak teller ve müştemilatının inşaatı iptidaiyesi için gerek Memalik-i Devlet-i Aliyye'den ve gerek diyarı ecnebiyeden celb ve tedarik olunacak alet ve edevat vesaire işletme umuruna başlanıncaya kadar gümrük resminden muaf tutulacağı gibi fabrikanın arsası ile imalat ve ebniye ve tesisat ve edevatı sabite ve müteharrike ve asıl imtiyaz varidatı üzerine müddeti imtiyaziye zarfında bir gûna vergi tarh olunmayacaktır. Ancak müstahdemin ve amelenin ikamesine mahsus binalar gibi imalata muktezi olmayan ve işletme umuruna tealluku bulunmayan bilcümle ebniye hükümet-i seniyyenin kavanin ve nizamatına tevfikan vergiye ve her türlü rüsuma tabi tutulacak ve şirketin memur ve müstahdemleri dahi Memelik-i Şahane'de elyevm meri olan ve ileride vaz edilecek bulunan rüsüm ve vergileri ita ile mükellef olacaklardır. İhraç olunan hisse senetleri ve tahvilat ve

imtiyazmüteallik kaffe-i evrak ve senedatı saire damga resmine tabi tutulacaktır.

7. Bir tramvay hattının kuvve-i elektrikiye ile cerrini temin için muktezi olan ameliyatın ikmal sahibi imtiyaz tarafından ihbar olundukça Telgraf Nezareti canibinden dahi memur bir memur bulunmak üzere Nafia Nezareti tarafından mansup bir fen komisyonu marifetiyle ameliyatı mezkûre bil muayene iktiza eylediği halde muvakkaten ahiz ve kabul olunacak ve kabulü muvakkat tarihinden itibaren bir sene sonra yine bir fen komisyonu marifetiyle ameliyatı vakıa tekrar bil muayene kaide-i fenne muvafık ve şartname ahkâmına mutabık olduğu tahakkuk eylediği halde işbu komisyonun tanzim edeceği rapor üzerine Nafia Nezareti tarafından katiyen kabulü muamelesi icra olunacaktır. İşbu fen komisyonlarının masrafı seferiye vesairesi sahibi imtiyaza ait olacaktır.
8. Sahib-i imtiyaz fabrikalar ile müteferriatını ve alet ve edevatı sabite ve müteharrikesini ve buhar makineleri ile dinamo ve tevziat vesaireyi müddeti imtiyaziye zarfında masrafı kendine ait olmak üzere daima tamir ve hüsnü halde muhafaza edecektir. Şurası mukarrerdir ki asıl tramvay hattı ile edevatı sabite ve müteharrikesinin hüsnü halde muhafazası hususu tramvay şirketine ait olacaktır.
9. Sahib-i imtiyaz makineler ve tevziat ve emniyet aleti ve akümülatör vesairesinin vaz' ve işletmesine müteallik olup elyevm mevcut bulunan ve ileride tanzim olunacak olan bilcümle nizamatı Devlet-i Aliyye ve merbut şartnamenin ahkam ve şeraitine tevfiği hareket etmeye mecburdur. Kuvve-i elektrikiyesi sahib-i imtiyaz tarafından verilecek olan tramvay hatlarının bir kısmı veya mecmuu mumaileyh sahib-i imtiyazın kusurundan naşi tatil olduğu halde hükümet masrafı ve zararı ve hasarı sahib-i imtiyaza ait olmak üzere işletme umurunun muvakkaten temini için şartnamenin on yedinci maddesine tevfiğin tedabiri lazime ittihaz edecektir.

10. Sahib-i imtiyaz beher tramvay hattının imalatı muvakkaten kabul edildiği tarihten itibaren kuvve-i elektrikiye ita etmesinden dolayı kilometre hesabı ile beher araba başına nihayet atiyüzzıkr ücreti ahız ve istifa edecektir. Şöyle ki;

Evvela: arabalar etrole usulünde işlediği halde yalnız cereyanı elektrik için 26 santim ve arabanın hüsnü halde muhafazası ile elektrik makinistinin ücreti sahib-i imtiyaz ait olduğu takdirde otuz beş santimdir.

Saniyen: arabalar derununda akümülatör bulunduğu takdirde ita edilen cereyanı elektriki saatine bilmüracaa beher saatte sarfedilen kilovat itibarı ile hesap edilerek beher kilovat için otuz santim ücret ahız olunacak ve akümülatörün tedariki ile hüsnü halde muhafazası tramvay şirketine ait olacaktır. Balada ki tarifeler hükümet-i seniyyenin müsaadesi istihsal olunmadıkça hiçbir halde tezyit kılınmayacaktır.

11. Sahib-i imtiyaz taahhüdatı vakıasının icrası için fermân-ı âli tarihinden itibaren on beş ay müddet zarfında merbut şirket nizamnamesi esasına tevfikân Osmanlı bir anonim şirketi teşkiline mecburdur.

12. Sahib-i imtiyaz taahhüdatı vakıasının icrasını teminen fermân-ı âlinin ısdarı kendisine tebliğ olduğu tarihten itibaren bir ay müddet zarfında Bank-ı Osmaniyeye nakden veyahut piyasa fiyatı ile devlet tahvilatı olarak bin lira kefalet akçesi tevdi edecek ve şu kadarki tahvilat tevdi edildiği halde tedenni fiyattan terettüp edecek noksan-ı ikmal edileceği bank tarafından taahhüt ettirilecektir ve mezkur kefalet akçesi tevdi olduğunu müteakip fermân-ı âli kendisine teslim olunacaktır. İşbu kefalet akçesi ameliyat katiyen kabul olunduktan sonra iade olunacaktır. Zikrolunan bir ay müddetin inkizasına değin sahib-i imtiyaz kefalet akçesini tevdi etmediği halde kendisine ihtara hacet olmaksızın hakkı imtiyazdan sakıt olacaktır.

13. Devlet-i Aliyye müddeti imtiyaziyenin otuz senesinden inkizasından sonra her vakit imtiyazı mübayaa etmek salahiyetine haiz olacaktır. İmtiyaz hangi senede işтира olunacak ise ondan evvelki beş sene zarfında vuku bulan ve hasılat-ı safiyeden mukavelenamenin yirmi birinci maddesine tevfikan hükümet-i seniyyeye ait hisse badettenzil baki kalan hasılatın miktarı mutavassıtına müsavi bir meblağı müddeti imtiyaziyenin hitamına kadar her sene sahib-i imtiyaza ifa edecek ve işbu tekasiti seneviyenin evkatı muayyende tediyesi tarafı devletten temin ve bu hususa dair tarafeynce bir mukavele-i mahsusa tanzim edilecektir. Tesisatın devlete teslimi ve eşyayı menkule ve levazımata mevcudenin iştirası hususunda şartnamenin yirminci maddesinde gösterildiğı veçhile muamele olunacaktır.
14. İmtiyazın müddeti münkaziye oldukça sahib-i imtiyazın fabrikalar ve tevziat ile müteferriatı vesaire üzerinde bulunan kaffe-i hukuku hükümeti seniyyeye istifade edecektir. Her gûna düyun ve taahhüdünün varestes olmak şartı ile tesisat ile müteferriatının devlete teslimi ve eşyayı menkule ve levazımata sureti mübaayası şartnamenin yirmi birinci maddesinde münderiç ahkama tabi olacaktır.
15. Şirketin memur ve müstahdemleri hükümet-i seniyyenin tayin ve kabul edeceği kıyafette bulunacakları gibi fes giyecekler ve memurini fenniyesinden maadası tebaa-i Devlet-i Aliyyeden intihab olunacaktır. İfayı vazifeden dolayı ahali ile ihtilatta bulunan müstahdemin Türkçe tekellüm edeceklerdir.
16. Ameliyat esnasında zuhur edebilecek eşyayı masnua ve asar-ı atika devletçe mevzu nizamnamesine tabi olacak ve fakat sahib-i imtiyaz bu husuta istida vermek ve taharriyat için ruhsat almak mecburiyetinden müstağni bulunacaktır.
17. Sahib-i imtiyaz hernevi hasılatın senevi cetvellerini Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim etmeye mecbur olacak ve mezkur defterleri şartnamenin on sekizinci maddesinde gösterildiğı surete tevfikan tanzim eyleyecektir.

18. Esbab-ı mücbireden madud bir maninin zuhuru tahakkuk etmeksizin sahib-i imtiyaz müddeti muayyene zarfında imalata mübaşeret etmediği veya başlayıp da ikmal eylemediği ve kendisi ile akdi mukavele etmiş olan tramvay şirketine elektrik itasını tatil eylediği ve yahut işbu mukavelenameden münbais taahhüdatı sairesini icra edemediği halde hukuku imtiyaziyesinden sakıt olacak ve bu halde şartnamenin on dokuzuncu maddesinde gösterildiği veçhile işletme umurunun muvakkaten temini için tedabiri lazime ittihaz olunacak ve imalat ve edevat ve levazımat müzayedeye konulacak ve mevcut olan kefalet akçesi dahi tarafı devletten zapt edilecektir.
19. İzmir şehrinde mevcut bulunan tramvay istasyonlarından itibaren birinci maddede muharrer mesafe dâhilinde tramvay hududu inşa ve işletilmesi için tarafı Devlet-i Aliyye'den birine imtiyaz ita buyrulacak olur ise şeraiti mütesaviye ile sahib-i imtiyazın hakkı rüçhanı olacak ce sahib-i imtiyaz hükümet-i seniyye tarafından kendisine vuku bulacak ihtar tarihinden itibaren dört ay zarfında bu babda muvafakatını resmen Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bildirmekle beraber mezkûr tramvay hakkında tanzim olunan mukavelename lâhiyasında mukarrer olan kefalet akçesini Bank-ı Osmaniye tevdi edecektir. Şurası mukarrerdir ki sahib-i imtiyaz mezkûr tramvay hattının imtiyazını istihsal eyledikten sonra hattı inşa etmez ise onun hakkında haiz olduğu her nevi hukukundan sakıt olacak ve hattı mezkûr tarafı hükümet-i seniyyeden ahara ihale buyrulacaktır ve balada zikredilen kefalet akçesi dahi hazinenin menfaatine olarak zapt olunacaktır. Müddet-i mezkûre zarfında resmen muvafakatını bildirmediği halde imtiyazı istenilen hatta hakkı rüçhan keenlemyekun hükmünde tutulacaktır. Sahib-i imtiyazın hakkı rüçhanı sakıt olan tramvay hattı işbu mukavelenamenin birinci maddesi ahkamından vareste olarak mezkur hattın cerri için lazım gelen kuvve-i elektrikiyeyi tramvay şirketi dorudan doğruya istihsal etmek hakkını haiz olacaktır ve fakat ahara elektrik ita edemeyecektir.

20. Birinci maddede tayin kılınan mesafe dahilinde umuma mahsus elektrikli otomobil için taraf-ı hükümet-i seniyyeden imtiyaz buyrulacak olur ise şerait-i mütesaviye ile sahib-i imtiyazın hakkı rüçhanı olacaktır.
21. İmtiyazın hasılatı gayri safiye-i seneviyesinden imtiyaz sahibince imalat ve inşaat için sarf olunmuş olan sermayeyi hakikinin yğzde yedisine müsavi bir meblağ ile işletme masrafı ihraç olunduktan sonra baki kalacak miktarının yüzde onu imtiyaz sahibi tarafından hükümet-i seniyyeye tediye ve ifa olunacak ve zikrolunan yüzde on seneden seneye her ne miktarda baliğ olur ise hükümet-i seniyyenin hesabı âlisine olarak müddeti imtiyaziyenin hitamına kadar beher sene-i rumi Şubat'ı gayesinde Ticaret ve Nafia Nezareti'nin emrine ita ve ifa edilecektir.
22. Madde-i sabıkada meşrut olan avait akçesinden başka sahib-i imtiyaz işletme umuruna mübaşeret ettiği tarihten itibaren beher sene nihayetinde iki yüz adet Osmanlı lirasını sınıf-ı tebaa-i şahaneye mahsus olarak tesis buyurulacak eytamhanenin merbut bulunacağı nezarete tediye edilecektir.
23. Sahib-i imtiyaz masraf ve zarar ve hasarı kendisine ait olmak üzere İzmir'de esliha ve mühimmat depoları ile sabit ve müteharrik torpido istasyonları üzerine paratonerler vaz'ına mecbur olacaktır. Bundan başka hükümet-i seniyyece cemavi ve mesacit ve mekatip gibi tesisatı Hayriye ile emakin-i emiriye ve askeriye üzerine dahi paratonerler vaz ettirmek istenildiği halde masrafı hakikiyesi hükümet-i seniyyeye ait olmak üzere sahib-i imtiyaz bunları da vaz' etmeye mecbur olacaktır her ay hükümetten mensup memurlar ile beraberce mezkûr paratonerler muayene edilerek bunların hüsnü halde muhafazası sahib-i imtiyaz ait olacaktır⁷¹¹.

⁷¹¹ Bir yıl önce (Mayıs/1899) hazırlanmış olan taslak mukavele metninde paratonerle ilgili herhangi kayıt bulunmamaktaydı. Bkz. BOA. *Y.PRK.TNF.* 6/35 (30.Z.1316/10 Mayıs 1898); Ancak daha sonra yapılan çalışmalar neticesinde paratonerlerin önemi anlaşılmış ve nerelere

24. Sahib-i imtiyazın makamına kaim olacak (anonim) şirketi Osmanlı olacağından bittabi işbu mukavelename ile merbut şartnamenin icrayı ahkâmından ve tevil ve tefsirinden dolayı Devlet-i Aliyye ile sahib-i imtiyaz veya şirket meyanesinde tehattüs edebilecek her nevi ihtilafat Şura-yı Devletçe rüyet ve fasıl olacaktır ve sahib-i imtiyaz veya şirket ile efrad-ı ahali meyanesinde tehattüs edebilecek deavii adiyeye işin ait olduğu mehâkimi Osmaniyede rüyet ve fasledilecektir. Şirket tabiiyeti hesabı ile devairi hükümetle saltanatı seniyyenin lisanı resmisi bulunan lisan-ı Türki ile muhabere eyleyecektir.

Bartlett bu şartlar altında almış olduğu üç imtiyazı da çok kısa bir süre sonra, merkezi Paris'te bulunan "*Company General de Traction*" şirketine devretmiştir. Bahsi geçen şirket, merkezi İstanbul olmak üzere "*İltizamat-ı Sınaviye ve Elektrik Osmanlı Şirketi Mümtâze-i Şahanesi*" ismiyle bir şirket teşkili için çalışmalarına başlamıştır. Company General de Traction Şirketi, sadece Bartlett'in elinde bulunan imtiyazları değil, Şam ve Beyrut tramvay imtiyazlarını da, hak sahiplerinden devralmıştır⁷¹².

c. Osmanlı Devleti ile Company General de Traction Şirketi Arasında Yaşanan Gelişmeler

30 Temmuz 1899 tarihinde imzaladığı mukavelenameler ile Osmanlı Devleti'nden üç imtiyaz alan Bartlett'in, daha bir yıl bile geçmeden imtiyaz haklarını devrettiği anlaşılmaktadır. Zira bahsi geçen şirket, 1900 yılının Temmuz ayında, İstanbul'da kuracağı şirketin komiserliğine Posta ve Telgraf Nezareti Elektrik Fabrikası Müdürü Raif Bey'i atayacağını Osmanlı makamlarına bildirmiştir⁷¹³. Demek oluyor ki, Company General de Traction şirketi, devraldığı imtiyazlar için gerekli hazırlıkları çok önceden yapmıştı. Ya da Bartlett, bu

yerleştirilmesi gerektiği ve bunların muayenesinin ne şekilde yapılması gerektiği gibi hususlar tespit edilerek mukavele metnine eklenmiştir. Bkz. BOA. *İ.TNF.* 8/1317-Ra-01 (11.Ra.1317/19 Temmuz 1899).

⁷¹² BOA. *İ.HUS.* 83/1318-R-025 (2.R.1318/29 Temmuz 1900); BOA. *BEO.* 1526/114402 (3.R.1318/30Temmuz 1900).

⁷¹³ BOA. *İ.HUS.* 83/1318-R-025 (2.R.1318/29 Temmuz 1900); BOA. *BEO.* 1526/114402 (3.R.1318/30Temmuz 1900).

imtiyazları doğrudan doğruya bahsi geçen şirkete devretmek üzere aldığı için, şirketin gerekli hazırlıkları mevcuttu. Zira bu yöntem yani, Osmanlı Devleti'nden kamu hizmeti imtiyazı alan müteşebbis veya şirketlerin bu şekilde komiser atamaları çok fazla rastlanmayan bir durumdur. Ancak şirketin böyle bir karar almasının muhtemel sebebi, farklı şehirlerde yani, İzmir, Selanik, Şam ve Beyrut'taki elektrik ile tramvay imtiyazlarını elinde toplamış olmasındandır. Bu bağlamda Raif Bey, merkezi İstanbul olmak üzere kurulacak olan "*İltizamat-ı Sınaviye ve Elektrik Osmanlı Şirketi Mümtâze-i Şahanesi*" isimli şirketin bir anlamda genel koordinatörlük görevine getirilmiştir.

Bartlett ile Company General de Traction Şirketi arasında gerçekleşen bu devir işleminden ya da başka bir ifadeyle imtiyazın satılmasından sonra, İzmir'in elektrik imtiyazı meselesi (tramvaylar için elektrik) daha karmaşık bir hale gelmiştir. Zira imtiyazların habersizce devredilmesi, Osmanlı Devleti'ni fazlasıyla rahatsız etmiş ve taraflar arasında ihtilafın ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir.

Hükümetin üzerinde ısrarla durduğu husus, imtiyazların bu şekilde devrinin kanunlara uygun olmadığı yönündedir. Nitekim konuya ilişkin yapılan müzakerelerde⁷¹⁴ "...devletçe ihsan buyrulmuş olan imtiyazat-ı hükümet-i seniyye ile ashab-ı imtiyaz arasında münâkid ve tarafeynin hukuk ve taahhüdâtını mübeyyen mukaveleta merbut olduğundan böyle bir mukaveleden birinin malumat ve muvafakatı olmaksızın adeta emre muharrer bir senet gibi diğer taraftan ahiren ahirin uhdesine devr ve nakledilmesi kanunen haiz olmadığı..." yönünde görüşler dile getirilmiştir.

İmtiyazların devrine dair yaşanan bu ihtilafta, özellikle şirket vekili Edvar Dukas ile Zihni Paşa'nın karşı karşıya geldiğini görmekteyiz. Zira bu süreçte Dukas, Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa'ya 5 sayfalık bir ihtarname göndermiştir. 28 Ocak 1901 tarihli ihtarnamede özetle şu hususlara temas edilmiştir⁷¹⁵;

⁷¹⁴ BOA. *Y.MRZ.d.* 10002 (1.Za.1319/7 Haziran 1901); BOA. *BEO.* 1671/125271 Lef 8. (20.S. 1319/7 Haziran 1901)

⁷¹⁵ BOA. *Y.PRK.EŞA.* 37/33 (7.L.1318/28 Ocak 1901).

Şirketimiz 30 Temmuz 1899 tarihli fermân-ı hümayun ile Bartlett'e verilen imtiyazları devralmıştır. Mukavelelerin 11. maddelerine istinaden Bartlett bir Osmanlı anonim şirketi kurmayı taahhüt etmiştir. Company General de Traction şirketi olarak bizde, Bartlett'in taahhüdünü yerine getirmek üzere Osmanlı Anonim Şirketi'nin nizamname layihayı Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim eyledik. Şirketimiz ayrıca Şam-Beyrut şehirlerinde tramvay işletme imtiyazlarını da devralmıştır. Ve bütün bu imtiyazları icra eylemek üzere "İltizam-ı Sinaiyeye ve Elektrik Osmanlı Şirketi Mümtâze-i Şahanesi" adlı bir şirket kurmaktaydık.

Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim ettiğimiz nizamname layiha, nezaret tarafından tetkik edilmiştir. Bu süreçte nizamname üzerinde bir çok düzeltme yapılmış ve daha sonra layiha Meclis-i Nafia'ya sunulmuştur. Meclis-i Nafia da yaptı tetkiklerden sonra tanzim ettiği mazbatasında devir işleminin kanunlara uygun olduğunu belirtmiştir. Bu mazbata hazırlanmadan evvel de 18 Temmuz 1900 tarih ve 88 numaralı tezkire ile bahsi geçen imtiyazları icra eylemek üzere kurulacak şirketin genel komiserliğine Posta ve Telgraf Nezareti elektrik fabrikası müdürü Raif Bey'in tayini padişah tarafından onaylanmıştır.

Nizamname layiha üzerinde gerekli olan tüm düzeltmeler yapıldıktan sonra, layiha ve Meclis-i Nafia mazbatası ekleriyle birlikte Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesine gönderilmiştir. Şura-yı Devlet 3 Ekim 1900 tarih ve 1838 numaralı karar mazbatasıyla⁷¹⁶, imtiyazların devir işlemlerinin kanunlara uygun olup olmadığını tespit etmek üzere bir kez daha Ticaret ve Nafia Nezareti'ni görevlendirmiş ve evraklarımızı bu nezarete iade etmiştir. Şura-yı Devlet'in bu kararı doğru değildir. Zira gerçekleşen devir işlemlerinin kanunlara uygunluğu zaten daha önce Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından tasdik edilmiştir. Bu süreçte Ticaret ve Nafia Nezareti, bu devir işlemlerinin kanunlara uygun olduğunu Şura-yı Devlet'e bildirmek zorundaydı. Ancak Zihni Paşa bunu yapmamış ve evrakları nezarete alıkoymuştur. Dolayısıyla Zihni Paşa, 18 Temmuz 1900 tarihli Meclis-i Nafia mazbatası ve 3 Ekim 1900 tarihli Şura-yı Devlet kararlarını uygulamayarak, devletin kanunlarına aykırı harekette bulunmuştur. Bununla birlikte 20 Ekim 1900 tarihinde şirket vekili olarak bana, şirketin nizamname layihanın, Bartlett'e verilen imtiyaz haklarından farklı haklar içerdiğini iddia ederek⁷¹⁷, taraflar arasında gerçekleşen devir

⁷¹⁶ Şura-yı Devlet'in kararı için bkz. BOA. BEO. 1568/117575 (28.C.1318/23 Ekim 1900); BOA. BEO. 1671/125271 Lef 3-4. (20.S.1319/7 Haziran 1901); Şura-yı Devlet'in karar mazbatasında 3 Teşrinievvel 1316 (16 Ekim 1900) tarihi bulunmaktadır.

⁷¹⁷ Ticaret ve Nafia Nezareti bu durumu şu şekilde izah etmektedir; "Sir Ellis Ashmead Bartlett'e ait imtiyazat mukavelelerinin 11. maddesinde merbut şirket nizamnamesi numunesi esasına tevfikan bir şirket teşkili müverrih olduğu halde bu babda vekili mumailiyh (Edvar Dukas)

işleminin kabul edilmeyeceğini bildirmiştir. Bu karara, 3 Aralık 1900 tarihinde yaptığım itirazı da reddetmiştir.

Ticaret ve Nafia Nezareti, şirketimizin Osmanlı Devleti'ndeki bütün sanayi teşebbüslerini kendi bünyesinde toplama niyetinde olduğunu yani bu hususta tekelleşmek istediğimizi ifade etmektedir. Ayrıca bir emlak bankası kurmayı planladığımızı belirtmektedir. Hâlbuki gerek nizamname layihamızda, gerekse nezaretle bugüne kadar olan ilişkilerimizde bu konular gündeme bile gelmemiştir. Bu durum, bize karşı planlanan bir entrikadır ve kesinlikle gerçekleri yansıtmamaktadır.

Netice itibarıyla, mukavelelerde bulunan -taahhütlerin yerine getirilmesini engelleyen taraf, zarar ve ziyanı ödemekle yükümlüdür- ibaresinden yola çıkarsak, bugünkü hükümet bunu yapmaktadır. Dolayısıyla Company General de Traction şirketi adına, Nazır Zihni Paşa'yı protesto ediyorum. Ayrıca Bartlett ile hükümet arasında imzalanan mukavelelerin son maddesinde yer alan, -Hükümet-i Seniyye ile imtiyaz sahibi arasında ortaya çıkabilecek her türlü ihtilaf için yetkili tek mercii Şura-yı Devlet-tir maddesinden hareketle Şura-yı Devlet'in 3 Ekim 1900 tarihli karar mazbatasını uygulaması için paşayı uyarıyoruz. Şayet Ticaret ve Nafia Nezareti, bu ihtarnamenin gereklerini yerine getirmez ise, şirketimizin bugüne kadar uğramış olduğu zararlar ile bundan sonra uğrayacağı zararlardan Hükümet-i Seniyye'yi mesul add eylerim. Bu protesto;

Evvelen: Bir kıtasının Hükümet-i Seniyye-i Osmaniyye namına olarak Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa'ya,

Saniyen: İkinci suretinin ileride ortaya çıkabilecek tüm zarar ve ziyanların kendisinden tahsil edilmesi ihtimaline karşı Londra'da Saint Jesi sokağında 22 numarada ikamet eden Sir Ellis Ashmead Bartlett'e,

Sanisen: gelişmelere vakıf olabilmesi için Şam-Beyrut Demiryolu Şirketi adına İstanbul'da ikamet eden vekilleri Mösyö Koporal'e tebliğ edilmesini istirham ederim. 28 Ocak 1901.

Merkezi Paris'te bulunan Company General de Traction şirketinin İstanbul'daki vekili ve Fransa tebaasından, Beyoğlu'nda Şişli sokağında 10 numarada ikamet eden Edvar Dukas.

Edvar Dukas'ın protestosundan anlaşılacağı üzere, daha önce Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından tetkik edilerek, kabul edilen nizamname layihası ve

tarafından tanzim ve i'tâ kılınan nizamnameye imtiyazat haricinde bir takım salahiyet ilave edilmiş..." bkz. BOA. BEO. 1671/125271 Lef 4. (20.S.1319/7 Haziran 1901).

imtiyazların devir işlemlerinin, daha sonra çeşitli gerekçelerle kabul edilemeyeceği şirket vekiline bildirilmiştir. Ancak buna karşılık Edvar Dukas, devlet kademelerinde alınan kararlarla yapılan tüm işlemlerin kanunlara uygun olduğunun tasdik edildiğini ve nizamname üzerinde de birçok düzeltmenin yapıldığını ifade etmiştir. Anlaşıldığı kadarıyla Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa, imtiyazların devredilmemesi yönünde tasarrufta bulunmak istemiştir. Buna karşılık şirket vekilinin protestosunda izah ettiği süreci göz önünde bulundurduğumuzda, haklı olduğu anlaşılmaktadır.

Daha önce yaptığı itirazları reddedilen Dukas, 27 Nisan 1901 tarihinde bir kez daha Osmanlı makamlarına müracaat etmiştir. Müracaatında, kendileriyle benzer işleri yapmakta olan şirketlerden farklarının ve üstünlüklerinin olmadığını, tekelleşmeye çalışmadıklarını, sadece devletin kanunlarına riayet etmek kaydıyla üzerlerinde bulunan imtiyazları icra etmek arzusunda bulduklarını bir kez daha yinelemiştir⁷¹⁸.

Bu tarihe kadar Osmanlı makamları, General de Traction Şirketi tarafından devralınan imtiyazların, devir işlemlerinin kanunlara uygun olup olmadığını ve şirketin nizamnamesini müzakere etmekteydi. Ancak Dukas'ın itirazları netice vermiş olacak ki, bundan sonraki süreçte sadece şirketin nizamnamesinin müzakere edildiğini görmekteyiz. Dolayısıyla Dukas'ın Osmanlı makamlarına yaptığı itirazların bu aşamada kısmen de olsa kabul gördüğünü ifade edebiliriz.

İmtiyazların devri meselesinde üzerinde durmamız gereken bir diğer husus ise, Beyrut'un tramvay imtiyazına dairdir. Zira bu süreçte hükümet, Beyrut tramvay imtiyazını elinde bulunduran Şam-Hama Demiryolu Şirketi'nin, mukavelenameye göre belirlenen süre içerisinde işe başlamamasından dolayı imtiyazı devretme hakkının bulunmadığını Dukas'a bildirmiştir. Edvar Dukas'ın bu meseleye dair yaptığı itirazlar ise kabul edilmemiştir⁷¹⁹.

⁷¹⁸ BOA. BEO. 1671/125271 Lef 1. (20.S.1319/7 Haziran 1901).

⁷¹⁹ BOA. BEO. 1671/125271 Lef 5. (20.S.1319/7 Haziran 1901); Beyrut'un tramvay imtiyazının devri meselesinde tarafların, imtiyaz başlangıç tarihi olarak rumi takvimin mi yoksa hicri takvimin mi esas alınacağına dair ihtilafa düştüklerini görmekteyiz. Konunun ayrıntıları için bkz. Aynı belge.

Kurulacak olan şirketin nizamnamesinin müzakere sürecini ele aldığımızda ise, Şura-yı Devlet'in 21 Kasım 1901 tarihinde konuyu görüşmek üzere toplandığını görmekteyiz. Toplantıda önce, Company General de Traction Şirketi vekili Edvar Dukas ile yaklaşık 15 aydan beri devam etmekte olan görüşmeler değerlendirilmiştir. Daha sonra ise, nizamname metni üzerinde yapılmış olan değişiklikler tek tek ele alınarak, şirketin nizamname-i dâhili layihası taslağına son şekli verilmiştir⁷²⁰. Görüşmelerde gündeme gelen bir diğer konu da, şirketin ismi meselesidir. Daha önce Dukas tarafından verilen dilekçelerde şirket isminin farklı şekillerde zikredildiğinden hareketle, şirketin isminin “Şirket-i Sınaiyye-i Osmaniyye” olması toplantıda karar altına alınmıştır⁷²¹. Yukarıda da belirttiğimiz üzere, bu nizamname layihası, Şura-yı Devlet tarafından tetkik edilmişti⁷²², ancak henüz onaylanmadığı için taslak mahiyetindeydi.

Şirketin kuruluş nizamnamesi, Şura-yı Devlet'in 21 Kasım 1901 tarihi itibarıyla aldığı karara rağmen uzun süre onaylanmamıştır. Bu durumun gerekçesi, 2 Şubat 1902 tarihli bir belgeye şu şekilde yansımıştır⁷²³; “İzmir ve Selanik şehirlerinde kuvve-i elektrikiye istimaliyle ve tramvay hattı temdidi ve tenvirat icrası zımında müteveffî Sir Ellis Ashmead Bartlett'e ihsan buyrulan imtiyaz

⁷²⁰ Şirket-i Sınaiyye-i Osmaniyye adıyla tescil edilmesi düşünülen şirketin bu taslak nizamnamesi 44 maddeden ibaretti. Bunlar arasında özellikle 1. madde öne plana çıkmaktadır. Zira üzerinde en fazla tartışılan husus, bu maddede kayıtlıdır. 1 maddede özetle şu ifadeler yer almaktadır; “Şurası katıyyen mukarrerdir ki, işbu nizamname mucebince teşekkül eden şirketin imtiyaz istihsal ve imaliyle meşgul olan eşhâs ve şirketlerden asla farkı ve ayrı şeraitle diğer bir şirket teşekkül edecek olur ise ona mani olmak veya imtiyaz talebinde bulunacak eşhâs ve sair şirketler üzerine iddia-yı rüçhan etmek için birgün hakkı olmadığı gibi...”. 2. Madde de ise, “şirketin unvanı Şirket-i Sınaiyye-i Osmaniyye olacak ve tabiiyeti sıfatıyla devletin tüm kanunlarına tabi bulunacaktır”. 3. Madde, “şirketin merkez idaresi İstanbul'da olacak ve Osmanlı Devleti'nin başka şehirlerinde ve yurtdışında şubeler açabilecektir”. 4. Madde, “şirketin müddet, fesh ve müddeti tahdid kılınmak gibi bir hal vukua gelmedikçe 75 seneden ibarettir”. 6. Madde, “şirketin sermayesi 440.000 Osmanlı lirasından yani, 10 milyon frank ve yahut 400.000 İngiliz lirasından ibaret olup, her biri 5,5 lira, 125 frank veya 5 İngiliz lirasından olmak üzere 80.000 hisse basılacaktır” şeklindedir. Nizamname için bkz. BOA. BEO. 1671/125271 Lef 7. (20.S.1319/7 Haziran 1901).

⁷²¹ BOA. BEO. 1671/125271 Lef 7. (20.S.1319/7 Haziran 1901).

⁷²² Nizamnamenin tetkikini Şura-yı Devlet üyelerinden Ali Haydar Bey, Refet bey, Mehmet Reşat Bey, Behçet Paşa, Ali Refik Bey ve Zehirzade Ahmet Paşa gerçekleştirmiştir. Bkz. BOA. BEO. 1671/125271 Lef 8. (20.S.1319/7 Haziran 1901).

⁷²³ BOA. İ.HUS. 94/1319-Za-32 (4.Za.1319/2 Şubat 1902); Bir başka arşiv belgesinde de aynı konulara temas edilmektedir. Bkz. BOA. Y.PRK.BŞK. 66/56 (3.M.1320/4 Nisan 1902).

vesilesiyle daire-i şümül-u gayet vâsi böyle bir şirket teşkilinin bilahare tazammun edebileceği mehazir derkar bulunduğundan mekrûn tasdik-i âli olmayarak taraf-ı sami-i sadaret penahilerinden ifa-yı tedkikat buyrulmak üzere...". Yani Osmanlı Devleti, İzmir ve Selanik şehirlerinde elektrik ile aydınlatma ve elektrikli tramvay işletmeleri için bir şirket kurulmasının, sonradan bazı sakıncaları olabileceği düşüncesiyle, nizamnameyi tasdik etmemiştir. Belgeden anlaşılan bir başka husus ise, Osmanlı Devleti'nden bahsi geçen imtiyazı alan Sir Ellis Ashmead Bartlett'in vefat ettiğine dairdir. Osmanlı Devleti'nin bu kararı almasından yaklaşık 15 gün önce, 18 Ocak 1902 tarihinde Bartlett hayatını kaybetmiştir⁷²⁴.

Osmanlı Devleti'nin, 2 Şubat 1902 tarihinde nizamnameyi onaylamama kararı alması üzerine, şirket vekili Edvar Dukas, 12 Ekim 1902 tarihinde bir kez daha Osmanlı makamlarına müracaat ederek, şirketin kuruluş nizamnamesinin tasdik edilmesini talep etmiştir⁷²⁵. Dukas'ın müracaatı üzerine konu bir kez daha gündeme alınmıştır. Bu bağlamda Selanik ve İzmir'de elektrikle tramvay işletilmesi, Selanik şehrinin elektrikle aydınlatılması ve Şam tramvay⁷²⁶ imtiyazlarının icrası için kurulacak olan şirkete dair⁷²⁷, "...bu imtiyazların icraatı zımında Selanik ve İzmir Elektrik ve Şam Tramvayı Anonim Osmanlı Şirketi unvanıyla bir Şirket-i Osmaniyye için tanzim olunan nizamname-i dahili layihası ledel mütâlaa İzmir ve Selanik'te bir minval-i muharrer cer ve tenvir imtiyazlarının icrası için müddet-i muayenesi zarfında bir anonim Osmanlı şirketi teşkili ahkam-ı mukavelat icabından ve Şam tramvaylarının yine öyle bir şirket marifetiyle inşa ve işletilmesi dahi hasbel mukavele-i lazımeden olup..." şeklinde

⁷²⁴ The New York Times, "Sir E. Ashmead Bartlett Dead", 19 Ocak 1902; Haberde Bartlett'in hayatı anlatılmakta ve geçirdiği apandisit ameliyatı sonunda hayatını kaybettiği ifade edilmektedir.

⁷²⁵ BOA. BEO. 1933/144955 (10.B.1320/12 Ekim 1902).

⁷²⁶ Şam tramvay hattına dair yapılan yazışmalarda, Muhyiddin Arabi hazretlerinin türbe-i şerifesinin bu şehirde bulunduğundan bahisle, yapılacak olan tramvay hattının türbe yakınından geçirilmemesine özen gösterilmesi istenmektedir. Bkz. BOA. Y.MRZ.d. 11397 (16.R.1321/12 Temmuz 1903); BOA. BEO. 2123/159185 (27.R.1321/23 Temmuz 1903).

⁷²⁷ BOA. İ.TNF. 12/1321-R-06. Lef 2-4. (17.R.1321/13 Temmuz 1903); BOA. BEO. 2123/159185 (27.R.1321/23 Temmuz 1903).

bir karara varılarak, 16 Mayıs 1902 tarihinde “Selanik ve İzmir Elektrik ve Şam Tramvay Anonim Osmanlı Şirketi” adına irade-i seniyye çıkarılmıştır⁷²⁸.

İrade-i seniyye'nin çıkmasına müteakip, Meclis-i Nafia, Meclis-i Mahsus-u Vükelâ ile Ticaret ve Nafia Nezareti'nde kurulacak olan şirketin nizamnamesi⁷²⁹ ve bahsi geçen imtiyazların ayrıntıları bir kez daha ele alınmıştır. Yapılan müzakerelerden sonra, İzmir ve Selanik şehirlerinde elektrikli tramvay imtiyazlarının 50 yıl, Selanik şehrinin elektrikle aydınlatılması imtiyazının 35 yıl ve Şam tramvay imtiyazının 60 yıl müddetle bahsi geçen şirkete verilmesi kararlaştırılmıştır⁷³⁰.

Bu süreçte Alman Ferdinand Reiser'in yine devreye girdiğini görmekteyiz. Nitekim Reiser, daha önce Bartlett'e verilen imtiyazların bu sefer bir başkasına devrolunacağını ve şirketin teşkil edildiğini haber almıştır. Durumdan Alman Büyükelçiliği de haberdar olmuş ve bir kez daha Osmanlı makamlarına müracaat ederek, İzmir'in elektrikle aydınlatılması imtiyazının daha önce kendi tebaasından Reiser'e verildiğini vurgulayarak, Reiser'in rüçhan hakkının korunmasını talep etmiştir⁷³¹. Alman Büyükelçiliği'nin müracaatı üzerine durumun tetkikine karar verilmiş ve yapılan tetkikler neticesinde, daha önce Bartlett'e verilen imtiyazların Ferdinand Reiser ile hiçbir alakasının olmadığı görüşüne varılmıştır⁷³².

Her ne kadar 1902 yılında bahsi geçen şirket için irade-i seniyye çıkmışsa da, daha sonra Şam tramvay imtiyazının farklı bir şirkete verildiğini görmekteyiz. Yani “Selanik ve İzmir Elektrik ve Şam Tramvay Anonim Osmanlı Şirketi” adıyla tescil edilen şirket, daha sonra sadece “Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi” adıyla faaliyet göstermeye başlamıştır. Şam tramvay imtiyazının hangi gerekçelerle bu şirket bünyesinden ayrıldığına dair elimizde bilgi

⁷²⁸ BOA. *İ.HUS.* 96/1320-S-24 (8.B.1320/16 Mayıs 1902).

⁷²⁹ Selanik ve İzmir Elektrik ve Şam Tramvay Anonim Osmanlı Şirketi adıyla kurulan şirketin nizamnamesi için bkz. BOA. *BEO.* 2207/165455 (8.Ş.1321/29 Ekim 1903).

⁷³⁰ BOA. *İ.TNF.* 12/1321-R-06. Lef 2. (17.R.1321/13 Temmuz 1903); BOA. *BEO.* 2123/159185 (27.R.1321/23 Temmuz 1903).

⁷³¹ BOA. *BEO.* 2110/158190 (12.R.1321/8 Temmuz 1903).

⁷³² “...İzmir şehrinin elektrikle aydınlatılması meselesinde hiçbir ferdin kanunen rüçhan hakkının bulunmadığı ve İzmir'in zaten havagazıyla aydınlatılmakta olduğu...”. Bkz. BOA. *BEO.* 2299/172418 (6.M.1322/23 Mart 1904); BOA. *DH.MKT.* 2681/74 Lef 1. (19.Za. 1326/13 Aralık 1908).

bulunmamaktadır. Arşiv kayıtlarında da buna dair herhangi bir bilgiye ulaşamadık. Ancak 1908 tarihli bir belgede⁷³³ “*Company General de Traction*” Şirketi’nin Bartlett’ten imtiyazı devraldıktan sonraki sürece değinilmiş ve “2-3 sene muhaberat cereyan ettiği halde Selanik, İzmir ve Beyrut-Şam şehirlerinde tenvir ve cer elektriki imtiyazatına haiz unvanı mezkûr (İltizamat-ı Sınaiyye ve Elektrik Osmanlı Şirketi Mümtâze-i Şahanesi) ile şirket teşekkül edemeyip ahiren şerefsudur buyrulan irade-i seniyye-i hazret-i hilafet penahi mantuk-u âlisi üzerine Selanik’te tenvir ve cer elektriki ve İzmir’de yalnız cer elektriki için bir anonim Osmanlı şirketi teşekkül ederek, Şam ve Beyrut tenvir ve cer elektriki imtiyazlarını diğer zevata ihsan buyrulmuş...” ifadesi kullanılmıştır. Bu ifadenin anlaşıldığı üzere Beyrut tramvay imtiyazından sonra, Şam tramvay imtiyaz hakkı da, bahsi geçen Company General de Traction Şirketi’nin elinden alınmıştır. Dolayısıyla şirketin elinde sadece Bartlett’ten devraldığı İzmir ve Selanik şehirlerinin elektrik imtiyazları kalmıştır.

Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi, 1905 yılından itibaren Selanik ve İzmir şehirlerinde çalışmalarına başlamıştır. İmtiyazlar için yeni bir şartname veyahut şirketle imzalanmak üzere yeni bir mukavelename hazırlanmamıştır. Taraflar arasındaki anlaşmada, Osmanlı Devleti ile Bartlett arasında imzalanan mukavelename ve şartname esas alınmıştır. Nitekim Bartlett ile imzalanan mukavelenin 5. maddesi; “*Ticaret ve Nafia Nezareti ile Telgraf Nezareti esnayı imalatta ve hitamında ve kabul olunmazdan evvel be tekrar imalâtı vakıayı ve müddeti imtiyaziye zarfında işletme muamelatını ve ameliyatın hüsnü halde muhafaza olunup olunmadığını mahsus iki komiser vasıtasıyla muayene ve teftiş edecektir...*” hükmünü içermekteydi. Mukavelenin bu hükmüne istinaden, şirket tarafından Selanik ve İzmir şehirlerinde yapılan inşaatların teftişi için ikişer komiserin tayin edilmesi kararlaştırılmıştır. Şirket, Selanik için görevlendirilen komiserlere ayda 20 lira ve İzmir için görevlendirilen komiserlere ayda 10 lira ödeyecekti⁷³⁴.

⁷³³ BOA. Y.A.HUS. 519/97 Lef 2. (25.S.1326/28 Mart 1908).

⁷³⁴ BOA. Y.A.HUS. 519/97 Lef 2. (25.S.1326/28 Mart 1908).

Yukarıda ifade ettiğimiz üzere şirket çalışmalarına 1905 yılından itibaren başlamıştır. Şirketin çalışmalarının Selanik için çok hızlı, İzmir için çok yavaş ilerlediğini ifade edebiliriz. Zira 1905 yılında çalışmalarına başlayan şirket, 1908 yılında Selanik’te elektrikli tramvay ve şehrin elektrikle aydınlatılması adına altyapı çalışmalarını tamamlamıştır. Bu süreçte Selanik-Manastır Demiryolu Komiseri Rasim Bey ile mühendis Zihni Bey, mukavelenin 5. maddesine istinaden şirketin çalışmalarını takip etmekle görevlendirilmişlerdir⁷³⁵. Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi, 1908 yılının Temmuz ayında hükümete müracaat ederek, Selanik elektrik fabrikası ve elektrikli tramvayların işleyeceği hatların inşaatını tamamladığını bildirerek, yine mukavele gereğince yapılması gereken muvakkaten yani geçici kabul işlemlerinin başlatılmasını talep etmiştir⁷³⁶. Şirketin müracaatına binaen, Nafia Müdürü Haydar Bey’in başkanlığında bir komisyon oluşturularak, geçici kabul işlemlerine dair tetkiklerin yapılması sağlanmıştır⁷³⁷. Komisyon yaptığı çalışmalar neticesinde, elektrik fabrikası ve elektrikli tramvay hattı inşaatlarının şartnamede belirtilen kaidelere uygun olarak yapıldığını tespit ederek geçici kabulü gerçekleştirmiştir⁷³⁸. Bu suretle Selanik şehrinde 1908 yılı Temmuz ayından itibaren elektrikli tramvaylar işlemeye başlamıştır⁷³⁹.

⁷³⁵ BOA. *Y.A.HUS.* 519/97 Lef 2. (25.S.1326/28 Mart 1908).

⁷³⁶ BOA. *Y.A.RES.* 157/64 (16.Ca.1326/15 Haziran 1908); BOA. *İ.TNF.* 18/1326-Ca-5 (19.Ca.1326/18 Haziran 1908); BOA. *BEO.* 3339/250377 (22.Ca.1326/21 Haziran 1908); Kamu hizmeti imtiyazı mukavelelerinin tamamında yer alan bir maddeye göre şirket, imtiyaza dair inşaat işlerini tamamladığını hükümete bildirir, hükümette oluşturduğu bir komisyon vasıtasıyla gerekli tetkikleri yaparak geçici kabulü gerçekleştirirdi. Bir yıl sonra yapılan ikinci tetkikler ile de, kesin kabul gerçekleşirdi. Bartlett ile Selanik şehrinin elektrikle aydınlatılması imtiyazının 7. maddesi de bu içeriğe sahiptir; “*Ameliyat ikmal sahibi tarafından ihbar olunduk da, Telgraf Nezareti canibinden dahi bir memur bulunmak üzere Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından mensup bir fen komisyonu ameliyat-ı mezkûre bilmuayene iktiza edildiği halde muvakkaten ahz ve kabul olunacak ve kabulü muvakkat tarihinden itibaren bir sene sonra yine bir fen komisyonu marifetiyle ameliyat-ı vakıa tekrar bilmuayene kaide-i fenniye muvafık ve şartname ahkâmına mutabık olduğu tahkik edildiği halde işbu komisyonun tanzim edeceği rapor üzerine Nafia Nezareti tarafından katıyyen kabulü muamelesi icra olunacaktır.*” Bkz. BOA. *Y.PRK.TNF.* 6/38 (30.Z.1316/10 Mayıs 1899); BOA. *Mukavelât Defteri*, Cilt 11, s.34; Mukavelat Mecmuası, Cilt 7, İstanbul 1315, s. 246-247.

⁷³⁷ BOA. *İ.TNF.* 18/1326-Ca-5 (19.Ca.1326/18 Haziran 1908); BOA. *BEO.* 3339/250377 (22.Ca.1326/21 Haziran 1908); BOA. *BEO.* 3339/250421 (22.Ca.1326/21 Haziran 1908).

⁷³⁸ BOA. *DH.MKT.* 1265/31 (30.Ca.1326/29 Haziran 1908).

⁷³⁹ Elektrik fabrikasının ve tramvay hatlarının açılışı, muvakkat kabulünden ardından Temmuz 1908’de gerçekleşmiştir. Bkz. BOA. *Y.A.HUS.* 523/72 (12.C.1326/11 Temmuz 1908); Çağlar

Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi, Selanik'te olduğu gibi İzmir'de de, elektrik fabrikası inşa etmek üzere 1906 yılında Osmanlı makamlarına müracaat etmiştir⁷⁴⁰. Bu bağlamda Aydın Valiliği'ne başvuran şirket, İzmir Gureba-i Müslime Hastanesi'nin Bahribaba-Kalafat mahallesinde bulunan arsasını satın almak istemiştir⁷⁴¹. Şirket müracaatı esnasında, inşa edilecek elektrik fabrikasının camiler, mescitler, okullar, askeri bölgeler, silah ve mühimmat depoları vs. gibi yerlere yakın olmayacağı taahhüdünde bulunmuştur⁷⁴². Ayrıca inşa etmeyi planladığı elektrik fabrikasının plan ve projelerini de hazırlayan şirket, İzmir Telgraf ve Belediye idarelerini de bilgilendirmek suretiyle, Ticaret ve Nafia Nezareti'nden inşaat için gerekli iznin verilmesi talebinde bulunmuştur⁷⁴³. Ancak, şirketin Ticaret ve Nafia Nezareti'ne müracaatından hemen sonra, Aydın Valiliği'nden 27 Kasım 1907 tarihinde bahsi geçen nezarete gönderilen yazıda, şirketin elektrik fabrikası yapmayı düşündüğü Bahribaba'daki mahallin bu iş için uygun olmadığı bildirilmiştir. Zira yazıda özetle şu ifadeler yer verilmiştir⁷⁴⁴;

Selanik'te olduğu gibi İzmir'de de elektrik fabrikasının bir an evvel inşa ve küşadı için şirket tarafından intihap olunan ve İzmir Gureba-i Müslimin Hastanesine ait Bahribaba'da bulunan Kalafat mahallinin mezkûr hastane beyinde mukarrer bedel ile şirket tarafından mubayaa edilebilmesi için mahalli mezkûre de fabrika inşasının mahzurdan salim olduğunun bil tasdik müsaade-i resmîyenin istihsali Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi Meclis-i Riyaseti tarafından verilen mezkûr müzekkirede beyan edilmiş ise de İzmir Daire-i belediyesinde elektrik mühendisi bulunmadığı cihetle bu babda beyan ve mütalaa mümkün olmayıp, mamafih iştirası talep olunan mahallin şehir dâhilinde ve şark ve garp cihetlerinin mezkur ve cenup cihetinden Göztepe tramvay caddesi ile telgraf hattı mürur etmekte olduğu ve kışlayı hümayun ile hapishaneyi ve hastaneyi umumi ancak dört beş yüz metre mesafede bulunduğu cihetle mevkiinin işbu vaziyetine göre mezkur fabrikanın burada tesisi ve ihdasının mahzurdan salim olup olmayacağıının

Keyder vd., Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), Çeviren Gül Çağalı Güven, İstanbul 1994, s. 104.

⁷⁴⁰ BOA. Y.EE.KP. 31/3013 Lef 2. (20.Ş.1324/8 Ekim 1906).

⁷⁴¹ BCA. 230.116.2.1. Lef 2. (18 Kasım 1908).

⁷⁴² BOA. Y.EE.KP. 31/3013 Lef 1. (20.Ş.1324/8 Ekim 1906).

⁷⁴³ BOA. Y.EE.KP. 31/3013 Lef 2. (20.Ş.1324/8 Ekim 1906).

⁷⁴⁴ BCA. 230.116.2.1. Lef 7. (18 Kasım 1908).

nezaret-i celile-i asıfânelerine tetkiki icap edeceği ve fakat bu gibi tesisat için Halkapınar cihetinin daha münasip olacağı...

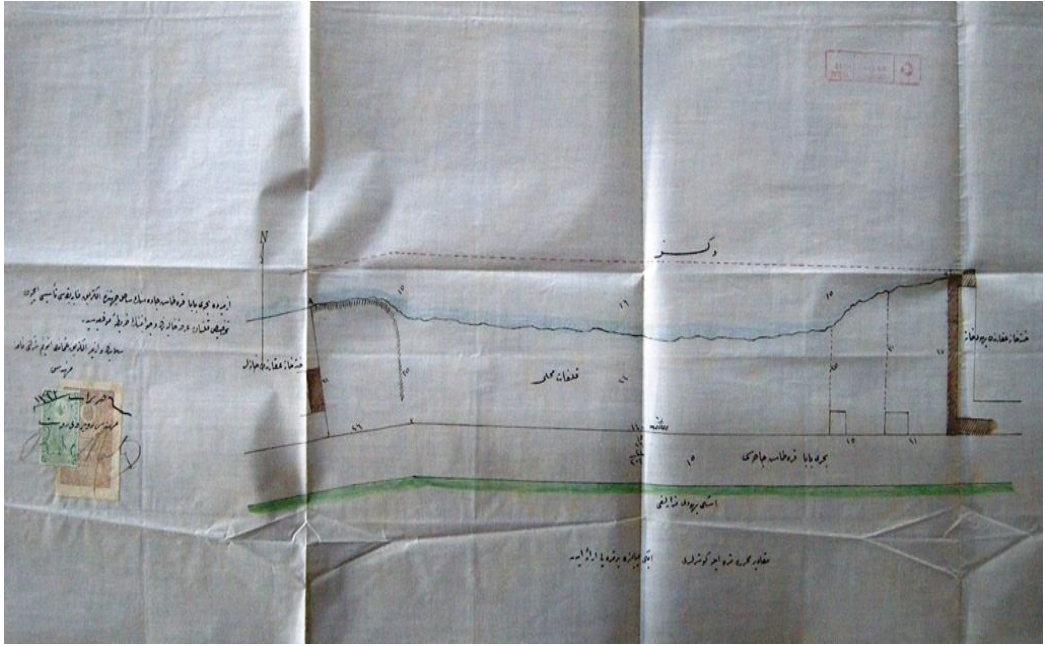
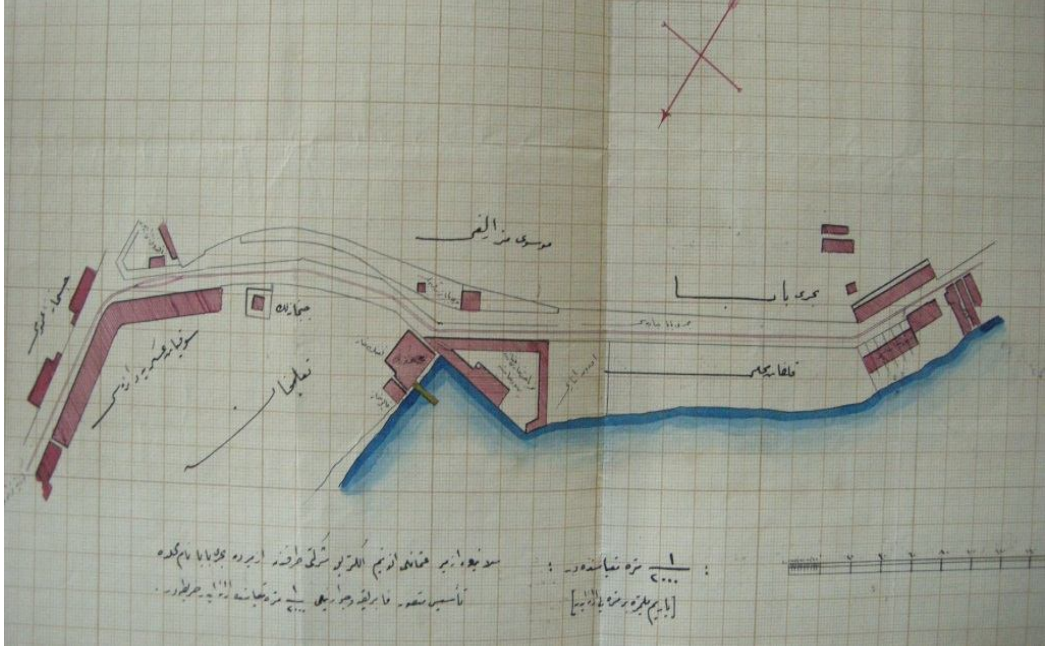
... işbu tahsilata nazaran tetkik-i keyfiyyet ile kılınan Kalafat mahallinde elektrik fabrikası inşaatı mahzur-u tasavvur olunduk da belediyeden dermiyan olunduğu üzere Halkapınar cihetinin veya suyun kuvveyi tahrikiyesinden istifade olunmak üzere Sinekli ve Kızılçullu cihetlerinin intihabı ve bu suretle inşaaası mukarrer olan Nif-Çeşme hattına kuvve-i cerriyye itasına müsait olan bir vaz' merkezi ittihaz hususatının şirkete tavsiye olabileceği de..."

Aydın Valiliğinden, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen bu yazıdan da anlaşılacağı üzere, şirketin Bahribaba-Kalafat mahallesinde tespit ettiği arsa, elektrik fabrikası inşaatı için uygun görülmemiştir. Ancak buna karşılık İzmir Belediyesi, Halkapınar veya Sinekli ile Kızılçullu bölgelerinin elektrik fabrikası inşaatı için uygun olduğunu tespit etmiş ve bu durumun şirkete tavsiye edilmesi yönünde Aydın Valiliği'ne görüş bildirmiştir. Aydın Valiliği de, belediyenin bu görüşünü nezarete aktarmıştır.

Bundan sonraki süreçte, Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi'nin, İzmir'de tramvaylara elektrik vermek üzere elektrik fabrikası inşa etme çabalarının bir sonuç vermediğini görmekteyiz. Zira, Selanik'te hem aydınlatma hem de tramvaylarda kullanılacak olan elektrik şebekesi ve fabrikasını üç yılda tamamlayan şirket, İzmir'de elektrik fabrikasının inşa edileceği yer hususunda uzun süre Osmanlı makamları ile müzakerelerde bulunmasına rağmen, bir netice elde edememiştir. 1913 yılına gelindiğinde, Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi, İzmir tramvaylarında kullanılmak üzere elektrik üretim imtiyaz hakkını İzmir Göztepe Tramvay Şirketi'ne devretmiştir.

Resim 3

Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi Mühendisi Rober de Rot tarafından hazırlanarak, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne (Haziran 1907) sunulan Bahribaba-Kalafat Mahallesi'nde inşa edilmesi planlanan elektrik fabrikasına ait proje örnekleri⁷⁴⁵.



⁷⁴⁵ BCA. 230.116.2.1. Lef 5-8. (18 Kasım 1908).

d. İzmir'in Elektrikle Aydınlatılması İçin İmtiyaz Talebinde Bulunan Diğer Müteşebbisler

Alman tebaasından Ferdinand Reiser ile İngiliz parlamenter Bartlett'in daha önce İzmir'in elektrikle aydınlatılması için imtiyaz talebinde bulduklarından bahsetmiştik. Bu bağlamda ilk talep Alman Siemens ve Halske Şirketleri adına hareket etmekte olan Ferdinand Reiser'den gelmişti. Osmanlı Devleti de, Reiser'in sunduğu teklifi makul bularak, imtiyaza dair şartname ve mukavelenameyi hazırlamış ve iş sadece imzalara kalmıştı. Ancak son anda devlet tarafından alınan bir karar ile imtiyazın verilmesinden vazgeçilmişti. Bu duruma gerekçe olarak ise, Avrupa'da bile şehirlerin elektrikle aydınlatılmasına yeni başlandığı, bu işin neticeleri görülmeden böylesine bir imtiyazın verilmesinin ileride bazı sakıncalarının olabileceği gösterilmişti.

Reiser'den sonra, İngiliz Parlamenter Bartlett'in de uzun süre İzmir'in elektrik imtiyazını alabilmek için çaba sarf ettiğini belirtmiştik. Zira Osmanlı Devleti, ilk etapta Selanik ve İzmir şehirlerinin elektrikle aydınlatılması ve bu şehirlerde tramvaylara elektrik sağlama imtiyazlarını Bartlett'e vermeyi kararlaştırmıştı. Ancak İzmir'in elektrikle aydınlatılması imtiyazı için önce Alman Büyükelçiliği'nin, daha sonra İngiltere ile Fransa Büyükelçiliklerinin devreye girmesi, Osmanlı makamlarını tereddütte bırakmıştır. Ayrıca Alman Büyükelçiliği'nin, vatandaşı Reiser'in rüçhan hakkının bulunduğundan bahisle tazminat talebinde bulunabileceğini ifade etmesi üzerine, bu imtiyaz Bartlett'e verilecek imtiyazlar arasından çıkarılmıştır. Dolayısıyla Bartlett'e, Selanik ve İzmir şehirlerinde tramvaylara elektrik sağlama ve Selanik şehrinin elektrikle aydınlatılması imtiyazı verilmiştir.

Osmanlı Devleti bundan sonraki süreçte uzun bir süre bu meseleyi gündemine almamıştır. Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi'nin, İzmir'de bir elektrik fabrikası inşa etmek için çaba sarf ettiği dönemde, İzmir'i elektrikle aydınlatmak üzere Osmanlı Devleti'ne bir takım müracaatların

olduğunu görmekteyiz. Bunlardan ilki, Manisa’da ikamet eden Mehmet Rıfat ve İzmir’de tüccarlık yapan Nishan Harentz⁷⁴⁶ isimli ortakların müracaatıdır. Mehmet Rıfat Bey ile Nishan Harentz, İzmir ve Aydın vilayetinin diğer kazalarında icra etmek üzere, elektrikle aydınlatma, elektrikli tramvay ve telefon imtiyazlarına talip olmuşlardır⁷⁴⁷.

Bu süreçte Osmanlı Devleti, öncelikle telefon imtiyazı meselesini ele almıştır. Zira 1908 yılından itibaren İzmir’in telefon imtiyazı için Osmanlı Devleti’ne müracaatlar artmaya başlamıştır. Nitekim Mehmet Rıfat Bey ve Nishan Harentz’ten önce telefon imtiyazı için Luici Rozetti isimli bir mühendis, Osmanlı makamlarına müracaat ederek imtiyaz talebinde bulunmuştur⁷⁴⁸. Mehmet Rıfat Bey ve Nishan Harentz’in müracaatının gerçekleştiği günlerde ayrıca, Stockholm Şehri Telefon Şirketi, İzmir’in telefon imtiyazına talip olmuştur⁷⁴⁹. Ancak bu süreçte İzmir’de telefon tesisatının kurulması için Posta ve Telgraf Nezareti çalışmalarına başlamıştı. Ayrıca hükümet de, bu işin imtiyaz yoluyla değil de, İzmir Belediyesi ya da ilgili nezaret tarafından yapılması taraftarıydı⁷⁵⁰. Dolayısıyla hükümet, telefon imtiyazı için yapılan müracaatları dikkate almamıştır⁷⁵¹.

Tekrar elektrik imtiyazı meselesini ele aldığımızda, Mehmet Rıfat Bey ve Nishan Harentz’in imtiyaz talepleri, daha önce de belirttiğimiz üzere İzmir ve Aydın Vilayeti’nin diğer kazalarında hem elektrikle aydınlatma hem de elektrikli tramvay işletme imtiyazlarının tamamını içermekteydi. Bu talep hükümet tarafından makul bulunmamıştır. Nitekim hükümet, bu kadar geniş kapsamlı bir imtiyaz meselesi için müzakerelere girişmenin mümkün olmadığı yönünde bir

⁷⁴⁶ Müteşebbisin asıl ismi Nishan Harentz’dir. İzmir-Göztepe tramvay imtiyazını alan Harentz Biraderlerden olan Nishan Harentz’in ismi, arşiv belgelerinde Nişan Harniç olarak verilmektedir. Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi “Tramvay İmtiyazı” bölümünde verilmiştir.

⁷⁴⁷ BOA. *DH.MKT.* 2734/69 (17.M.1327/9 Şubat 1909); BOA. *DH.MKT.* 2749/42 Lef 1-4. (17. M.1327/9 Şubat 1909).

⁷⁴⁸ BOA. *BEO.* 3442/258130 (3.Za.1326/27 Kasım 1908).

⁷⁴⁹ BOA. *BEO.* 3511/263298 (21.S.1327/ 14 Mart 1909), BOA. *DH.MKT.* Lef 1-2. 2819/97 (29.R. 1327/20 Mayıs 1909).

⁷⁵⁰ BOA. *DH.MKT.* 2690/15 (29.Za.1326/23 Aralık 1909); BOA. *DH.MKT.* 2734/69 (17.M.1327/9 Şubat 1909).

⁷⁵¹ İzmir’in telefon imtiyazı, cumhuriyetin ilanından sonra 5 Aralık 1923’te Dâhiliye Nezareti ile İzmir Belediyesi adına dönemin belediye başkanı Şükrü Kaya arasında imzalanan mukavelename ile belediyeye verilmiştir. Bkz. *BCA.* 30.18.1.1/8.51.10. (3 Şubat 1924); Ayrıca konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kurt, a.g.t., 398-451.

karar almıştır. Hükümet bu bağlamda, müteşebbislerin herhangi bir şehir ya da kazadaki imtiyaz taleplerinin her bir sektör için ayrı ayrı olması gerektiği görüşünü benimsemiştir⁷⁵².

Mehmet Rıfat Bey ve Nishan Harentz'in imtiyaz taleplerine ilişkin dikkatimizi çeken bir diğer hususda, bahsi geçen kişilerin sermaye durumlarına dairdir. Hükümet, 20.000 lira sermaye gerektirecek işler için ticaret odasından onay istemekteydi. 20.000 liradan daha büyük meblağlar gerektiren işler için ise, itibarlı bankalardan teminat mektubu getirilmesini ön şart olarak belirlemişti. Bu bağlamda hükümet, sermaye durumlarını belgelemedikleri için bahsi geçen kişilere imtiyaz verilemeyeceğini ve bu durumun da ilgililere tebliğ edilmesini kararlaştırmıştır⁷⁵³. Gerek birçok alanda ve farklı kazalarda imtiyaz talebinde bulunmaları, gerekse sermaye durumlarına dair herhangi bir belge sunamamalarından dolayı, Mehmet Rıfat Bey ile Nishan Harentz'in imtiyaz talepleri sonuçsuz kalmıştır. Rıfat Bey ile Harentz'in müracaatlarına dair bilgiler ihtiva eden arşiv belgelerinde, bir kez daha Reiser'den bahsedildiğini görmekteyiz. Nitekim Reiser, İzmir'in elektrikle aydınlatılmasının tekrar gündeme gelmesi üzerine bir kez daha öncelik hakkının kendisinde olduğunu iddia etmiştir. Ancak bu iddia Osmanlı Devleti tarafından kabul görmemiştir⁷⁵⁴.

Konuya ilişkin bir başka müracaat, İzmir Kordon'da Sinemotgraf sahibi olan İtalya tebaasından Covan Palmiyeri Fornaki tarafından yapılmıştır⁷⁵⁵. Fornaki, İzmir Belediyesi'ne müracaat ederek fenerlerin masrafi kendisine, elektrik bedeli ise belediyeye ait olmak üzere, şehrin muhtelif yerlerine üç adet elektrikli fenerin yerleştirilmesi için ruhsat talebinde bulunmuştur. Fornaki'nin bu talebi, İzmir Belediyesi'nce uygun bulunmuş ve durum Aydın Valiliği'ne bildirilmiştir. Aydın Valiliği ise bu süreçte hem Dâhiliye hem de Ticaret ve Nafia

⁷⁵² BOA. *DH.MKT.* 2749/42 Lef 3-4. (17. M.1327/9 Şubat 1909).

⁷⁵³ BOA. *DH.MKT.* 2749/42 Lef 3-4. (17. M.1327/9 Şubat 1909).

⁷⁵⁴ BOA. *ŞD.* 1225/16 Lef 6-7. (24.L.1326 /19 Kasım 1908).

⁷⁵⁵ BOA. *DH.MKT.* 2681/74 Lef 1. (19.Za. 1326/13 Aralık 1908); BOA. *ŞD.* 1225/16 (24.L.1326 /19 Kasım 1908). Belgenin tarihi arşiv kataloglarında 13.Za.1329 şeklinde verilmiştir. Ancak belgeye ait dosyanın üzerindeki tarih 24.L.1326'dır.

Nezareti'ne bilgi aktarmıştır. 15 Mart 1908 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne konuya ilişkin yazı gönderen valilik özetle şu ifadeleri kullanmıştır⁷⁵⁶;

Keşif bedelleri Fornaki'ye aittir ve bahsi geçen iş kendisine verilmez ise keşif ücretlerine dair herhangi bir tazminat talebinde bulunmayacaktır. Fornaki sadece başka taliplerin ortaya çıkması durumunda kendisine öncelik verilmesini istemektedir. Daha önce üç adet olarak belirlenen fener sayısının beşe yükseltilmesi ve bunlardan üçünün Pasaport ile Frenk mahallesinde, birinin Fasulya mevkiinde ve birinin de hükümet konağı karşısındaki saat kulesi meydanına konulması İzmir Belediyesi'nce uygun bulunmuştur...

Aydın Valiliği konuya ilişkin bir başka yazıyı da, 1 Nisan 1908 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne iletmiştir⁷⁵⁷. Aydın Valiliği'nin bu müracaatları üzerine Bâb-ı Ali'de yapılan müzakerelerin neticesi, 3 Aralık 1908 tarihli bir yazı ile valiliğe bildirilmiştir. Dahiliye Mektûbi Kaleminden gönderilen yazıda⁷⁵⁸; “*Meclis-i Mebusan'da devair-i belediyenin tevsi-i mezuniyeti hakkında bir karar ittihaz oluncaya kadar İzmir şehrinin elektrikle tenviri için orada bulunan İtalya tebaasından Covan Palmiyeri Fornaki'ye ruhsat itası katiyyen caiz olmayacağı...*” ifadeleri kullanılmıştır. Buradan da anlaşılacağı üzere bu girişim de sonuçsuz kalmıştır.

Bir başka imtiyaz talebi de Albert Tarika isimli bir müteşebbisten gelmiştir. Tarika, elektrik fabrikasının inşaatının tamamlanmasından sonra, İzmir şehrini 3.000 adet elektrik feneri ile aydınlatacaklarını ve bunun maliyetinin 7.500 lira olacağını ifade etmiştir. Mukavelenin sona ermesinden sonra da, fabrika ve elektrik şebekesi hükümete devredilecekti⁷⁵⁹. Ancak bu teşebbüsten de hiçbir netice alınamamıştır.

Burada ifade etmemiz gereken bir diğer husus ise, “Havagazı İmtiyazı” bölümünde de ifade ettiğimiz üzere, XX. yüzyılın başlarından itibaren İzmir'de

⁷⁵⁶ BOA. ŞD. 1225/16 Lef 3. (24.L.1326 /19 Kasım 1908).

⁷⁵⁷ BOA. ŞD. 1225/16 Lef 1. (24.L.1326 /19 Kasım 1908).

⁷⁵⁸ BOA. DH.MKT. 2681/74 Lef 2. (19.Za. 1326/13 Aralık 1908)

⁷⁵⁹ Kurt, a.g.t., s. 192.

bazı tiyatro, fabrika, otel ve kulüpler ile birkaç özel evde elektrikle aydınlatma yapılmaktaydı⁷⁶⁰. Ayrıca İzmir'in Buca semti de, 1913 yılından itibaren bir İngiliz firması tarafından elektrikle aydınlatılmaya başlanmıştı⁷⁶¹. Bu bağlamda İzmir'de ilk elektrikle aydınlatma Buca'da yapılmıştır diyebiliriz. Buca'nın elektrikle aydınlatılması meselesinde, belediyenin hükümetten ruhsat aldığını görmekteyiz. Aynı şekilde Karşıyaka Belediyesi de ruhsat alma girişiminde bulunmuş ve bu girişimden netice alınarak 1920'li yıllarda Karşıyaka'da elektrikle aydınlatma sağlanmıştır⁷⁶².

e. İzmir Elektrik İmtiyaz Hakkının İzmir Göztepe Tramvay Şirketi'ne Devri

Görüldüğü üzere İzmir'in elektrik imtiyazı meselesi, uzun yıllar Osmanlı Devleti'ni meşgul etmiştir. Konu hep gündemde kalmış, birçok müteşebbis imtiyazı alabilmek için çaba sarf etmiş, hükümet de imtiyazı vermek adına şartname ve mukaveleler hazırlamış, ancak her seferinde ortaya çıkan birtakım olumsuzluklar nedeniyle proje hayata geçirilememiştir. Daha önce ifade ettiğimiz üzere imtiyaz hakkı en son Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi'nin elindeydi. Bu şirket, Selanik'te hem elektrikli aydınlatma hem de elektrikli tramvay projelerini başarıyla hayata geçirmişti. İzmir'de elektrik fabrikası tesis etmek için uğraş vermiş, fakat başarılı olamamıştır. Bu süreçte İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi de, Osmanlı Devleti'ne müracaat ederek İzmir'in elektrik imtiyazının kendilerine verilmesi talebinde bulunmuştur. Şirket vekili A. Kindorff imzasıyla 13 Mayıs 1911 tarihinde hükümete sunulan teklifin içeriği özetle şu şekildedir⁷⁶³;

1.Şirket elektrikli tramvay işletmek ve aydınlatmada kullanılmak üzere bir elektrik fabrikası inşa etmek ve 50 sene müddetle imtiyaza sahip olmak istemektedir.

⁷⁶⁰ İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 285.

⁷⁶¹ İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 303.

⁷⁶² Bkz. Kurt. a.g.t., s. 240-242.

⁷⁶³ BCA. 230.134.16.4 Lef 3. (30 Nisan 1927).

2. Hali hazırda mevcut tramvaylara lazım olan elektriği ve aydınlatma için ahalinin ihtiyacını karşılayacak kadar elektrik üretmek için bir fabrika inşa etmek.
3. Nafia Nezaretince tasdik kılınan ve Meclis-İdare-i Vilayet kararı mucibince şirketimizin hali hazırda İzmir Rıhtımından başlayarak Kokaryalı'ya kadar hemen çift hat tesis etmek ve bu hattı elektriklendirmek.
4. Şirketimizin Nafia Nezaretince tasdik kılınan karar mucibince bu çift hattı Atnaşole Bahçesine kadar uzatmak ve bu mesafeyi de elektriklendirmek. Şirketimiz, bu hattın sağında ve solunda 200 kadar ev inşa edilirse, hattı Narlıdere'ye kadar uzatma hakkına sahip olacaktır. Bu usul Selanik şehrinde uygulanmıştır.
5. İzmir Göztepe Tramvay Şirketi, imtiyazı 50 yıl müddetle talep etmektedir.
6. Şirketimiz mevcut hattı, eski mukavelede olduğu gibi hüsnü halde muhafaza edecektir.
- 7.Şirketimiz, Kokaryalı'dan Atnaşole Bahçesine yakınındaki köprüye kadar olan yolu Bandırma taşıyla döşemeyi taahhüt eder.
8. Şirketimiz derhal birinci hatta dâhil olmak üzere 20km mesafede elektrik şebekesi döşemeyi taahhüt eder. Şebekenin ilk olarak döşeneceği mahaller şu şekildedir;
 - Rıhtım'dan Punta'ya kadar,
 - Rıhtım'ın Punta mevkiinden Aydın tren istasyonuna kadar,
 - Aydın tren istasyonundan İngiliz Hastanesi'ne kadar,
 - Punta mevkiinden Belediye tramvaylarının çalıştığı Paralıköprü'ye kadar,
 - Büyük Kışla'dan Derberde sokağına kadar,
 - Çarşı'dan Fasulya meydanına kadar,

- Arabiyan çarşısından Maltızlar yoluyla Glazyo sokağına kadar.

9. Elektrik fiyatı ise, kilovat saati aydınlatma için 130 para, kuvve-i cerriye için 64 para olacaktır.

İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'nin bu teklifinden kısa bir müddet sonra, Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi'nin, imtiyaz hakkını İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'ne devrettiğini görmekteyiz. Bu süreç arşiv belgelerine şu şekilde yansımıştır⁷⁶⁴;

“İzmir’de tesisatı elektrikiye imtiyazı Sir Ellis Ahmead Bartlett’e ita kılınmış ise de henüz mevki-i tatbikiye vaz’ edilmemesi, senelerden beri Memalik-i Osmaniyye’nin en mühim ve işlek bir mahali olan İzmir’in tenvirat-ı elektrikiyeden ve eylem mevcut olup işletilmekte olan tramvayların bil-ıslah elektrikle cerden mahrumiyeti müstelzim olmuş idi. Bu hüccet geçen sene vilayetçe mevki-i menafiaya vaz’ edilip müracaat eden talipler arasında Göztepe Tramvay Şirketi tarafından serd olunan teklifat diğerlerine müreccih görünerek Meclis-i Beledi ile Hükümet-i Mahalliye arasında kararlaştırılan esasat dairesinde tenvir ve cer ve kuvve-i muharreke-i elektrikiye tesis imtiyazının şirket-i mezkûre namına itası hususu Aydın Vilayetinden 16 Mart 1328 (29 Mart 1912) tarihinde bâtahrirât iş’ar kılınmasına mebni Bartlett’e itâ kılınan imtiyaz-ı mezbur ile Göztepe ve Daire-i Belediye’nin bila müddet haiz olduğu Kokaryalı tramvay hatları imtiyazı tevhid edilmek suretiyle şirket-i merkumenin burada bulunan murahhası ile cereyan eden müzakerat neticesinde tanzim ve izhar kılınan mukavele ve şartname layihaları...”

Bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere, İzmir’in elektrik imtiyazı için en cazip teklif Göztepe Tramvay Şirketi’nden gelmiştir. Zira teklifleri değerlendiren İzmir Belediyesi ve mahalli hükümet, İzmir’in elektrikle aydınlatılması ve tramvayların elektrikle işletilmesini kapsayan imtiyazın, Göztepe Tramvay Şirketi’ne verilmesini uygun bulmuştur. Alınan bu karar daha sonra Aydın Valiliği’ne, oradan da İstanbul’a bildirilmiştir. Şura-yı Devlet, Maliye ve Nafia Nezaretlerinde yapılan müzakereler neticesinde, İzmir’in elektrikle aydınlatılması ve tramvayların elektrikle işletilmesi imtiyazının *İzmir Göztepe Tramvay*

⁷⁶⁴ BCA. 230.116.2.3. (27 Haziran 1912).

*Şirketi'ne verilmesi kararlaştırılmıştır*⁷⁶⁵. Konuya ilişkin irade-i seniyyede şu ifadelere yer verilmiştir⁷⁶⁶; “*İzmir ve civarının elektrik ile tenviri ve mahalli mezkurda elektrik ile müteharrik tramvaylar tesisi imtiyazının kuyu-ı lazime ve şeraiti mukarrere ile ve 50 sene müddetle İzmir Göztepe Tramvay şirketi uhdesine ihalesine Meclis-i Vükela kararıyla ruhsat verilmiştir*”.

İzmir'in elektrik imtiyazının Göztepe Tramvay Şirketi'ne verilmesi, İzmir Havagazı Şirketi'ni oldukça rahatsız etmiştir. Havagazı Şirketi, bahsi geçen imtiyaz için rüçhan haklarının yani öncelik haklarının olduğu iddiasında bulunmuştur⁷⁶⁷. Bu iddianın temeli, 1897 yılına yani şirketin imtiyaz süresini uzatmak amacıyla Osmanlı makamları ile görüşmelere başladığı tarihe dayanmaktadır. Bu süreçte şirket müdürü John Gandon, Osmanlı Devleti'ne bir teklif sunmuş ve teklifin 4. maddesinde de⁷⁶⁸ “*Aydınlatma için elektrik ya da başka bir şey kullanılmasına izin verilirse, öncelik hakkı Havagazı Şirketi'ne tanınacaktır*” hükmüne yer vermişti. Şirketin imtiyaz müddeti daha sonra uzatılmış olmasına rağmen, yenilenen mukavelenamede bu hükme yer verilmemiştir. Dolayısıyla Havagazı Şirketi'nin rüçhan hakkının olduğu iddiası, Osmanlı makamlarınca kabul görmemiştir.

f. Osmanlı Devleti ile İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Arasında Mukavelenamenin İmzalanması

Uzun yıllar Osmanlı Devleti'ni meşgul eden İzmir'in elektrik imtiyazı meselesi, imtiyaz hakkının İzmir Göztepe Tramvay Şirketi'ne devredilmesiyle

⁷⁶⁵ BOA. *MV.* 231/296 (16.L.1331/18 Eylül 1913); BOA. *DH.KMS* 63/62 (7.B.1332/1 Haziran 1914); BOA. *HR.HMŞ.İŞO* 2/16 Lef 1. (9 Haziran 1335/9 Haziran 1919) Dosya, Başbakanlık Osmanlı Arşivleri'nde 9.H.1335 kısaltmasıyla verilmiştir. Dosya içerisinde yer alan belgeler incelendiğinde, belgenin Rumi tarihle verildiği anlaşılmaktadır.

⁷⁶⁶ BOA. *MV.* 231/296 (16.L.1331/18 Eylül 1913).

⁷⁶⁷ Havagazı Şirketi, 1897 yılında imtiyaz süresinin uzatılmasına dair Osmanlı makamları ile görüşmelere başlamıştı. Bu süreçte şirket müdürü John Gandon, Osmanlı Devleti'ne bir teklif sunmuş ve teklifin 4. maddesinde de “*Aydınlatma için elektrik ya da başka bir şey kullanılmasına izin verilirse, şirkete öncelik tanınacak*” hükmüne yer vermişti. Şirketin imtiyaz müddeti daha sonra uzatılmış olmasına rağmen, yenilenen mukavelenamede bu hükme yer verilmemiştir. Dolayısıyla Havagazı Şirketi'nin rüçhan hakkının olduğu iddiası, Osmanlı makamlarınca kabul görmemiştir.

⁷⁶⁸ BOA. *ŞD.* 2675/23 Lef 2.(28.N.1314/02 Mart 1897); BOA. *BEO.* 921/69023 Lef 2. (14.L. 1314 /18 Mart 1897).

sonuca ulaşmıştır. Mukavelename metninin hemen başında yer alan ifadelerden anlaşılacağı üzere, İzmir'in elektrik imtiyazının yanı sıra daha önce İzmir Belediyesi'ne ruhsat verilen Kokaryalı- Narlıdere tramvay hattının inşası da, bu imtiyaz kapsamına dahil edilmiştir. Mukavelename, 21 Eylül 1913 tarihinde Osmanlı Devleti adına Nafia Nazırı Osman Nizami Paşa ile İzmir Göztepe Tramvay Şirketi vekili Rozental arasında imzalanmıştır. Mukavelename özetle şu hükümleri içermektedir⁷⁶⁹;

1. Hükümet-i seniyye:

Evvellen; İzmir şehrinde telgraf ve telefon haricinde bütün elektrikli aydınlatma ve tramvaylara elektrik verme imtiyazını,

Saniyen; İkinci maddede belirtilen elektrikli tramvayı bu mukavelename ve şartname hükümlerince inşa ve işletilmesi imtiyazını,

Salisen; Hükümet Konağı merkez kabul edilmek kaydıyla, 20 km mesafe dâhilinde tramvayların inşa ve işletilmesi imtiyazı, İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'ne verilmiştir.

2. İhale olunan elektrikli tramvay şebekesi aşağıda belirtilen mecburi ve isteğe bağlı hatlardan oluşacaktır;

a. Rıhtımdan başlayarak saat kulesi yakınından geçerek Göztepe'de Kokaryalı'da son bulan Göztepe hattı mecburi.

b. Kokaryalı'dan başlayarak Göztepe hattından geçerek Atnaşole ve Ilica'dan geçerek Narlıdere'de son bulan Narlıdere hattı mecburi.

c. Hükümet Konağı önünden başlayarak Kemeraltı Tilkilik ve Arasteden geçerek Basmahane'ye ve oradan da Ermeni Kilisesi'ne sınır olan iki şubeden ibaret olup, Basmahane hattı mecburi.

d. Hükümet Konağı-Basmahane hattının bir noktasından başlayarak Mezarlıkbaşı ve İkiçeşmelik ve Araphasan Çeşmesi civarından geçerek Göztepe'ye sınır olan ikinci Göztepe hattı isteğe bağlı hat.

3. Çift hat olarak inşa edilecek olan tramvay hatlarının geçeceği sokakların genişliği 8 metre olacaktır. Genişliği 8 metreden az olan

⁷⁶⁹ Mukavelename ve şartname için bkz. BOA. *İ.MMS*. 171-1331-L-49 (18.L.1331/20 Eylül 1913); BCA. *230.133.9.2*. (17 Eylül 1925); *Düstur, Tertib-i Sani*, Cilt 5, Dersaadet 1332, s. 721-761.

sokaklar genişletilecektir. Halen mevcut olan tramvay hattı ise bu hükmün dışında tutulacaktır.

Evvelen; Narlıdere hattı için yapılacak olan sokak genişletmesi çalışmalarında, istimlak masrafı şirkete ait olacaktır. İstimlak işlemleri ise belediye tarafından gerçekleştirilecektir.

Saniyen; Basmahane hatlarının geçeceği sokakların genişletmesine dair istimlak bedelleri belediye tarafından karşılanacaktır. Buna karşılık şirket, belediyeye on bin lira ödeyecektir⁷⁷⁰. Eğer bu miktar istimlak için kâfi gelmez ise, şirket on bin liraya kadar bir ödeme daha yapmak zorundadır.

Sanisen; diğer hatların inşasında ortaya çıkacak masrafları şirket karşılayacaktır. Tek hatlı sokaklarda genişlik 7,5 metre, çift hatlı sokakların genişliği ise 10,40 metreden az olmayacaktır.

4. Evler arasındaki cephe genişliği, tek hatlı sokaklarda 7,5 metre, çift hatlı sokaklarda ise 10,40 metredir. Şirket, bundan daha az genişliğe haiz sokaklarda, isteğe bağlı tramvay hattı inşasıyla yükümlü olmayacaktır. Ancak belediye gerekli sokak genişletmelerini yapar ise, şirket hatların tesisine mecbur olacaktır.

5. Hükümet-i seniyye, 20 km mesafe dâhilinde bir tramvay hattı inşa ettirmek isterse, bunu öncelikle mevcut şirkete bildirecektir. Eğer şirket 4 ay içerisinde hükümetin talebine olumlu cevap vermez ise, hükümet bu tramvay hattını istediği bir şirkete yaptırabilecektir. Ayrıca, iş bu mukavelede belirtildiği üzere, şirket kefalet akçesini devlet tarafından kabul gören bir bankaya yatırmakla yükümlüdür. Eğer şirket mukavelede belirtilen tramvay hatlarını inşa etmez ise, sahip olduğu imtiyaz hakkını kaybedecektir. Bu bağlamda hükümet, imtiyazı bir başkasına verme hakkına sahip olacaktır. Bu durumda şirketin ödemiş olduğu kefalet akçesi, devlet tarafından alıkonulur.

⁷⁷⁰ Şirket on bin lirayı 1 Şubat 1914 tarihinde İzmir Belediye'ne ödemiştir. Bkz. BCA. 230.133.5.1 (30 Eylül 1913).

6. İzmir şehrinin hudutları dâhilinde bulunan veya ileride inşa edilecek olan yolların elektrikle aydınlatılması hakkı, imtiyaz sahibine ve yahut onun yerine geçecek olan şirkete aittir. Ancak telgraf ve telefon tesisatı ile askeri sahalar için devletçe yapılması icap eden tesisatlar bunun haricindedir.
7. İmtiyazın müddeti, irade-i seniyyenin Ceride-i Resmîyye'de (resmî gazete) ilanından itibaren elli yıldır.
8. Şirket daha önce ödemiş olduğu 2.000 liralık kefalet akçesini, irade-i seniyyenin Ceride-i Resmîyye'de ilanından itibaren 1 ay içerisinde 5.000 liraya tamamlamak zorundadır. Şirket tesisleri tamamladığında bu miktarın onda yedisini geri alacaktır. Onda üçlük kısım ise, imtiyaz müddetinin sona erdiği tarihte veya imtiyazın devlet tarafından satın alınması esnasında şirkete verilecektir. Eğer şirket bir ay içerisinde kefalet akçesini ödemez ise, hükümet tarafından herhangi bir ihtarla gerek kalmaksızın imtiyaz hakkını kaybedecektir.
9. Şirket, 6 ay içerisinde plan-proje ve haritalarını dört nüsha halinde hazırlayarak, Nafia Nezareti'ne takdim etmek zorundadır. Nafia Nezareti de, 3 ay içerisinde plan-proje ve haritaları tasdik edilecektir. Nezaret bu işi 3 ay içerisinde gerçekleştirmez ise, proje ve haritaların tasdik edildiği kabul edilecektir. Elde olmayan sebeplerin ortaya çıkması durumunda, şirket derhal Nafia Nezareti'ni bilgilendirmek zorundadır. Bu süreçte şirkete, işlerin ertelendiği süre kadar ek zaman verilecektir.
10. Şirket, masraf, zarar ve ziyanı kendisine ait olmak üzere 6 ay içerisinde plan-proje ve haritaları hazırlamak ve bundan sonra da iki sene içerisinde faaliyete geçmeyi taahhüt eder. Bütün tesisler, plan ve projeye uygun olarak yapılmak zorundadır. İnşaatlar başladıktan sonra, elde olmayan sebeplerin ortaya çıkması durumunda, şirket derhal Nafia Nezareti ve Aydın Valiliği'ni bilgilendirmek zorundadır. Bu süreçte şirkete, işlerin ertelendiği süre kadar ek zaman verilecektir.

11. Tesislerin geçici kabulüne kadar yapılan tüm işlemler, Nafia Nezareti ve İzmir Belediyesi tarafından görevlendirilen komiserler vasıtasıyla teftiş edilecektir. Şirket, bu teftiş masraflarını, irade-i seniyyenin çıkmasından sonra, imtiyaz müddetinin sonuna kadar yıllık 360 lira olarak ödeyecektir.
12. Şirket istimlak hususunda şahıslarla anlaşamaz ise, bedeli yine şirket tarafından ödenmek üzere, istimlak işlemleri hükümet tarafından gerçekleştirilecektir. İstimlaklar, projelerin kabul tarihinden itibaren kanunlarda öngörülen süre içerisinde yapılmak zorundadır. Şirket tarafından yapılacak hatlar, devlet arazilerinden geçer ise, bu araziler ücretsiz olarak şirkete verilecektir.
13. Elektrik fabrikası ile şirketin tesislerini inşa etmek üzere yurtiçinden ve yurtdışından getirilecek bütün levazımat, geçici kabul tarihine kadar vergilerden muaf tutulacaktır.
14. Şirketin inşa ettiği tesislerin geçici kabulü için Nafia Nezareti tarafından bir fen komisyonu oluşturulacak ve bu komisyonun raporu doğrultusunda kabul işlemleri gerçekleştirilecektir. Geçici kabulden bir yıl sonra yine fen komisyonunun raporu doğrultusunda kesin kabul işlemi yapılacaktır.
15. İmtiyaz müddetince masrafları şirkete ait olmak üzere tüm tesisat, alet-edevat, fabrika, tramvaylar ve tramvay hatları hüsn-ü halde muhafaza edilecektir.
16. Şirket, devletin şimdiki ve gelecekteki kanunlarına riayet etmek zorundadır. Hükümet lüzum gördüğü takdirde şirkete ceza verme hakkına sahiptir.
17. Şirketin kusurundan dolayı elektrik hizmetlerinde bir aksama olursa, hükümet gerekli gördüğü tedbirleri alabilecektir. Eğer şirket 6 ay içerisinde eksiklerini tamamladığını ispat etmez ve gerekli tedbirleri almaz ise, imtiyaz hakkını kaybedecektir.
18. Şirket, tesislerin geçici kabulünden itibaren, imtiyaz müddetinin sonuna kadar şartnamede belirtilen tarifeleri vech ile imalatı

mezbureye müteallik ücretleri ahz etme hakkına sahip olacaktır. Ayrıca Nafia Nezareti'nin onayı şartıyla tarifelere zam yapabilecektir. Bu konuda bir anlaşmazlık çıkarsa, Nafia Nezareti ve şirketi temsilen birer kişinin ve her iki tarafın da kabul edeceği bir kişinin katılımıyla bir komisyon oluşturulacaktır. Eğer üçüncü kişinin tespiti hususunda da bir anlaşmazlık olursa, Mahkeme-i Temyiz Reis-i Evveli'nin seçeceği kişi komisyona dâhil olacak ve konu çözüme kavuşturulacaktır.

19. Şirket, havadan veya yeraltından döşediği şebeke için, kilometre başına belediyeye 30 kuruş ödeyecektir. Abonelere elektrik vermek üzere ana hattan binalara çekilecek şebeke için herhangi bir ücret ödemeyecektir.
20. İmtiyaz sahibi İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi senede 150 lira olarak ödediği aidatı yıllık 300 liraya yükselterek, belediyeye ödemeye devam edecektir. Ayrıca Bartlett ile yapılan mukavelenamenin 21. maddesine istinaden Teçhizat-ı Askeri Sandığı'na ödemekle yükümlü olduğu yıllık 200 lirayı da belediyeye ödeyecektir.
- 21.
22. İmtiyazın sona erdiği tarihte tesislerin tamamı hüsn-ü halde ve borçsuz olarak hükümete devredilecektir. Bunun dışında şirkete sadece on beş senede vücuda getirdiği müesseseler için tazminat ödenecektir. Tazminat bedeli, imtiyazın sona erdiği tarihten itibaren altı ay içerisinde şirkete ödenecektir.
23. Mukavelenameye dair irade-i seniyyenin resmi gazetede yayınlandığı tarihten itibaren, 20 sene sonra hükümet işletmeyi satın alabilecektir.
24. Satın alma esnasında veya imtiyazın sona erdiği tarihte, şirket bütün imalat ve aletlerini hüsn-ü halde ve borçsuz olarak hükümete teslim etmeye mecburdur.
25. Tesisatın inşaatı esnasında ve daha sonra işletmede çalışacak olan bütün memurlar, Osmanlı tebaasından olmak zorundadır. Şirket ancak Osmanlı tebaası arasında bulamadığı fen memurlarını ecnebilerden seçebilecektir. Eğer böyle bir durum ortaya çıkarsa şirket, istihdam ettiği yabancı memurların isimlerini hükümete bildirmek zorundadır.

Ayrıca bütün memurlar hükümet tarafından belirlenecek olan kıyafetleri giymek zorundadır. İmtiyazın onuncu senesinin sonundan itibaren, şirket müdürü, baş mühendis ve hükümetin onayıyla bütün memurlar Osmanlı tebaasından olacaktır.

26. Şirket, hudud-u imtiyaz dahilinde uygun gördüğü yerlere inşa edeceği istihkamlardan dolayı herhangi bir zarar veya ziyana uğrarsa, bu sebepten dolayı devletten bir talepte bulunmayacaktır.
27. Tesislerin inşaatı esnasında tarihi eserlere rastlanılırsa, bu konuda Osmanlı Devleti'nin kanunlarına göre hareket edilecektir.
28. Şirket, hükümet tarafından belirlenecek bir noktada kontrol memurları için bir kulübe (oda-bina) inşa edecektir.
29. Şirket, imtiyaz hudutları dâhilinde tramvay işletmelerinde kullanmak üzere telefon tesisi inşa edebilecektir. Hükümet-i seniyye de, her ay Posta- Telefon ve Telgraf Nezareti tarafından tayin olunan müfettişler vasıtasıyla, şirkete ait bu telefon tesisatını teftiş etme hakkına sahip olacaktır.
30. Hükümet veya belediye dairesi ya doğrudan doğruya veya imtiyaz suretiyle tarik-i amme, demiryolu ve kanal inşaatına ve yahut telgraf ve telefon tesisatını velhasıl suret-i umumiyyeden ameliyat-ı nafia icrasına karar verir. Ve bu ameliyat iş bu tevziatı kat'î ile tadilat-ı istilzam etse dahi şirket ameliyat-ı mezkureye itiraz edemeyecektir. Böyle bir hal ortaya çıkarsa şirket, Nafia Nezaretince verilecek evamire tevfiқан kendi imalatını muktezi tadilata icra eyleyecektir. Tadilat için vaki olacak olan masraf ya belediyeye ya da tarihi mukaveleden sonra ameliyat-ı nafia imtiyazına istihzan eden şirket ve yahut alakadar olan eşhasa ait olacaktır.
31. Şirket icra edeceği bütün tesisatları hüsn-ü halde muhafaza edecek ve bunu için devletten herhangi bir talepte bulunmayacaktır. Ancak şahıslara karşı dava açma hakkına sahiptir.
32. Şirket, işbu tevziatı elektrikiye ve tramvayların tesisi ve işletilmesinden mütevellid bil cümle zararlardan hükümete, belediyeye

- ve efrada karşı mesuldür. Dolayısıyla tramvayların tesisi ve işletilmesinden mütevellid zarar ve hasarın tazmini şirkete ait olacaktır.
33. Elde olmayan nedenlerden dolayı şirket, inşaatlara başlayamaz, başlayıp ta bitiremez ise, velhasıl bu mukavelede belirtilen taahhütlerini yerine getiremezse imtiyaz hakkını kaybedecektir.
34. Şirket, 12 amperlik 35 adet lambayı belediye adına ücretsiz olarak tesis edip, yakacaktır. Lambalar senede 2.200 saat yanacaktır. Belediye lambaların bazılarını 150 mumluk aydınlatma gücüne sahip lambalarla değiştirme hakkına sahiptir.
35. İmtiyaz sahibi, mukavelenameye dair irade-i seniyyenin resmi gazetede yayımlandığı tarihten sonra, belediye tarafından Kokaryalı'dan Atnaşole kadar inşa olunan hat için belediyeye 1.000 lira ödeyerek bu hattın sahibi olacaktır.
36. Şirket, mukavelenameye dair irade-i seniyyenin resmi gazetede yayımlandığı tarihten itibaren her sene İzmir Guraba Hastanesine yıllık 100 lira ödeyecektir.
37. İmtiyaz sahibi, imtiyazı devraldığı şirketle anlaşmayı taahhüt etmektedir. Şirket, 6 ay içerisinde bu taahhüdünü yerine getirmez ise imtiyaz hakkını kaybedecektir. Ayrıca bu durumda kefalet akçesi de, devlet tarafından alıkonulacaktır.
38. Bu mukavelename ile İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'nin imtiyaz süresi 34 yıl uzatıldığı için İzmir Belediyesi'ne 10.000 lira ödeyecektir.
39. Hükümet ile şirket arasında bir anlaşmazlık çıkarsa Şura-yı Devlet, şirket ile ahali arasında bir anlaşmazlık çıkarsa Osmanlı mahkemeleri yetkili olacaktır.

Mukavele metninde yer aldığı üzere şirket, 6 ay içerisinde plan-proje ve haritalarını hazırlayarak Nafia Nezareti'ne takdim etmek zorundaydı. Bundan sonraki süreçte ise iki yıl içerisinde tesislerin faaliyete geçmesi gerekmekteydi. Ancak Birinci Dünya Savaşı ve hemen arkasından gelen işgal yıllarından dolayı

şirket, uzun süre faaliyete geçememiştir. Şirket, işgalin sona ermesinden hemen sonra, elektrik fabrikası inşa etmek üzere çalışmalarına başlamıştır.

g. Şirketin Elektrikle Aydınlatma Adına Faaliyetleri

İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi, İzmir’de elektrik fabrikası inşaatına dair müzakerelerde bulunmak üzere, 1922 yılının sonlarında hükümete müracaat etmiştir⁷⁷¹. Bu bağlamda görüşmeleri, şirketin İzmir İşletme Müdürü Mösyö Ginet’in yapabileceği, eğer kabul ve davet edilirse şirket adına Mösyö Major Bet’in de Belçika’dan İzmir’e ya da Ankara’ya gelebileceği, hükümete bildirilmiştir⁷⁷². Hükümetin de uygun görmesiyle Mösyö Majör Bet, Ankara’ya gelmiş ve şirket ile hükümet arasında müzakereler bu suretle başlamıştır⁷⁷³.

1925 yılına gelindiğinde, şirket temsilcisi Mösyö Leon Gine ile Nafia Nezareti arasında gerçekleşen müzakereler neticesinde, daha önce imzalanan mukavele metninin bazı maddelerinde değişiklik yapılması hususunda da anlaşmaya varıldığını görmekteyiz⁷⁷⁴. Buna göre 17 Mart 1925 tarihinde yapılan anlaşmanın ikinci maddesine istinaden, imtiyaz müddeti 17 Mart 1925 tarihinden geçerli olmak üzere 50 sene olarak belirlenmiştir. Bunun dışında, taraflar arasında mukavele metnine dair 13 Temmuz 1931 tarihinde bir anlaşma daha yapılmış ve bu anlaşmanın 8. Maddesine istinaden de hükümet, 1951 yılında imtiyazı satın alma hakkına sahip olmuştur⁷⁷⁵.

Elektrik fabrikasının inşaatına dair taraflar arasındaki müzakereler ise yaklaşık iki buçuk sene sürmüş ve nihayetinde, elektrik fabrikasının Darağacı mevkiinde inşa edilmesi hususunda anlaşmaya varılmıştır⁷⁷⁶. Sekiz bin metrekare olan ve “Muhasebe-i Hususiye” ye ait fabrika arsası, 46.000 lira karşılığında istimlak edilmiştir. 12 Mayıs 1926 yılında fabrika inşaatının temel atma töreni yapılmıştır. İzmir Valisi Kazım Paşa’nın da katıldığı törende bir konuşma yapan

⁷⁷¹ Buradaki hükümetten kastımız, Ankara Hükümeti’dir.

⁷⁷² BOA. HR.İM. 45/2 (19 Aralık 1922).

⁷⁷³ BOA. HR.İM. 81/37 (20 Ağustos 1923).

⁷⁷⁴ BCA. 030.18.1.1/013/14.13 (12 Mart 1925).

⁷⁷⁵ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 50. (09 Ekim 1942).

⁷⁷⁶ Kurt, a.g.t., s. 238.

şirket vekili, fabrikanın 2 milyon Türk lirasına mal olacağını ve şimdilik beş-on bin beygirlik elektrik kuvveti üretebilecek kapasitede olacağını⁷⁷⁷ ifade etmiştir.

1928 yılı Mart ayı sonlarında İzmir’de meydana gelen deprem, fabrika temellerinde bir takım çöküntülerin meydana gelmesine sebep olmuştur. Fabrika zemininde mühendisler tarafından yapılan tetkiklerde, bazı yerlerde 48 mm, bazı yerlerde ise 18 mm kadar eğim olduğu anlaşılmıştır. Mühendisler bu eğimlerin, kuvvetle muhtemel depremden kaynaklandığını belirtmişlerdir⁷⁷⁸. Şirket tarafından 4 Nisan 1928 tarihinde hükümete gönderilen bir yazıda, depremin fabrika ve tesisata olan etkileri şu şekilde sıralanmaktadır⁷⁷⁹;

- Fabrikanın bütün duvarlarında çatlaklar meydana gelmiştir. Ancak betonajda (kolon) herhangi bir hasar bulunmamaktadır.
- Kazanlar zarar görmüştür.
- Su boruları kısmen hasar görmüştür.
- Yer altındaki tesisatın ne durumda olduğu bilinmediği için kontrolü gerekiyor.
- Depo şefi hanesi, yazıhane, araba hangarları ve ambarların muhtelif yerlerinde çatlaklar mevcut.
- İdarehane ve tesisatta çok büyük bir hasar bulunmamaktadır.

İzmir’de yaşanan bu depremden dolayı elektrik fabrikasının inşaatının tamamlanması geciktirmiştir. Bunun üzerine fabrika binasının çevresi çelik levhalar ve çimentoyla sağlamlaştırılmıştır. Fabrika, şirketin inşaat işinde deneyimsiz personel çalıştırması nedeniyle geç açılmış ve monte edilen 2500 kw’lık “la Meuse” türbin alternatörü ile on sekiz basınçla çalışan üç adet dik borulu Kesstner kazanı ile ancak 18 Ekim 1928 günü hizmete sokulmuştur⁷⁸⁰. Bu

⁷⁷⁷ “İzmir Elektrik Fabrikası”, İzmir Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Mayıs-1926, s. 290.

⁷⁷⁸ BCA. 230.118.10.3. Lef 1. (9 Temmuz 1928).

⁷⁷⁹ BCA. 230.118.10.3. Lef 2. (9 Temmuz 1928).

⁷⁸⁰ Kurt, a.g.t., s. 238; İzmir İl Yıllığı, 1973, s. 414; Eylem Şimşek, “Endüstri Yapılarının Kültürel Miras Olarak İrdelenmesi ve Değerlendirilmesi; İzmir Liman Arkası Bölgesi Örneği”, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2006, s. 157; Ahmet Becerik, “İzmir’e Hoş geldin Elektrik”, s.25. http://www.emo.org.tr/ekler/e1e7f6da2c60b9_b_ek.pdf?dergi=4. (erişim tarihi, 28.10.2011)

enerji ile İzmir şehrinde küçük sanayi hareketlenmiş, atlı tramvaylar yerini elektrikli tramvaylara bırakmış ve şehrin en önemli semtleri ile ana caddeleri aydınlatılmaya başlanmıştır⁷⁸¹.

Üzerinde durmamız önemli hususlardan biri de, İzmir Belediyesi ile Hükümetin, şirket ile arasında çıkan ihtilaflara dairdir. İzmir Belediyesi ile şirket arasında çıkan ihtilafta belediye idaresi, 21 Eylül 1913 tarihli mukavelenamenin 30. maddesinde yer alan “*Hükümet veya belediye dairesi ya doğrudan doğruya veya imtiyaz suretiyle tarik-i amme, demiryolu ve kanal inşaatına ve yahut telgraf ve telefon tesisatını velhasıl suret-i umumiyyeden ameliyat-ı nafia icrasına karar verir. Ve bu ameliyat iş bu tevziatı kat’i ile tadilat-ı istilzam etse dahi şirket ameliyat-ı mezkureye itiraz edemeyecektir*” ifadesinden hareketle, kanunen belediyelerin sokakları elektrik veya başka bir usul ile aydınlatma hakkına sahip olduğu iddiasında bulunmuştur. Belediyenin bu iddiasına karşılık şirket, yine mukavelenin son maddesine istinaden konunun Şura-yı Devlet tarafından çözümlenmesi talebinde bulunmuştur. Şura-yı Devlet’te ele alınan konu, “*sokakların belediyelerin tasarrufunda olduğu iddia edilerek, belediyenin sokakları elektrikten başka bir yöntemle aydınlatması, buna dair herhangi bir imtiyaz verilmemişse geçerlidir. İzmir sokakların elektrikle aydınlatılmasına dair hali hazırda bir imtiyaz verildiğinden dolayı, belediye böyle bir hak iddia edemez*” kararıyla⁷⁸², şirket lehine sonuçlanmıştır.

Hükümet ile şirket arasında ortaya çıkan ihtilaf ise, şirketin yurtdışından getireceği alet-edevat ve makinelerden gümrük vergisi alınıp alınmayacağına dairdir. 21 Eylül 1913 tarihli mukavelenamenin 13. maddesinde yer alan “*Elektrik fabrikası ile şirketin tesislerini inşa etmek üzere yurtiçinden ve yurtdışından getirilecek bütün levazımat, geçici kabul tarihine kadar vergilerden muaf tutulacaktır*” maddesine istinaden şirket, elektrik fabrikasının inşaatına başladıktan sonra vergi muafiyeti talebinde bulunmuştur⁷⁸³. Hükümet, 1927 yılında şirket tarafından yurtdışından getirilen levazımata ait faturaları

⁷⁸¹ Şimşek, a.g.t., 157; Becerik, a.g.m. s.25.s

⁷⁸² BCA. 030.10/157.102.4. Lef 4-5 (16 Şubat 1928).

⁷⁸³ Bkz. BCA. 230.117.6.1. (19 Haziran 1927); BCA. 230.135.18.4. (19 Eylül 1927).

onaylayarak, şirketin bu talebine olumlu yaklaşmıştır. 1928 yılında ise Şura-yı Devlet, mukavele metninde yer alan bu maddenin kaldırılmasına karar vermiştir⁷⁸⁴. Ortaya çıkan ihtilafa dair, taraflar bir müddet sonra anlaşmış ve şirkete, geçici kabule kadar yurtdışından getirilecek olan levazımat için gümrük vergisi muafiyeti getirilmiştir⁷⁸⁵.

Tekrar şirketin faaliyetlerini ele alacak olursak, 18 Ekim 1928 tarihinde hizmete giren elektrik fabrikasının 1929-1933 yılları arasındaki faaliyetleri aşağıdaki tabloda verilmiştir⁷⁸⁶;

Tablo 14

Malumatın Mahiyeti		1929	1930	1931	1932	1933
Merkez fabrikasında kudret-i müessese (kilovat)		5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Muhaville Merkezleri (transformatör)		10	11	11	19	18
Kablolar						
Tahte-l arz	Alçak tevettür			0,236	0,284	0,435
	Yüksek tevettür	16.782	16.834	15.598	25.845	26.236
	Tenvirat-ı Umumiye					
Hevâi	Alçak tevettür	45.056	48.329	51.953	67.732	73.251
	Yüksek tevettür					4.800
	Tenvirat-ı Umumiye					
Fabrikada İstihâlât (Üretme) Bin kilovat saat hesabıyla						
Fabrika		2.498	3.248	3.398	3.391	4.291
İstihlâkât (Harcama) Bin kilovat saat hesabıyla						
Devair-i Resmîye	Hükümet tenvirâtı	80	145	154	151	174
	Hükümet kuvve-i muharrikesi			2	6	8
	Belediye tenvirâtı	63	221	269	142	158
	Belediye kuvve-i muharrikesi					
Tramvaylar		659	626	3398	656	953
Fabrikalar		109	394	651	493	868
Yekûn		911	1.386	4.474	1.448	2.161

⁷⁸⁴ BCA. 030.10/159.113.3. (5 Şubat 1928).

⁷⁸⁵ BCA. 230.118.11.1. (4 Kasım 1928).

⁷⁸⁶ İzmir Vilayeti 1932-1933 İstatistik Yıllığı, İzmir 1934, s.88; Bülent Durgun, "Atatürk Döneminde İzmir Ekonomisi 1923-1938", Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir 2006, s. 104-105

Tenvirat-ı Hususiye	667	919	972	933	1.077	
Şebekede zaiyatın % nispeti	36,82	29,04	9,8	10,98	10,72	
Aboneler						
Fabrikalar	108	186	231	253	305	
Devair-i Resmîye	Hükümet tenvirâtı	88	142	170	187	224
	Hükümet kuvve-i muharrikesi			3	5	5
	Belediye tenvirâtı	5	14	14	17	17
	Belediye kuvve-i muharrikesi					
	Yekûn	201	342	418	462	551
Tenvirat-ı Hususiye	3.958	5.280	5.583	6.489	7.567	
Aboneler Yekûnu	4.186	5.622	6.001	6.951	8.118	
Vasati Satış Fiyatı						
Fabrikalar	12,50	12,00	12,00	12,00	8,88	
Devair-i Resmîye	15,00	15,00	14,50	14,50	14,50	
Tenvirat-ı Hususiye	25,00	25,00	24,00	24,00	24,00	
Umumi Vasati Fiyat	21,79	19,32	18,70	18,25	16,38	

Yukarıda verdiğimiz tablodan da anlaşıldığı üzere, şirketin abone sayısı gün geçtikçe artmıştır. Aynı şekilde elektrik enerjisinden yararlanan fabrikaların sayısında da yıldan yıla bir artış gözlemlenmektedir. 1929-1933 yıllarına ait elektrik ücretleri de yine bu tabloda yer almaktadır. 1936-1945 yılları arasındaki elektrik ücretleri ise kilovat saat/ kuruş hesabıyla aşağıda ki tabloda verilmiştir⁷⁸⁷;

Tablo 15

İzmir-Karşıyaka	1936	1939-1941	1942	1943	1945
Konutlar	18,5	14,5	15,5	19,25	21,25
Sanayi	8,75	7,25	7,25	9,75	10,75
Bornova-Buca	1936	1939-1941	1942	1943	1945
Konutlar	19,5	15,25	16,25	20	20,25
Sanayi	9,75	7,5	8	10	11,25

⁷⁸⁷ Kurt, a.g.t., s. 246.

1936-1945 yıllarına ait elektrik ücretlerini gösteren bu tablodan da anlaşılacağı üzere, meskenlerde kullanılan elektriğin ücreti, sanayide kullanılan elektrik ücretinin neredeyse iki katıdır. Bu durum günümüz için de geçerlidir, yani sanayide kullanılan elektrik ücreti daha ucuzdur.

Resim 4: İzmir Elektrik Fabrikası



Üzerinde durmamız gereken bir diğer hususda, elektrik fabrikasının devreye girmesinden sonra, havagazıyla aydınlatmanın önemini kaybetmeye başlamış olmasıdır. 1929 yılında İzmir’de, genel aydınlatma amacıyla 677 elektrik lambasına karşılık, 1.672 adet havagazı feneri sokak aydınlatılmasında kullanılmaktaydı. Oysa 1934 yılında elektrik lambalarının sayısı 3.800’e yükselmiş, buna karşılık havagazı fenerlerinin sayısı 1.250’ye düşmüştür⁷⁸⁸. Bu durumun ortaya çıkmasında birkaç faktörün etkili olduğunu söyleyebiliriz. Bunlardan en önemlisi, “Havagazı Bölümünde” de ifade ettiğimiz üzere, 1930’lu

⁷⁸⁸ Bkz. Kurt, a.g.t., s.244.

yıllara gelindiğinde İzmir Havagazı Şirketi, artık yeterli düzeyde hizmet verememekteydi. Ayrıca, elektrikle aydınlatma faaliyetlerinin başlamasıyla, şirketin kâr oranını günden güne düşmüş, bu bağlamda havagazı abonelerinin sayısı da önemli miktarda azalmıştır. Nitekim 1935 yılında şirketin abone sayısı 600 civarındaydı. Buna karşılık elektrik abonelerinin sayısı aynı yıllarda 6.000'e ulaşmıştı. Bir diğer etken ise, elektrikle aydınlatmanın daha ucuz ve kullanışlı olmasıdır. Bu bağlamda 1930'lu yıllardan itibaren havagazı daha çok mutfaklarda kullanılmaya başlanmış, aydınlatma için ise elektrik tercih edilmiştir.

C. Şirketin Devlet Tarafından Satın Alınma Nedenleri

Diğer imtiyazların satın alınma süreçlerinde ifade ettiğimiz üzere, yabancı sermayeli şirketlerin satın alınmalarındaki en büyük etken, Cumhuriyet hükümetlerinin uyguladığı “devletçilik” politikasından kaynaklanmaktadır. Bahsi geçen dönemde hükümet, İzmir Valiliği ve İzmir Belediyesi, kentteki yabancı sermayeli kamu hizmeti veren şirketlerin bir an evvel satın alınmasını istiyorlardı⁷⁸⁹. Bunun dışında, şirketin bir an evvel satın alınması fikrinin ortaya çıkmasına aşağıda yer verdiğimiz hususlar önemli rol oynamıştır;

- Şirket, idare binası ile Basmahane - Kemer tramvay hattının inşası, tramvay arabalarını yenilenmesi ve tramvay raylarının kenarlarına kaldırım döşenmesi gibi işleri çeşitli bahaneler ile sürekli ertelemiştir⁷⁹⁰.
- Şirket tramvay hattı üzerinde bulunan elektrik şebekesini, yer altına indirme taahhüdünü yerine getirmemiştir⁷⁹¹.
- 1937 yılında işletmenin satın alınmasının gündeme gelmesiyle birlikte şirket, tramvay hattının ve elektrik şebekesinin bakım işlerini aksatmaya başlamıştır⁷⁹².
- Şirket, tramvay hattı ve elektrik şebekesinin inşaatı esnasında, en iyi malzemeleri kullanma mecburiyetinde iken bunu yapmamış ve en ucuz

⁷⁸⁹ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 55. (09 Ekim 1942).

⁷⁹⁰ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 57. (09 Ekim 1942).

⁷⁹¹ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 55. (09 Ekim 1942).

⁷⁹² BCA. 030.10.157.105.5. Lef 55. (09 Ekim 1942).

malzemelerle tesisatı inşa etmiştir. Her ne kadar geçici ve kesin kabuller yapılmışsa da, şirket tesisatı hüsnu halde muhafaza etmemiş ve ucuz malzeme kullanımından kaynaklanan önemli arızaların yaşandığı tespit edilmiştir. Bu durum şirkete bildirildiğinde ise, şirket mukavele ve şartnameden doğan yükümlülüklerini yerine getirdiği cevabını vermiştir⁷⁹³.

- Şirket hesapları üzerine yapılan incelemelerde, mevzuata ve usullere aykırı birçok işlem yapıldığı tespit edilmiştir. Şirket, ticaret kanununun emrettiği şekilde muhasebe defterlerini ve kayıtlarını tutmamış, bir takım masrafları ilk tesisat hesabına geçirmiş, ilk tesisatın kıymetlerini, faiz, komisyon, umumi masraf hissesi gibi bir takım masraflarla yüksek gösterdiği, gerçekte var olmayan kur farklarını tesisat hesabına aksettirdiği, büyük inşaat masraflarını zamanın rayicine oranla pek fahiş fiyatlar tahtında defterlere geçirdiği velhasıl birçok yolsuz ve usulsüz muamelelerle ilk tesisat kıymetini hakiki kıymetin fevkinde gösterdiği anlaşılmıştır⁷⁹⁴.
- Şirket, tesisatın bakım ve onarımı için gerekli olan yedek parça, alet ve edevatı yurtdışından getirecek durumda olmadığı için, tesisatın bakımı yapılamamakta, dolayısıyla tesisat günden güne yıpranmaktadır. Ayrıca şirket, abonelerin enerji taleplerini karşılamakta yetersiz kalmaktadır⁷⁹⁵.

Gerek hükümetin yürütmekte olduğu “devletçilik” politikasından, gerekse yukarıda yer verdiğimiz sebeplerden dolayı, ilk kez 1937 yılında şirketin satın alınması gündeme gelmiştir. İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi veyahut diğer adıyla İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi’nin satın alınmasına ilişkin ilk teşebbüsü İzmir Belediyesi gerçekleştirmiştir. İzmir Belediyesi, belediye meclisinin aldığı karar üzerine 16 Kasım 1937 tarih ve 15476 numaralı yazı ile şirkete müracaat ederek, tesisatı devralmak almak istediğini bildirmiştir. Şirket bu

⁷⁹³ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 58. (09 Ekim 1942).

⁷⁹⁴ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 58. (09 Ekim 1942).

⁷⁹⁵ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 59-60. (09 Ekim 1942).

teklifi Belçika'da bulunan yetkililere bildirdiğini ve gelecek cevabı belediyeye bildireceğini ifade etmiştir. Dört ay sonra şirketin en büyük sermayedarı ve şirketin idare meclisi başkanı Major Bett, Ankara'ya gelerek 31 Mart 1938 ve 2 Nisan 1938 tarihlerinde Nafia Vekâleti'ne müracaat etmiştir. Belediyenin teklifinden ayrı olarak, hükümet tarafından tesisatın satın alınmak istenildiğinin şirketlerine yazı ile tebliğ edilmesini ve kendisine Belçika'da bulunan ortaklarıyla görüşmek için süre tanınmasını talep etmiştir. Bett ayrıca, satın alma bedelinin hak ve adalet dairesinde tespit edilmesini ve zamanından evvel satın alma mevzuu bahis olduğuna göre kendilerine daha uygun bir muamele gösterilmesini rica etmiştir⁷⁹⁶.

Şirketin meclis idare başkanı Bett'in bu ricasına karşılık hükümet, 1939 yılı içerisinde Ankara Elektrik ve Havagazı, Adana Elektrik ile Bursa Elektrik şirketlerinin satın alındığını, dolayısıyla İzmir Elektrik ve Tramvay Şirketi'nin satın alınma müzakerelerine 1940 yılı içerisinde başlanacağını kendisine bildirmiştir. Ayrıca Eylül 1939'da başlayan II. Dünya Savaşı da, müzakerelere bir yıl sonra başlanması kararının alınmasında etkili olmuştur. Daha sonra hükümet tarafından şirkete gönderilen bir yazı ile müzakerelere Nisan 1940 tarihinde başlanılmasının düşünüldüğü bildirilmiş, ancak şirket en erken Haziran ayı içerisinde şirket yetkililerinin Türkiye'ye gönderebileceği cevabını vermiştir. Fakat Mayıs ayında Belçika'nın işgale uğraması üzerine şirket, bir kez daha görüşmelerin ertelenmesini talep etmiş, şirketin bu talebi hükümet tarafından olumlu karşılanmıştır. 17 Aralık 1940 tarihinde hükümetin satın alınma görüşmelerine yeniden başlanması hususundaki talebine şirket, Türkiye'ye gelmelerinin imkânsız olduğu cevabını vermiş, müzakerelerin yine ertelenmesi talebinde bulunmuştur. Şirketin bu talebinin üzerinden dört ay geçtikten sonra, İzmir'e giden Nafia Şirketler Dairesi Başkanı, görüşmelerin artık ertelenmesinin imkânsız olduğunu, satın almanın şirketin rızasıyla yapılmasını aksi takdirde hükümetin bir takım yaptırımlar uygulayacağını şirkete bildirmiştir⁷⁹⁷.

⁷⁹⁶ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 52. (09 Ekim 1942).

⁷⁹⁷ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 53. (09 Ekim 1942).

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kararlı tutumu karşısında şirket, müzakerelerin önce İsviçre'de, daha sonra ise Viyana'da yapılmasını teklif etmiştir. Her iki teklif de hükümet tarafından kabul edilmiş olmasına rağmen, şirket yetkililerinin savaştan dolayı önce İsviçre'ye, daha sonra ise Viyana'ya gitmelerine müsaade edilmediğinden dolayı görüşmeler gerçekleşmemiştir. Nihayetinde şirketin müdürü, bir idare meclisi üyesi ve hukuk müşaviri 20 Haziran 1942 tarihinde Ankara'ya gelmişlerdir⁷⁹⁸. Ancak Ankara'ya gelen bu heyetin, şirketin satış işlemlerini gerçekleştirme yetkisi bulunmamaktaydı. Heyetin geliş gayesi, satış işlemlerini müzakere edilme tarihini bir kez daha erteleyebilmektir. Bu süreçte hükümet, şirkete bir ay daha ek süre vermiş, ancak bununla birlikte Eylül 1942 tarihine kadar satış işlemlerine dair herhangi bir gelişme olmaz ise, şirketi tek taraflı olarak satın alacaklarını, 23 Haziran 1942 tarihinde şirket yetkililerine bildirmişlerdir⁷⁹⁹. Bunun üzerine şirket yöneticileri, Türk hükümeti tarafından kendilerine tanınan süre içerisinde yönetim kurulunu toplamak üzere çalışmalarını başlatmışlardır. 23 Eylül 1942 günü toplanan şirket yönetim kurulu, işletmenin satış işlemleri için yönetim kurulu başkanı olan Bett ile şirket müdürü Gormenzo'yu yetkili tayin etmiştir. Ancak Türk hükümetiyle satış müzakerelerini Gormenzo yürütmüştür⁸⁰⁰. Yaklaşık 6 yıl süren görüşmelerin neticesinde taraflar anlaşmış ve 24 Haziran 1943 tarihinde, İzmir Tramvay ve Elektrik Şirketi'nin satın alınmasına dair sözleşme imzalanmıştır.

D. Şirket Satın Alınma Sözleşmesi ve İzmir Belediyesi'ne Devri

24 Haziran 1943 tarihinde İzmir Tramvay ve Elektrik Şirketi, taraflar arasında imzalanan sözleşme ile devlet tarafından satın alınmıştır. Sözleşmeyi hükümet adına Trabzon Milletvekili ve Nafia Vekili Sırrı Day ile şirket adına şirket müdürü M.S. Gormezano imzalamışlardır. Buna göre⁸⁰¹;

Hükümete devir ve temlik edilen hak ve mallar

⁷⁹⁸ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 54. (09 Ekim 1942).

⁷⁹⁹ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 54. (09 Ekim 1942).

⁸⁰⁰ Yeni Asır, 30 Eylül 1942.

⁸⁰¹ BCA. 030.18.1.2.102.49.18 (8 Temmuz 1943); T.C. Resmi Gazete, 27 Temmuz 1943, s.5585-5588; Düstur, Üçüncü Tertip, Cilt 24, Ankara 1956, s. 613-616.

1. Hükümetle aralarında hâsıl olan mutabakat üzerine Şirket;
 - Hükümetle şimdiye kadar akdetmiş olduğu bütün imtiyaz mukavele, şartname zeyilleriyle ihtilâfnamelerden doğan veyahut Hükümet tarafından her ne suretle olursa olsun Şirkete verilmiş olan asli ve fer'i bütün imtiyaz haklarıyla menfaatlerini,
 - İzmir, Karşıyaka, Buca ve Bornova'da Şirketin mülkiyet ve tasarrufu altında bulunan ve ya irtifak hakkına sahip olduğu bütün elektrik tesisatını; bilcümle aksam ve teferruatıyla birlikte muhavvile merkezlerini ve yeraltı ve yer üstü isal ve tevzi şebekelerini; her türlü tesisat, müştemilât ve teferruatı dahil olmak üzere Karaağaç'taki merkez fabrikasını; Bahribaba'daki tâli merkezi, bilumum depo ve mağazalarıyla bunlarda mevcut kömür, yağ, eski ve yeni her türlü elektrik alet, edevat ve malzemesini, her nevi makine ve muayene cihazlarını ve yedek aksamının; bilumum tramvay tesisatını ve teferruatıyla birlikte arabaları, atölye ve nakil vasıtalarını; bütün arsalarla binalarını; şirkete ait bütün mobilya, mefruşat ve demirbaş eşyasını ve kırtasiye levazımını; velhasıl bu mukavelede yazılı diğer hükümler mahfuz kalmak üzere Şirketin Türkiye'de mevcut menkul ve gayrimenkul bütün mal, hak ve menfaatlerini,

Aşağıda yazılan hükümler dairesinde ve 1 Ocak 1943 tarihinden muteber olmak üzere Hükümete devir ve temlik ve Hükümet dahi bu devir ile temlik kabul etmiştir. Binaenaleyh Şirketin kendi usulleri veçhile eskisi gibi devam edecek işletme muamelâtının 1 Ocak 1943 tarihinden itibaren vereceği kâr ve zararlar Hükümete ait olacaktır. Şirket fiili devir tarihine kadar tesisatı ve devir ve temlik olunan malları şimdiye kadar olduğu şekilde işletecek ve hüsnü muhafaza edecek ve bunlardan hiçbir kıymeti elden çıkarmayacaktır. Ancak Şirket, tesisatın işletme, tevsiat (branşmanlar dahil) ve tamirat işleri için mevcut veya işletme icabı yeniden alacağı malzemenin kendi usulleri dairesinde kullanmak, sarf etmek ve mutat veçhile abone ve Belediyelere veya Nafia vekâletinin müsaadesi alınmak şartıyla başkalarına satmak ve ya sair hususlarda kullanmak hakkına haiz olacaktır. Satılan malzemenin bedeli Hükümete ait olacaktır. Hükümet yukarıda sayılan bütün malların şimdiki hal ve vaziyetlerini bildiğini ve bunların bu hal ve vaziyetleriyle devir ve temlikini kabul etmiştir.

Üçüncü şahıslara karşı haklar ve borçlar

2. 1 Ocak 1943 tarihine kadar şirketin yağıdığı bütün akit ve fiillerinden veya sebebiyet verdiği hadiselerden doğan haklarla borçlar ve mesuliyetler bu mukavele hükümleri mahfuz olmak kaydıyla Şirkete aittir. Ancak 1 Ocak 1943 tarihinden önce Şirket tarafından yapıp da hükümleri bu tarihten sonraya da sâri olan akitler eskisi gibi mer'i kalacak ve bu akitlerden 1 Ocak 1943 tarihinden önce doğan hak ve borçlar Şirketçe ve bu tarihten sonra doğacak hak ve borçlar dahi Hükümetçe istimal ve ifa olunacaktır. Bu kabil ve akitlerin

mahiyetleriyle akitlerinin isimlerini gösteren liste bu mukavelenameye bağlıdır.

Mezkur listede yazılı akitler dolayısıyla 1 Ocak 1943'ten sonraki zamana ait olmak üzere Şirket tarafından peşin olarak tesviye edilmiş paralardan bu tarihten sonraya müteallik kısmı Şirkete tediye edilecektir. 1 Ocak 1943 tarihinden önceye mağazaya girmiş ve yukarıdaki fıkrada yazılı hesaplara kaydedilmiş bulunan malların bedeli şirket tarafından ödenecektir. İşletmenin temini için 1 Ocak 1943 tarihinden sonra Şirketçe yapılmış ve listesi bu mukaveleye bağlı olan akitler, olduğu gibi Hükümet tarafından ifa edilecektir. Bu mukavelenamenin imzası tarihinden fiili devir tarihine kadar yapılacak bu kâbil akitler için de aynı şekilde muamele edilecektir. Ancak Şirket mevzun ehemmiyetli akitleri Nafia Vekaletine evvelden haber verecektir.

Şirketin Müşterileriyle Olan Münasebetlerinin Tasfiyesi

3. Şirketin müşterileriyle akdelediği bilumum mukaveleler abonman senetlerinden halen meriyette bulunanlar, eskisi gibi mer'i kalacaktır. Faturaların tanzimi tarihi ne olursa olsun müşterilerin 1 Ocak 1943 tarihinden evvelki zamana taallük eden borçları Şirkete aittir. 1942 ve 1943 senelerine sâri olan faturalarda Şirketin alacağı, faturanın taallük ettiği bütün müddet ile 1942 senesine ait günlerin adedi nispetinde hesap olunacaktır. Sarfiyatı her gün kaydolunan büyük müşteriler için hesap, bu, günlük kayıtlar üzerinden yapılacak ve günlük kayıtları olmayanlar hakkında evvelki fıkra hükmü tatbik edilecektir.

Yukarıda yazılı esaslara göre Şirket'e ait olup fiili devir tarihine kadar tahsil olunan paraları Şirket alacak ve tahsil olunmayan paralar mümkün oldukça Hükümetçe tahsil edilecek ve tahsil edilen miktar üzerinden %5 tahsil ücreti alınıldıktan sonra mütebakisi Şirket'e verilecektir. Ancak tahsil edilemeyen paralar için Hükümet takibat yapmayacağı gibi tâhsilat işleminden dolayı da bir mesuliyet kabul etmez. Şirket bu alacaklarını takipte muhtardır.

Şirketin müşterilerinden gerek nakden ve gerek teminat mektubu olarak almış olduğu her türlü avanslar ve depozito akçeleriyle iştirak hisseleri ve teminatlar, sahipleri malûm olsun olmasın, muhasebe kayıtlarına göre fiili devir tarihinde Hükümete teslim edilecektir. İsimleri malum olan hak sahipleri için aynı tarihte bir cetvel verilecek ve adresleri malûm olanların adresleri dahi bu cetvelde gösterilecektir. Şirket her müşterinin hesabında yazılı paralardan ve ya herhangi teminatlarından alacağının ödenilmemiş miktarının mahsup edilmesini istemek hakkını muhafaza eder.

Teslim Edilecek Evrak ve Vesikalar

4. Şirket bütün şebekeleriyle fabrika ve tesisatına ait plân, proje, etüd ve her türlü fenni evrakı, gayrimenkullerine ait tasarruf vesikalarını, işletme işlerine ait her türlü evrak ve istatistikleri ve grafikleri ve tarife etüdlerini Şirketin aboneleriyle akdedip halen cari bulunan umumi ve hususi bilumum mukaveleleriyle abonman senetlerini ve bunlara müteallik her türlü evrak ve defterleri, muhasebe, kasa, mağaza, demirbaş eşya defterleri gibi esas ve muavin defterlerini (hem Türkçe, hem Fransızca tutulan defterlerin yalnız Türkçeleri teslim edilecektir.) malzeme siparişine ait dosyaları bilânço defterleriyle anekslerini, şebekeye müteallik fotoğraf ve haritaları, memurlara ait sicil dosyalarını, kütüphanesinde mevcut bütün kitap ve mecmua ve dökümanları, ikinci madde mucibince Hükümete intikal edecek akitlere müteallik dosyaları Hükümete teslim edecektir. Şirket, İdare Meclisi ve Umumi Heyet içtimalarına ait mukarrerat ve zabıt defterlerini muhafaza edecektir. Şirket Belçika'daki Teknik idaresiyle (teknik bürosuyla) yaptığı muhaberatı ve işletmeye lâzım olmayan hususi mahiyeti haiz evrakı alabilecektir. Her iki taraf, diğerlerinde kalan eski ve yeni evrak ve vesaiki lüzumu halinde tetkik etmek ve icabında musaddak suretlerini bırakmak şartıyla asıllarını almak hakkını muhafaza eder. Her iki taraf kendisinde bulunacak evrak ve defterlerden dolayı Ticaret Kanununun 75. Maddesinde muharrer vecibeyi ayrı ayrı tekabül eder.

Malların Tescili

5. Birinci madde ile Hükümete devir ve temlik edilen gayrı menkullerin ve icab eden menkullerin tapu ve kadastro ve diğer dairelerde kayıt ve tescilleri muamelesinin icrası Hükümetçe temin olunacaktır. Şirket, gayrı menkullerin Hükümet uhdesine devir ve ferağı için hükümetin göstereceği bir ve ya birkaç şahıs adına tapuca tescile elverişli olacak şekilde bir vekâletname vermekle bu husustaki taahhüdünü ifa etmiş sayılacaktır. Şirkete ait arsalar üzerinde yapılmış olan binaların tapuda kayıtları icra edilmemiş ise bu kayıtların ikmalî için yapılacak muamele ve masraflar Hükümetçe ifa edilecektir.

Demir ve Temlikten Hariç Kalanlar

6. Şirketin 31 birinci kanun 1942 tarihinde kasalarında ve bankalarda mevcut paralarıyla cüzdanında teşkil eden esham ve kıymetler ve gerek hariçteki alacaklarına, hissedarlarına, teknik bürosuna ve saireye olan borçlarına mukabil Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'na tevdi ettiği ve edeceği meblâğlar ve gerek mezkûr tarihten evvelki zamanlara ait faaliyetinden dolayı alelîtlak?? Tahakkuk etmiş ve edecek alacakları ve kendisine tesviyesi lazım

gelecek meblâğlar ve iş bu meblâğlar ile alacakların gelirleri tamamen Şirketin malı olarak kalacak ve bu mukavele hükümleri mahfuz kalmak şartıyla hiçbir kayıt ve blokaja tabi tutulmayacaktır.

Yukarıda yazılı paralar 8. maddede gösterildiği veçhile muhasematın hitamını müteakip yine mezkur maddede yazılı paralar hakkında kabul edilen esaslar dahilinde ve ancak İsviçre frangı ile münasebet tesis edilmeksizin doğrudan doğruya Türk lirası olarak muameleye tabi tutulmak kaydıyla Şirketçe transfer edilebilecektir.

Bununla beraber 1943 senesinden (1943 senesi dahil) itibaren muhasematın sonunu beklemeden vuku bulacak talebi üzerine Şirkete bloke paraların harice transferi hakkındaki kararnameler hükümleri mucibince yekûnu senevi iki yüz elli bin lirayı tecavüz etmeyecek miktarda mal ihraç mezuniyeti verilecek ve bu mezuniet aynı hükümler dahilinde Avrupa Kıtası'nda muharip olmayan devletlerden İsveç, İsviçre ve Portekiz hariç olmak üzere transferlerine kadar devlet tahvilleri ve ya tasarruf bonoları satın almaya dahi mezundur.

Resim, Vergi ve Masraflar

7. Bu mukavele mucibince Hükümete devredilen bilumum malların devir ve ferağı için yapılması icabeden masralarla harçlar ve damga resimleri ve Evkafa ait taviz bedelleri ve bu mukavelenin icrasına taalluk eden muamelelerin tabi bulunduğu bütün resim ve vergiler ve gerek bu mukavelenin gerekse bunun hükümlerine göre verilecek makbuzların tabi bulunduğu damga resimleri Hükümet'e aittir. Bu mukavelede zikredilen ve Şirket'e ait bulunan meblağlar ile yine bu mukavele mucibince bu meblağların faiz ve gelirleri tasfiye sonuna kadar her türlü vergiden muaf olacaktır. Ancak Maliye Vekaleti'nin muvafakatı halinde yukarıda yazılan meblağı banka mevduatı ve tasarruf bonusu ve devlet tahvilleri haricindeki işlerde kullandığı takdirde bu muamelattan mütevellit gelirleri umumi hükümlere tabi olacaktır. 8. maddenin ihracat münasebetiyle vazeylediği mükellefiyet hükümleri mahfuzdur. Şirketin tasfiyesi ve bunun için yapılacak tescil ve diğer muameleler hiçbir vergi ve resim ile mükellef tutulmayacaktır.

Satın alma Bedel ve Faizinin Ödenmesi ve Transferi

8. Bu mukavelenamenin 1. maddesi mucibince yapılacak devir ve temlik mukabilinde Hükümet'in Şirket'e ödeyeceği meblağ on milyon iki yüz yirmi üç bin sekiz yüz İsviçre frangı muadili Türk lirasıdır; bu meblağ Avrupa'da ve Akdeniz havzasında (nihai sulh muahedesi akdedilmemiş olsa dahi) muhasematın fiili ve ya hukuki hitamından sonra hulûl edecek ikinci ayın sonunda İsviçre frangının İstanbul borsasında o ayın son yedi gününün çek satış ve alış

kapanma fiyatlarının vasati üzerinden Türk lirasına tahvil edilmek suretiyle Şirket nam ve hesabına Şirket'in Türkiye'de göstereceği bir bankaya Hükümetçe tevdi edilecektir.

İş bu bedele 1.1.1943 tarihinden itibaren ödeme tarihine kadar Şirket lehine senevi %5 basit faiz vermeyi Hükümet taahhüt eder. Bu faiz dahi İsviçre frangı olarak hesaplanacak ve mubayaa bedeli hakkında yukarıda gösterildiği veçhile Türk parasına tahvil edilerek mubayaa bedeli ile birlikte ödenecektir. Ancak Şirket birincisi 31.12.1943 tarihinde ve diğerleri bu tarihten itibaren her altı ayın sonunda olmak üzere faizleri 31.12.1943 tarihinde ve ya müteakip her altıncı ayın sonuncu gününde İsviçre frangının Avrupa borsasında vâde tarihine tekaddüm eden son yedi günün çek alış ve satış kapanma fiyatlarının vasatı üzerinden Türk lirasına çevrilerek kendisine ödenmesini isteyebilir. Bu suretle tesviyesi istenecek mebalîğ Şirket namına ve Şirketçe gösterilecek Türkiye'deki bir bankaya tevdi olunacak ve bu paradan tasfiye muamelesiyle taahhüdât ve vecibeleri için lüzumlu göreceği meblağı ayırdıktan sonra Şirket, mütebakisini aşağıda gösterilen transfer muamelesinin icrasına kadar; devlet tahvilleri, tasarruf bonoları mubayaaasında kullanabileceği gibi intihab edeceği bir bankaya da yatırabilecektir.

Diğer taraftan Şirket'in hariçteki hissedarları ve alacaklıları gerek doğrudan doğruya Şirketin elinde bulunan ve bulunacak ve gerek kendilerine olan borçlarına mukabil Şirketçe namlarına bankalara yatırılmış ve yatırılacak olan mebalîği mümessilleri marifetiyle ve talepleri üzerine Maliye Vekâlet'inin müsaadesiyle Türkiye'de her türlü iş ve teşebbüslerde kullanabileceklerdir. Şirket tarafından vâdesinde istenmeyen faizler mubayaa bedeliyle birlikte ödenecektir.

Birinci ve ikinci fıkra mucibince ödenecek mebalîğ ve gelirleri transfer edilinceye kadar Şirketçe, üçüncü fıkrada zikredilen faizler hakkında gösterilen şekilde istimal edilebilecektir. Bu uretle ödenecek mubayaa bedeli ve faiziyle bu bedel ve faizin gelirlerinin Şirketçe Türkiye'de intihap olunacak malların bizzat ve ya bilvasıta- bu maddenin birinci fıkrasında zikredilen muhasematın hitamından sonra hulûl edecek ikinci ayın sonundan itibaren- dilediği yerden iştirası ve İsveç ve İsviçre hariç olmak üzere diğer Avrupa memleketlerine ihracı ve ya Türkiye'den bu memleketlere ihraç olunacak malların bedelini tediye ile mükellef bulunan mali ve ticari teşekküllere devir suretiyle transferlerine müsaade edilecektir.

Bu transferler için yukarıda mezkur memleketlere başka memleketlerin ilâvesi Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin müsaadesiyle kabil olabileceği gibi Hükümetçe Türkiye'de döviz

takyidatı kaldırıldığı takdirde Şirket paralarını serbest dövizle ihraçta muhtar olacaktır. Ancak bu memleketlerden müsaade alınması icap ederse bu müsaade Şirketçe alınacaktır.

Şurası mukarrerdir ki bu transferlerden dolayı Şirket, yukarıdaki fıkrada yazılı memleketlere diğer eşhas tarafından herhangi şekil ve suretle ihraç olunan mallar için kanunları mucibince alınanlardan gayri herhangi bir vergi, resim, prim veya takas hakkı ve ilah... namlarıyla bir para tediye etmeyeceği gibi herhangi bir tahdid ve takyide de tabi tutulmayacaktır. Harice gönderilecek eşya bedellerini ne şirket ve ne de devir halinde devri alan şahıs veya teşekkül, memlekete getirmeye mecbur tutulmayacaktır.

Bundan maada hükümet, Türk Devleti'nin harici alacaklarının cümlesine tatbik edilmek üzere umumi tedbirler almaya lüzum gördüğü takdirde şirket, mübayaa bedeli ve faizlerinin transferinde mal mübayaa ve ihracında mümasil şirketler ve Türk Devleti'nin hal ve istikbalin diğer harici alacaklar arasında -hükümete sırf banka avansı mahiyetinde yapılmış olan avansların, alacaklıları hariç olmak üzere- en müsait muameleye mazhar olandan daha az müsait bir muameleye tabi tutulmayacaktır.

Şirketin Memur ve Müstahdemleri

9. Müdür müstesna olmak üzere, Şirketin Nafia Vekâleti'ne vermiş olduğu 11.5.1943 tarihli listelerde gösterilen kadro dahilinde fiili devir tarihinde hizmette bulunacak bilcümle memur, müstahdem ve işçileri Hükümet'e intikal edecektir. Mukavelenamenin imzası tarihinden itibaren kadrodaki esaslı değişiklikler ancak Nafia Vekâleti'nin müsaadesiyle yapılabilecektir. Şirketin memur ve müstahdem ve işçilerine karşı gerek kanun hükümlerinden ve gerek iş akitlerinden doğan her türlü taahhüt ve vecibeleri Hükümet'e intikal etmiş olacak, bu sebeple Şirket her nam ile olursa olsun hiçbir tazminata mecbur kalmayacağı gibi bu memur ve işçiler tarafından kaza mercilerine ikame olunup rüyet edilmekte bulunan dâvalar dahi bu mukaveleye bağlı listede zikredilmiş olmak şartıyla Hükümet'e geçmiş olacaktır. Ancak bu mukavelenamenin imzası tarihinden evvel ikame edilip listede yazılı olmayan davalar Şirket'e râci kalacaktır. Şirketin 1.1.1943 tarihinden evvel memur ve müstahdemlerine vermiş olduğu avanslar, her bir avansın tabi bulunduğu müteamil şartlar dahilinde Hükümetçe Şirket hesabına dahil edilecektir. Ancak tahsil edilemeyen paralar için Hükümet takibat yapmayacağı gibi tahsilât işinden dolayı da bir mesuliyet kabul etmeyecektir. Şirket bu alacaklarını takipte muhtardır. Şirket, memur ve müstahdemlerinden almış olduğu kefalet paralarıyla sair her türlü teminatı, sahiplerinin isim ve hüviyetlerini havi listeleri ile birlikte fiili devir tarihinde hükümet'e teslim edecektir.

İbra

10. Hükümet ve Şirket, şimdiye kadar akdedilmiş olan bütün imtiyaz mukavele, şartname ve zeyilleriyle itilâfnameler ve Şirket'e tebliğ edilmiş olan her türlü kararlar mucibince birbirlerine karşı haiz oldukları bütün hak ve vecibelerle 1 Ocak 1943 tarihinden evvelki zamana ait (vergi ve resme-belediye ve vilayet hususi idaresi vergi ve resimleri hariç- müteallik her türlü mükellefiyet ve mesuliyetler de dahil olduğu halde) her türlü iddia ve mutalebelerden birbirlerinin zimmetlerini 8iş bu mukavele hükümleri mahfuz kalmak kaydıyla) mütekabilen ibra etmişlerdir.

Hükümet ve Şirket imtiyaz mukavelelerinin, müşterilerden tahsil olunan paralara mütedair bulunan tatbikatından dolayı da her türlü mesuliyetten birbirlerini mütekabilen tebriye ederler. Şu kadar ki, Hükümet'in ve Hükümet'e mensup dairelerin ve İzmir, Bornova ve Buca Belediyeleri'nin ve bu Belediyelere bağlı daire ve müesseselerin 1 Ocak 1943 tarihinden evvelki zamanlara ait abonman mukavelelerinden yapılan işlerden, mahkemeler ve suret-i umumiyede sair daire ve makamlar nezdinde para teminatı ve ya teminat mektubu suretiyle yapılan tevdiatdan mütevellit Şirket alacakları bu icradan hariçtir. Ancak Şirket'in 1942 senesi bilânçosunda ilk tesisat, kiraya verilmiş saatler ve teferruatı hesaplarına ve ambarlar hesabına geçirilmiş olan inşaat ve tesisat ve malzeme bedellerinden mütevellit matbuatı istemeye hakkı olmayacaktır.

Hakeme Müracaat

11. Bu mukavelenamenin tefsir veya icrasından dolayı Hükümet'le Şirket arasında çıkacak her türlü ihtilâf diğer tarafın yazılı tebliğinin vusulünden itibaren 30 gün zarfında her iki tarafça tayin edilecek iki hakem tarafından hal olunacaktır. Bu hakemler, tâyinleri tarihinden itibaren iki ay zarfında ihtilâf hakkında ittifakla karar verecekler yahut icap ediyorsa, reyler arasındaki tesaviyi izale için bir üst hakem tayin eyleyeceklerdir. Gerek otuz günlük mehil zarfında iki taraftan birinin hakeminin tayin edilmesi, gerek üst hakemin intihabı hususunda hakemler arasında ittifak hasıl olmaması halinde bu cihet en ziyade süratle davranan tarafın müracaatı üzerine İsviçre Federal Mahkemesi Reisi tarafından hallolunacaktır. Hakem kararı kâti ve derhal vacibülnfaz olacaktır.

İki taraftan her biri kendi hakeminin masraflarını deruhde edecek ve üst hakemin ücreti ile hakeme müracaat yüzünden doğan müşterek masraflara yarı yarıya iştirak eyleyecektir. İş bu mukavelenamede kararlaştırılan satın alma bedelinin ve faizlerinin Hükümet tarafından tediyesi hiçbir halde Hükümet'le Şirket arasında çıkacak ihtilaflar yüzünden tehir ve tatil edilemeyecektir.

Tesisatın Hükümet'e Fiilen Devir ve Teslimi

12. İş bu mukavelenamenin 14. madde mucibince tekemmül etmesini müteakip fiilen devir ve tesellüm muamelesi Nafia Vekâleti'yle Şirket tarafından intihap olunacak heyet marifetiyle yapılacaktır.

Mukavelenamenin Muteber Metni

13. Bu mukavele Türkçe ve Fransızca olarak 24.6.1943 tarihinde imza ve teati edilmiştir. İhtilâf vukuunda Türkçe metin muteberdir.

Mukavelenin Tasdiki

14. Bu mukavele bir taraftan Hükümetçe, Büyük Millet Meclisi'nin ve diğer taraftan Şirketçe hissedarlar umumi heyetinin tasdikine arz edilecek ve neticesi her iki tarafça diğerine alelusul tebliğ olunacaktır. Tasdik muamelesi en geç 1943 senesi sonuna kadar tekemmül etmediği takdirde bu mukavele taraflarca hükümsüz sayılabilecektir.

Anlaşmanın son maddesinde belirtildiği üzere, sözleşmenin en geç 1943 yılı sonuna kadar Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından onaylanması gerekiyordu. Türkiye Büyük Millet Meclisi 19 Temmuz 1944 tarihli ve 4483 numaralı kanun ile “İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi İmtiyazıyla Tesisatının Satın Alınmasına Dair Mukavelenin Tasdiki ve Bu Müessesenin İşletilmesi Hakkında Kanunu” onaylamıştır. Kanun şu şekildedir⁸⁰²;

1. İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi imtiyaz ve tesisatın satın alınmasına dair 24.6.1943 tarihinde Nafia Vekili ile salâhiyetli şirket murahhası arasında imza ve teati edilmiş olan bağlı mukavelename tasdik edilmiştir.
2. Satın alma mukavelenamesi damga resimlerinden muhaktır. Bu mukavelenamede Hükümet'e ait olduğu gösterilen bütün vergilerle resim ve harçlar ve bu vergilerin munzam kesirleri mukavelenamenin 14. maddesi mucibince tasdikinin tamamlanması şartıyla aranmaz.
3. Satın alma mukavelenamesi ve merbutları mucibince hükümetçe Şirket'e ödenmesi kabul edilen paralar işletmeyi elinde bulunduran muvakkat idare veya belediyece vadelerinden 10 gün evvel Maliye Vekaleti namına Merkez Bankası'na tediye edilir. Muvakkat idare veya belediyenin satın alma bedelini ödemek maksadıyla belediyeler bankasından veya diğer banka ve müesseselerden yapacağı istikraza Maliye Vekaleti kefalete mezundur.

⁸⁰² T.C. Resmi Gazete, 27 Temmuz 1943, s.5585.

4. Satın alınan tesisat ve emvalin işletilmesi için 1944 takvim yılının sonuna kadar faaliyette bulunmak üzere hükmi şahsiyeti haiz ve hususu hukuk hükümlerine tabi Nafia Vekilliği'nce bağlı muvakkat bir idare kurulmuştur. Muvakkat işletmenin; idaresinde, hesap usullerinde, memur ve müstahdem ücretlerinde, mubayaalarında ve sair bütün muamelelerinde şirket zamanında câri usul ve esasların tatbikine devam olunur. Muvakkat idare; 1944 takvim yılı sonuna kadar imtiyaz mukavelenesindeki haklardan istifade eder. Muvakkat idareye ait hesaplar her takvim yılı sonunda Divan-ı Muhasebatça tatbik edilir. Bu idarenin malları devlet malı hükmündedir. Bunlara karşı ika olunacak zararlar için ceza tatbiki bakımından devlet mallarına karşı işlenen suçlara ait hükümler tatbik olunur.
5. Muvakkat idare uhdesinde bulundurduğu bütün tesisatı, emval ve saireyi bütün hak ve vecibeleriyle birlikte 1.1.1945 tarihinde İzmir Belediyesi'ne devreder. Ancak Hükümet lüzum gördüğü takdirde devir bu tarihten evvelde yapılabilir. İzmir Belediyesi bu hizmete ait işleri, bu kabil müesseseler için umumi bir işletme kanunu çıkıncaya kadar mülhak bütçeli bir müessese halinde idare eder. Şu kadar ki, bu müessesenin abonelerle olan münasebetlerine, hizmetlerin ifasına, tarifelerin tespitine, tesislerin tevsi ve tadil ve temdidine ve işletme ile ilgili sair hususlara dair olup şirketçe tatbik edilmiş usul ve esaslar Nafia Vekilliğince tadil ve yenilerinin vazına kadar mer'i ve muteberdir.

Muvakkat Birinci Madde- Bu kanunun neşri tarihinde İzmir Tramvay ve elektrik Türk Anonim Şirketi'nde müstahdem olanlardan muvakkat idareye nakledilenlerin 5. Madde mucibince kurulacak işletme müessesine tayinlerinde müktesep hak dereceleri 3659 sayılı kanunun muvakkat birinci maddesi hükümlerine göre tespit edilir. Bu esasa göre dereceleri tespit edilenlerin almakta oldukları aylıklar, girdikleri derece aylıklarından fazla ise diğer daire ve müesseselerde müktesep hak teşkil etmemek şartıyla ve terfi suretiyle telâfi edilinceye kadar bu fazlalığın ödenmesine devam olunur.

Muvakkat İkinci Madde- Evvelce Şirket tarafından muafan geçirilmiş olan malzemedan tahsis edildikleri yerlerden başka yerlerde kullanılmış olanların dahi gümrük resminden muaflığı kabul edilmiştir.

Muvakkat Üçüncü Madde- Şirket tarafından vergi ve resimlerden muaf olarak şimdiye kadar hariçten ithal edilmiş olan bütün mallar için ithal sırasında alınan vergi ve resimler bu devir münasebetiyle aranmaz.

6. Bu kanun yayımlandığı tarihten itibaren geçerlidir.
7. Bu kanunun hükümlerini yürütmeye; Dâhiliye, Maliye, Nafia ve Gümrük ve İnhisarlar vekilleri memurdur.

İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi'nin hükümet tarafından satın alınmasının ardından, şirketin devir işlemleri 1 Eylül 1943 tarihinde gerçekleşmiştir. Bu süreçte İzmir Tramvay ve Elektrik İşletme İdaresi adıyla geçici bir idare kurulmuş ve işletmenin başına da Emin İplikçi getirilmiştir. Geçici idare, 31 Aralık 1944 tarihine kurumu idare etmiş ve bu tarih itibariyle de, işletmeyi İzmir Belediyesi'ne devretmiştir⁸⁰³.

⁸⁰³ Yeni Asır, 2 Eylül 1943.

IV. BÖLÜM: TRAMVAY İMTİYAZI

XIX. yüzyılın başlarından itibaren Batı'da hızla artan sanayileşme faaliyetleri, kent merkezlerini yavaş yavaş birer cazibe merkezi haline getirmeye başlamıştır. Sanayileşme ile birlikte artan refah düzeyi, kent merkezlerinde değişim ve gelişim sürecini, yani modernleşmeyi de beraberinde getirmiştir. Modern kentlerin temellerinin atıldığı bu süreçte insanoğlu, günümüzde olduğu gibi yeni iş olanakları, daha iyi eğitim imkânları ve kent yaşamına duyulan özenti vs. gibi nedenlerle kırsal alanlardan, şehirlere göç etmeye başlamışlardır. Böylelikle kentlerde nüfus artmış ve kentin sınırları da gündün güne genişlemiştir. Dolayısıyla, insanoğlunun en büyük sorunlarından biri olan ulaşım, artık kent merkezleri için de bir problem haline almaya başlamıştır. Bu süreç ise, insanlar için kent içi toplu ulaşım ihtiyacını ortaya çıkarmıştır.

İnsanları, şehir içinde herhangi bir noktadan farklı bir yere, toplu ulaşım aracıyla taşıma fikri, yine aynı yıllarda yani XIX. yüzyılın ilk yıllarında ortaya çıkmıştır. Önceleri atların çektiği tramvaylar vasıtasıyla bu probleme çözüm getirilirken, daha sonraları teknolojinin ilerlemesi ile birlikte atlı tramvaylar yerlerini buharlı tramvaylara, elektrikli tramvaylara ve nihayetinde yakıt ile çalışan tramvaylara bırakmıştır.

A. Batı'da ve Osmanlı Devleti'nde İlk Tramvaylar

Tramvayların, üzerinde hareket ettiği ray sisteminin tarihi Antik Yunan'a dayanmaktadır. Zira Antik Yunan döneminde, tapınaklar arasında malzeme taşımak için, ray sisteminin ilkel hali olan "rutways" yani tekerlek yolu denilen bir sistem kullanılmıştır⁸⁰⁴. Ortaçağdan itibaren ise, daha çok madenlerde kullanılmaya başlanan bu sistemde, raylar veya diğer adıyla tekerlek yolları inşasında ağaç ve keresteden istifade edilmiştir⁸⁰⁵. Nitekim Freiburg'da 1350 yılında yapılmış olan bir vitray, ortaçağda ahşap tekerlekli yük arabaları için

⁸⁰⁴ Charles F. Klapper, *The Golden Age Tramways*, London 1961, s. 7.

⁸⁰⁵ Daniel Clark Kinnear, *Tramways Their Construction and Working*, London 1878, s. 4.

ağaçlardan ray yapıldığını ortaya koymaktadır⁸⁰⁶. Ahşap ray sistemi geliştirilerek, XVIII. yüzyıl ortalarına kadar kullanılmıştır.

Avrupa’da sanayileşme hareketlerinin artmaya başlamasıyla birlikte kömür madenleri, taş ocakları ve demir fabrikalarında kullanılan ahşap ray sistemi, artan iş yükünü karşılayamaz hale gelmişti. Zira üretimin artması, bu sistem üzerinde çalışan araçların yükünün de gündün güne artmasına sebep olmuş ve bu bağlamda ağırlaşan yük, tekerleğin ray üzerindeki hareket kabiliyetini engellemiştir⁸⁰⁷. Örneğin 1574-1674 yılları arasındaki yüz yıllık süreçte, Newcastle ile Londra arasında deniz yoluyla taşınan kömürün miktarı 20 kat artmıştır⁸⁰⁸. Dolayısıyla madenlerdeki üretim miktarı da aynı ölçüde fazlalaşmıştır. Sorunun çözümüne yönelik ilk teşebbüs, 1767 yılında, Colebrook Dale Iron Company’den gelmiştir. Şirket, bu tarihte ilk kez dökme demirden raylar imal ederek⁸⁰⁹, denemelere başlamış ve nihayetinde başarılı olmuştur. Bu tarihten itibaren modern anlamda ray sisteminin yavaş yavaş kullanılmaya başlandığını görüyoruz. Önce demiryollarında kullanılan demir ray sistemi, XIX. yüzyılın ortalarına doğru, ilk kent içi toplu ulaşım aracı olan atlı tramvaylarda kullanılmaya başlamıştır.

a. Batı’da Tramvayın Kullanılmaya Başlanması

Zamanın şartları göz önünde bulundurulduğunda, modern tramvay olarak kabul edilebilecek ilk araç, 1831 yılında inşa edilen Newyork-Harlem demiryolu hattı üzerinde, 1832 yılında hizmete girmiştir⁸¹⁰. Bu sistemde, vagon olarak tabir edebileceğimiz araç raylar üzerine yerleştirilmekte ve duruma göre 2 veya 4 at tarafından çekilmekteydi. 1832 yılında Newyork’ta gerçekleşen ilk teşebbüs ilk etapta çok başarılı olmasa da⁸¹¹, gelecek yıllar için umut verici olmuştur. Nitekim kısa bir müddet sonra Newyork’ta gerçekleşen ilk teşebbüsten alınan cesaretle, yavaş yavaş Amerika’nın diğer şehir ve kasabalarında tramvaylar çalışmaya

⁸⁰⁶ Ural Akbulut, “Tramvay ve Tarihi Raylı Sistemler”, www.uralakbulut.com.tr/.../TRAMVAY (Erişim 26.09.2011).

⁸⁰⁷ Klapper, a.g.e., s.8.

⁸⁰⁸ Philip S. Bagwell, The Transport Revolution, London 1988, s. 76.

⁸⁰⁹ Kinnear, s. a.g.e., 4.

⁸¹⁰ Kinnear, a.g.e., s. 6,354.

⁸¹¹ Vahdettin Engin, “İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları”, Osmanlı’da Ulaşım, Editörler Vahdettin Engin vd. , İstanbul 2012, s. 343.

başlamıştır⁸¹². Bu anlamda atlı tramvay fikrini ilk kez ortaya atan ve Newyork'ta uygulamaya koyan Fransız mühendis M.Loubat'dır. Nitekim Loubat'ın girişimleri neticesinde, Newyork-Brodway'de bulunan 4. Cadde'ye raylar inşa edilmiş⁸¹³ ve bu suretle 1842 yılından itibaren Newyork'ta⁸¹⁴ atlı tramvaylar ile kent içi toplu ulaşım gerçekleştirmeye başlamıştır. Newyork'tan sonra, Boston-Cambridge'de 1856, Baltimore ile Chicago'da 1859 ve Philadelphia'da da 1858 yılından itibaren atlı tramvaylar çalışmaya başlamıştır⁸¹⁵.

Mühendis Loubat 1853 yılında Fransa'ya gelmiş ve Paris'te bir tramvay hattı inşa etmek için girişimlerde bulunmuştur⁸¹⁶. Yerel idareden gerekli izinlerin alınmasından sonra, Compagnie General Des Omnibus Şirketi tarafından Fransa'nın ilk atlı tramvay hattı olan Serves-Boulogne inşa edilmiştir. Yine 1855 yılında, The Tramway Nord Co. tarafından da Etoile-Trone ve Porte Maillot-Pont de Neulliy hatları inşa edilmiştir. Lille, Nantes ve Le Havre gibi ülkenin diğer şehirleri de kısa bir müddet sonra atlı tramvaylara kavuşmuştur⁸¹⁷.

Aynı yıllarda İngiltere de atlı tramvayla tanışmıştır. Ülkede ilk tramvay hattı, Amerikalı George F. Train tarafından 1857 yılında Londra'da inşa edilmiştir. Atlı tramvaylar Liverpool şehrinde ise ilk kez 1865 yılında hizmet vermeye başlamış ve çok kısa bir sürede ülke geneline yayılmıştır. Nitekim 30 Haziran 1872 tarihine gelindiğinde İngiltere ve Galler'de toplam 132 mil uzunluğunda (1 mil-1.6 km) tramvay hattı faaliyetteydi⁸¹⁸. Ülkedeki tramvay hatlarının uzunluğu, 1878 yılına gelindiğinde 237 mile ve 1898 yılında da 938

⁸¹² Rodney Carlisle, *Scientific American Inventions and Discoveries*, New Jersey 2004, 308.

⁸¹³ Maxwell Gordon Lay, *Ways of the World, A History of the Worlds Roads and of the Vehicles That Used Them*, New Jersey 1992, s. 133.

⁸¹⁴ Florence Lipsky, *San Francisco: The Grid Meets the Hills*, Marseille 1999, s. 67; Ertan Ünal, "İlk Tramvay – Son Tramvay", *Hayat Tarih Mecmuası*, Cilt 2-Sayı 4, İstanbul 1968, s. 67.

⁸¹⁵ Jim Harter, *World Railways of the Nineteenth Century-A Pictorial History in Victorian Engraving*, Baltimore 2005, s. 435.

⁸¹⁶ Klapper, a.g.e., s.13; Harter, a.g.e., s. 436.

⁸¹⁷ Harter, a.g.e., s. 436.

⁸¹⁸ Harter, a.g.e., s. 436.

mile ulaşmıştır⁸¹⁹. 1889 yılında sadece Londra'da 106 millik tramvay hattı bulunmakta ve 14 tramvay şirketi faaliyet göstermekteydi⁸²⁰.

Almanya'da ilk atlı tramvay hattı, 1865 yılında Berlin'de inşa edilmiş⁸²¹ ve Berlin-Charlottenburg arasında hizmet vermeye başlamıştır⁸²². Leipzig'te ise ilk atlı tramvay şirketi 1872 yılında kurulmuş ve Rendwitz-Connewitz hattı aynı yıl tamamlanarak, faaliyete geçmiştir. Kısa süre sonra da Lindenau'da, 8 millik bir hat inşa edilmiş ve hizmete açılmıştır⁸²³. Atlı tramvaylar Belçika'da ise, 1869 yılından itibaren kullanılmaya başlanmıştır. Brüksel'de, 4 mil uzunluğunda inşa edilen ülkenin ilk tramvay hattı, Sharbeek-Cambre arasında faaliyete geçmiştir. 1874 yılının sonunda 23 millik tramvay hattına sahip olan ülkede, 4 tramvay şirketi faaliyet göstermekteydi⁸²⁴. Cenevre'de 1862, Kopenhag ile Peşte'de 1863, Viyana'da 1865⁸²⁵, Genova'da 1869⁸²⁶, Amsterdam'da 1875⁸²⁷ yılından itibaren atlı tramvaylar hizmet vermeye başlamıştır.

Görüldüğü üzere, kent içi toplu ulaşım aracı olarak ilk kez 1842 yılında Newyork'ta kullanılmaya başlanan atlı tramvaylar, kısa süre içerisinde Amerika ve Avrupa'nın belli başlı şehirlerinde faaliyete geçmiştir. Şüphesiz bu bir teknoloji transferidir. Zira XIX. yüzyıl her yönüyle insanlık tarihi açısından teknolojik gelişmelerin en hızlı kaydedildiği çağ olmuştur. Dolayısıyla, tramvay örneğinde olduğu gibi birçok teknolojik ilerlemenin, kısa sürede kıtalar arasında bile transferinin gerçekleştiğini görmekteyiz. Nitekim Londra Omnibus (Tramvay) Şirketi yetkilileri, atlı tramvaylar hususunda Amerikalıların geldikleri safhayı yerinde incelemek ve elde ettikleri bilgileri ülkelerinde tatbik etmek üzere

⁸¹⁹ Klapper, a.g.e., s. 37.

⁸²⁰ Harter, a.g.e., s. 436.

⁸²¹ Thomas Henry Elkin-Burkhard Hofmesiter, Berlin: The Spatial Structure of a Divided City, London 1988, s. 20; Volker Rolf Berghahn, Imperial Germany 1871-1918 (Economy, Society, Culture and Politics), Oxford 2005, s. 18.

⁸²² Anthony McElligot, The German Urban Experience (1900-1945), Newyork 2005, s. 164.

⁸²³ Harter, a.g.e., s. 436.

⁸²⁴ Harter, a.g.e., s. 436.

⁸²⁵ Engin, a.g.m., s 343.

⁸²⁶ Harter, a.g.e., s. 436.

⁸²⁷ Peter Clark, European Cities and Towns (400-2000), Newyork 2009, s. 341.

1857 yılında Newyork'u ziyaret etmişlerdir⁸²⁸. Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere de, aynı yıl Londra'da atlı tramvay hattı inşa edilmiştir.

1850'li yıllardan itibaren dünya genelinde hızla kullanılmaya başlanan atlı tramvayların ömrü, Batı için çok fazla sürmemiştir. Zira elektriğin haberleşmeden sonra ilk kullanım alanlarından biri de ulaşım olmuş ve tramvayların elektrikle çalışması gündeme gelmiştir. Bu bağlamda elektrikli tramvayı dünyaya ilk tanıtan Alman Siemens firmasıdır. Werner Siemens, 1879 yılında Uluslararası Berlin Ticaret Fuarında, saatte 4 mil hız yapabilen elektrikli tramvayın tanıtımını yapmış ve tramvayı fuar alanının etrafında yürütmüştür⁸²⁹. 16 Mayıs 1881 tarihinde de⁸³⁰, Berlin-Lichterfelde elektrikli tramvay hattı hizmete açılmıştır⁸³¹. Almanya'nın ikinci elektrik tramvay hattı, 1884 yılında inşaatı tamamlanan Frankfurt-Offenbach hattıdır⁸³². Halle'de de 1891 yılından itibaren⁸³³ elektrikli tramvaylar kent içi toplu ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır.

İngiltere'yi ele aldığımızda, ilk elektrikli tramvayın 1895 yılında Bristol'de faaliyete geçtiğini görmekteyiz. Londra'da ise elektrikli tramvay hattı, 1901 yılında London United Tramways Company tarafından inşa edilerek⁸³⁴, hizmete açılmıştır. Ada'da bir başka hat ise, 1894 yılında Glasgow'da⁸³⁵ hizmet vermeye başlamıştır. Fransa'da ilk hat, 1890 yılında Clermont-Ferrand'da⁸³⁶ ve Hollanda'da yine aynı yıl içerisinde Hague şehrinde⁸³⁷, elektrikli tramvaylar, atlı tramvayların yerini almıştır. Bu dönüşüm süreci çok hızlı gerçekleşmiş ve

⁸²⁸ The Newyork Times, 29 December 1857.

⁸²⁹ David Goodman, *The European Cities & Tecnology Reader*, London 1999, s. 214.

⁸³⁰ McElligot, a.g.e., s. 165;

⁸³¹ Ralf Roth, "Interactions Between Railways and Cities in Nineteenth Century Germany; Some Case Studies", *The City and the Railway in Europe*, Edited: Ralf Roth-Marie Polino, London 2003, s. 24; Berghahn, a.g.e., s. 18; Werner Siemens aynı yıl Paris'te de elektrikli tramvayın tanıtımını yapmıştır. Bkz. Roth, a.g.m., s. 24.

⁸³² Roth, a.g.m., s. 24.

⁸³³ Peter Clark, a.g.e., s. 341.

⁸³⁴ Michael Ball-David Sunderland, *An Economic History of London*, London and Newyork 2001, s. 251-252.

⁸³⁵ Peter Clark, a.g.e., 341.

⁸³⁶ Peter S. Soppelsa, *The Fragility of Modernity: Infrastructure and Everyday Life in Paris (1870-1914)*, Yayınlanmış Doktora Tezi, The University of Michigan, 2009, s. 200. (Tez, 11 Eylül 2011 tarihinde yayınlanmıştır, ancak biz eserin tez halinden istifade ettik).

⁸³⁷ Peter Clark, a.g.e., 341.

elektrikli tramvaylar çok kısa sürede, atlı tramvayların yerini almıştır. Örneğin Amerika’da, 1890 yılında tramvayların %16’sı elektrikle çalışmaktayken, 1902 yılına gelindiğinde bu oran %97’ye yükselmiştir⁸³⁸.

Görüldüğü üzere Batı’da tramvaylar, XIX. yüzyılın ortalarından itibaren gelişen ve nüfus yoğunluğu artan hemen hemen tüm şehirlerde, kısa süre içerisinde kendisine yer bulmuştur. Atlı tramvaylar ile başlayan kent içi toplu ulaşım hizmeti, yerini daha sonra elektrikli tramvaylara bırakmış, sonraki süreçte ise motorlu tramvaylar kullanılmaya başlanmıştır. Osmanlı Devleti açısından konuyu ele aldığımızda ise, artan nüfus baskısı, yeni ekonomik sınıfların daha rahat seyahat etme talepleri ve Avrupalı sermayedarların kar yapma arzuları⁸³⁹, kısa süre içerisinde tramvayın Osmanlı Devleti’nde (İstanbul’da) kullanılmaya başlamasını sağlamıştır. Havagazı, su ve elektrik gibi diğer kamu hizmetleri ile mukayese ettiğimizde, tramvayın Osmanlı Devleti’ne transferinin çok daha çabuk gerçekleştiğini görmekteyiz.

b. Tramvayın Osmanlı Devleti’nde Kullanılmaya Başlanması

Atlı tramvaylar, Avrupa’nın önemli şehirlerinden Paris’te 1855, Londra’da 1857, Berlin ve Viyana’da 1865 ve Brüksel’de 1869 yılından itibaren kullanılmaya başlanmıştı. Hemen hemen aynı yıllarda, Osmanlı Devleti’nden de “bargirli tramvay”⁸⁴⁰ hattı tesis etmek için imtiyaz talebinde bulunulmaya başlandığını görmekteyiz. Bu bağlamda, Osmanlı Devleti’nden ilk kez 1863 yılında, Mr. Huchiadson imtiyaz talebinde bulunmuştur. Huchiadson’un İstanbul’da inşa etmeyi planladığı tramvay hattı için, mukavelename taslağı da hazırlanmasına rağmen, hükümet daha sonra imtiyazı vermekten vazgeçmiştir⁸⁴¹. Bir yıl sonra, Galata ve Beşiktaş’ta atlı tramvay hattı inşa etmek üzere imtiyaz talebinde bulunmuş, ancak bu girişimden de herhangi bir netice alınamamıştır⁸⁴².

⁸³⁸ Frank W. Geels, *Technological Transitions and System Innovations*, Cheltenham and Northampton 2005, s. 156.

⁸³⁹ Cem Emrence, “İstanbul Tramvay’ında Sınıf ve Kimlik, 1871-1922”, *Toplumsal Tarih*, Cilt XVI-Sayı:93, Eylül 2001, s. 8.

⁸⁴⁰ Osmanlı arşiv belgelerinde atlı tramvaylardan “bargirli tramvay” olarak bahsedilmektedir.

⁸⁴¹ Öztürk, a.g.t., s.120.

⁸⁴² BOA. *A.MKT.MHM.* 333/11 (29.Z.1281/24 Mayıs 1865).

İstanbul'da tramvay hattı tesis etmek üzere, bir başka talep de 1868 yılında, Meclis-i Maabir üyelerinden Rüstem Bey'den gelmiştir. Rüstem Bey, hükümete müracaatında, tramvay hattını tek raylı bir sistemle inşa edeceği ve uygun fiyata yolcu taşıyacağı taahhüdünde bulunarak imtiyaz talebinde bulunmuştur⁸⁴³. Ancak teşebbüsten de bir sonuç alınamamıştır.

Avrupa'nın belli başlı şehirleriyle neredeyse eş zamanlı olarak gelen bu imtiyaz taleplerinin nedenini sorguladığımızda, akıllara ilk gelen husus, kurulacak olan işletmelerin diğer imtiyazlara oranla daha düşük bir maliyet gerektirmesidir. Nitekim atlı tramvay işletmeleri için havagazı, su ve elektrik imtiyazlarında olduğu gibi fabrikalar tesis edilmeyecek, şehri baştanbaşa dolaşan şebekeler ve aboneye özel tesisat döşenmeyecekti. İmtiyazı elde eden girişimci, at ve araba temin edecek, birde sınırlı sayıdaki tramvay güzergâhına ray döşeyecekti. Bu durumu göz önünde bulundurduğumuzda, maliyet diğer kamu hizmetlerine göre oldukça düşüktü. Buna karşılık kar oranının yüksek olması ve yolcudan ücretin peşin alınacak olması, bu imtiyazı daha da cazip kılmaktaydı. Ayrıca daha önce de ifade ettiğimiz üzere, sınırları hızla genişleyen ve ulaşımın günden güne zorlaştığı İstanbul'da, artan nüfus baskısı, özellikle Galata ve Pera'da yaşayan yabancıların talepleri ve rahat seyahat etme istekleri söz konusuydu. Dolayısıyla hem hükümet bir an evvel bu soruna çözüm bulma mecburiyetindeydi hem de Avrupalı sermayedarların kar yapma arzuları gündemdeydi.

Bu şartlar altında, İstanbul atlı tramvay imtiyazı, başka taliplerin de çıkmasına rağmen, 1869 yılı Nisan ayında 40 yıl müddetle Karapano Efendi'ye verilmiştir⁸⁴⁴. Karapano Efendi'nin tercih edilmesindeki sebep, mukavelenin taraflar arasında imzalanmasından sonra, 20 gün içinde şirketi kurma taahhüdünde

⁸⁴³ BOA. *İ.ŞD.* 9/443 (12.R.1285/1 Ağustos 1868); Mithat Sertoğlu, "İstanbul'da İlk Tramvay", *Tarih Dünyası*, Sayı 25, 1951, s.1034; Öztürk, a.g.t., s. 120; Engin, a.g.m., s. 344.

⁸⁴⁴ Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. R. Sertaç Kayserilioğlu, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay: Atlı Tramvay*, Cilt 1, İstanbul 2003; Çelik Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, İstanbul 1989, s. 13; Öztürk, a.g.t., s. 120-121; Engin, a.g.m., 344.

bulunmuş olmasıdır⁸⁴⁵. 30 Ağustos 1869 tarihinde Karapano Efendi ile imzalanan mukavelenameye göre ilk etapta 4 hat inşa edilecekti. Bunlar⁸⁴⁶;

1. Azadkapısı-Galata-Fındıklı-Kabataş-Ortaköy hattı,
2. Eminönü-Bâb-ı Âli-Soğukçeşme-Divan Yolu, Aksaray Yusuf Paşa Çeşmesi hattı,
3. Aksaray-Samatya-Yedikule hattı,
4. Aksaray-Topkapı hatlarıdır.

İmtiyaz 1869 yılında verilmiş olmasına rağmen, yolların yapımı, araçların ithali ve diğer hazırlıklar yaklaşık iki yıl sürmüştür⁸⁴⁷. İlk olarak Azadkapısı-Galata-Tophane-Beşiktaş⁸⁴⁸ hattı tamamlanmış ve 31 Temmuz 1871 tarihinde hizmete açılmıştır⁸⁴⁹. Kısa süre sonra diğer hatların da yapımı tamamlanarak, kullanıma açılmış ve bu suretle atlı tramvaylar, İstanbul'un kent içi ulaşımında hizmet vermeye başlamıştır.

Atlı tramvayların İstanbul'da faaliyete geçmesinden sonra, ülkenin diğer önemli şehirleri için de imtiyaz taleplerinde bulunulmaya başlanmıştır. Nitekim kısa süre içerisinde, İzmir, Şam, Beyrut ve Selanik şehirlerinde tramvay hattı tesisi ve işletilmesi için birçok müteşebbis Osmanlı Hükümeti'ne müracaat etmiştir. İstanbul'dan sonra ilk imtiyaz talebi İzmir için gelmiştir. Harentz Biraderler ile Piyer Ciodici, Osmanlı Hükümeti'ne müracaat ederek İzmir'den Urla'ya kadar bir tramvay hattı imtiyazı talebinde bulunmuşlardır. Yapılan müzakerelerden sonra, hükümet bu imtiyazı bahsi geçen müteşebbislere vermiş ve taraflar arasında 3 Mayıs 1883 tarihinde mukavelename imzalanmıştır. Bunun haricinde bir de 1867 yılında, İzmir'de rıhtım inşası ve işletilmesi için verilen imtiyaz kapsamında, Kordon'da bir tramvay hattının tesisi için imtiyaz verildiğini görmekteyiz. İzmir Rıhtım Şirketi tarafından tesis edilecek bu hat, rıhtım

⁸⁴⁵ Öztürk, a.g.t., s. 120-121.

⁸⁴⁶ Gülersoy, a.g.e., s. 13; Öztürk, a.g.t., s. 122; Engin, a.g.m., s. 344.

⁸⁴⁷ Gülersoy, a.g.e., s. 13.

⁸⁴⁸ Kemal Kutlu-Kazım Çeçen, "Osmanlı Devrinde İstanbul'da Raylı Ulaşım", Çağın Yakalayan Osmanlı, Yayına Hazırlayanlar, Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 336.

⁸⁴⁹ Engin, a.g.m., s. 345.

inşaatının tamamlanmasının hemen ardından inşa edilerek, hizmete sokulmuştur⁸⁵⁰. İzmir'e dair bu iki imtiyaz ve diğer tramvay hatlarına ilişkin gelişmeler bir sonraki başlık altında ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

Şam'da ise tramvay hattı imtiyazı için, Yusuf Matran Efendi'nin imtiyaz talebinde bulunduğunu görmekteyiz. Yusuf Matran Efendi'nin imtiyaz talebi, hükümet tarafından uygun bulunmuş⁸⁵¹ ve imtiyaz ilk önce 45, daha sonra yapılan ek düzenleme ile 60 yıllığına bahsi geçen kişiye verilmiştir⁸⁵². Yusuf Matran Efendi'nin, Şam tramvay hattının inşası ve işletilmesi imtiyazı dışında, Beyrut limanı ile rıhtımı⁸⁵³ ve Şam-Birecik demiryolu⁸⁵⁴ imtiyazlarını aldığını belirtmemiz gerekir. Anlaşıldığı kadarıyla bahsi geçen kişinin, Osmanlı Devleti nezdindeki itibarı bir hayli yüksektir. Zira Yusuf Matran Efendi, hemen hemen aynı yıllarda hükümetten birçok imtiyaz almıştır⁸⁵⁵.

Şam tramvay imtiyazının verildiği günlerde, Beyrut-Şam arasında buharlı tramvay⁸⁵⁶ hattının inşası gündeme gelmiştir. Her ne kadar kent içi toplu ulaşımaya yönelik bir imtiyaz olmasa da, kısaca bu konuya değinmekte de fayda vardır. Bu hat için Beyrut'un zengin ailelerinden Hasan Beyhim Efendi, Osmanlı Hükümeti'ne müracaat ederek, imtiyaz talebinde bulunmuştur. Hasan Beyhim

⁸⁵⁰ Yaşar Üruk, Martı Sevdalısı Bergama Vapurunun 50. Yaşına Merhaba, İzmir 2001, s. 11.

⁸⁵¹ BOA. *MV.* 30/26 (6.B.1305/18 Mart 1888); BOA. *İ.MMS.* 97/4118 (10.B.1305/22 Mart 1888); BOA. *İ.MMS.* 110/4711 (29.C.1307/19 Şubat 1890). İmtiyazın şartnamesi için bkz. Mukavelat Mecmuası, Cilt 5, Dersaadet 1310, s.838-848.

⁸⁵² BOA. BOA. *İmtiyaz Defteri No.2*, s. 147. (10.B.1307/2 Mart 1890).

⁸⁵³ BOA. *Y.PRK.KOM.* 4/109 (6.B.1304/31 Mart 1887); BOA. *MV.* 18/20 (20.C.1304/15 Mart 1887); BOA. *İ.MMS.* 91/3848 (28.N.1304/20 Haziran1887); inşaatın yaklaşık olarak 6 milyon franka mal olacağı hesaplanmıştır. Bkz. aynı belge; Liman ve rıhtımın inşa ve işletilmesine dair mukavele ve şartname için bkz. Mukavelat Mecmuası, Cilt 4, Dersaadet 1310, s.215-252.

⁸⁵⁴ BOA. *Y.PRK.TNF.* 2/65 (14.L.1307/2 Haziran 1890); BOA. *Y.PRK.TNF.* 6/62 (9.Za.1317/10 Mart 1900).

⁸⁵⁵ Osmanlı Devleti tarafından bir müteşebbise, hemen hemen aynı yıllarda birden fazla imtiyazın verilmesi istisnai bir durumdur. Buna benzer bir durumla İzmir'in elektrik imtiyazı konusunu ele alırken karşılaşmış ve Osmanlı Devleti'nin tekelleşme olabileceği ihtimalini göz önünde bulundurarak, bu tür girişimlere çok sıcak yaklaşmadığının arşiv belgelerine yansıdığına şahit olmuştuk. Bu iki durumu mukayese ettiğimizde, Yusuf Matran Efendi, imtiyazları doğrudan doğruya hükümetten almış, buna karşılık İzmir'de ise, hükümetten habersizce imtiyazların devri gerçekleşmişti. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin, tekelleşmeden ziyade kendisine bilgi verilmeden gerçekleşen imtiyaz devirlerine karşı olumlu yaklaşmadığını söyleyebiliriz.

⁸⁵⁶ Osmanlı Devleti'nde buharlı tramvay işletmeleri için bkz. Feza Günergün, Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri", Çağını Yakalayan Osmanlı, Yayına Hazırlayanlar, Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 373-392.

Efendi önce imtiyazı alacak, sonra da Fransızlara devredecekti. Bu durum Osmanlı Hükümeti tarafından da bilinmekteydi⁸⁵⁷, ancak yine de hattın inşası için bahsi geçen kişiye 18 Mayıs 1891 tarihinde⁸⁵⁸, 99 yıllığına imtiyaz verildiğini görmekteyiz⁸⁵⁹.

Selanik'te bir tramvay hattı inşası için ilk müracaat Bedros Nakliyan (?) tarafından, 1888 yılı Nisan ayında yapılmıştır. İlk etapta bu imtiyaz talebi reddedilmiş ve tramvay hattının belediye tarafından inşa edilmesi gündeme gelmiştir⁸⁶⁰. Daha sonra Hazine-i Hassa İdaresi de, tramvay hattını inşa ederek, hizmete açabileceğinden bahisle, imtiyazın yabancılara verilmemesi talebinde bulunmuştur⁸⁶¹. Ancak bu iki düşünce de hayata geçirilememiş ve nihayetinde imtiyaz, Hamdi Bey ve Bedros Nakliyan ortaklığına verilmiştir. Buna göre hat, Selanik Demiryolu istikametinde başlayıp Vardar Kapısı yoluyla Beyaz Kule'ye ve oradan da geçerek Kerim Efendi Hanesi'ni takiben Alatini kardeşlerin kurduğu Değirmen Fabrikası'na kadar uzanacaktı⁸⁶². Bu suretle atlı tramvaylar, Selanik şehrinde de kısa bir müddet sonra hizmet vermeye başlamıştır.

Osmanlı Devleti'nde elektrikli tramvaylar ise, ilk kez Şam'da denenmiştir. Şam'ın elektrikle aydınlatılması ile elektrikli tramvay inşası ve işletilmesi amacıyla, 16 Nisan 1903 tarihli sözleşme ile merkezi İstanbul'da bulunan ve doksan yıllığına imtiyaz alan Şam-ı Şerif Elektrik Tramvay ve Tenviri Anonim Şirket-i Osmaniyyesi Şirketi kurulmuştur⁸⁶³. Şirket çalışmalarını iki yıl içerisinde tamamladıktan sonra, 1905 yılından itibaren elektrikli tramvaylar hizmet vermeye başlamıştır. Şam'dan sonra elektrikli tramvayların Selanik'te hizmet vermeye başladığını görüyoruz. Şehrin elektrikle aydınlatılması ve elektrikli tramvaylara

⁸⁵⁷ BOA. *Y.PRK.TNF*. 2/30 (29.Z.1305/ 6 Eylül 1888).

⁸⁵⁸ BOA. *İ.MMS*. 121/5204 (9.L.1308/17 Mayıs 1305).

⁸⁵⁹ Mukavelename ve şartname maddeleri için bkz. Mukavelat Mecmuası, Cilt 5, Dersaadet 1310, s.1162-1184.

⁸⁶⁰ BOA. *MV*. 31/31 (7.S.1305/18 Nisan 1888).

⁸⁶¹ BOA. *Y.MTV*. 37/99 (16.N.1306/16 Mayıs 1889).

⁸⁶² Bkz. BOA. *MV*. 43/47 (22.N.1306/22 Mayıs 1889); BOA. *İ.MMS*. 105/4478 (22.L.1306/21 Haziran 1889); BOA. *MV*. 45/45 (19.Za.1306/17 Temmuz 1889); BOA. *İ.MMS*. 106/4553 (22.Za.1306/20 Temmuz 1889); BOA. *İmtiyaz Defteri No 2*, s. 141-142. (15.M.1307/11 Eylül 1889).

⁸⁶³ Ali Akyıldız, Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri "Ottoman Securities", İstanbul 2001, s. 178.

ilişkin imtiyaz, 1899 yılında İngiltere Parlamentosu üyelerinden Sir Ellis Ashmead Bartlett'e verilmiştir⁸⁶⁴. Bartlett, kısa bir müddet sonra imtiyaz hakkını, Company General de Traction'na devretmiştir. Company General de Traction tarafından kurulan "Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi" 1905 yılında başladığı çalışmalarını, Temmuz 1908'de tamamlamış ve bu tarihten itibaren Selanik'te elektrikli tramvaylar işlemeye başlamıştır⁸⁶⁵. İstanbul'da ise ilk elektrikli tramvay hattı, Karaköy-Eminönü arasında inşa edilerek 25 Ocak 1914 tarihinde hizmete açılmıştır⁸⁶⁶. Bu suretle, elektrikli tramvayın dünyada kullanılmaya başlanmasından 33 yıl sonra İstanbul elektrikli tramvaya kavuşmuştur. Diğer kamu hizmeti imtiyazlarında genellikle ön sıralarda bulunan İzmir ise, elektrikli tramvaya en geç kavuşacak kentlerden biri olacaktır.

B. Osmanlı Devleti'nden İzmir İçin Tramvay İmtiyazı Talebinde Bulunanlar ve İmtiyaza Dair Yaşanan Gelişmeler

Osmanlı Devleti'nde İstanbul için verilen ilk tramvay imtiyazının ardından, ikinci tramvay imtiyazının İzmir için verildiğini görmekteyiz. İzmir için verilen ilk tramvay imtiyazı ise, müstakil bir imtiyaz değildir. Bu imtiyaz, İzmir rıhtımının inşası için verilen imtiyazın kapsamında olup, sadece inşa edilecek olan rıhtım üzerinde tramvay çalıştırmak üzere verilen bir imtiyazdır. Dolayısıyla bu imtiyazı, İzmir Rıhtım Şirketi'ne verilmiş, "Kordon Tramvayları İmtiyazı" olarak adlandırabiliriz.

⁸⁶⁴ Selanik şehrinde elektrikli tramvay işletilmesine dair Bartlett'e verilen imtiyazların şartname ve mukavelenameleri için bkz. Bkz. BOA. *Y.PRK.TNF.* 6/38 (30.Z.1316/10 Mayıs 1899); BOA. Mukavelât Defteri, Cilt 11, s. 33-71; Mukavelat Mecmuası, Cilt 7, İstanbul 1315, s. 245-286; Bazı belgelerde Bartlett'e önce rüçhan hakkı yani öncelik hakkı tanınmasına dair ifadeler yer alsa da netice itibarıyla kendisine imtiyaz verildiğini görmekteyiz. Bkz. BOA. *Y.A.RES.*100/38 (24.M1317/3 Haziran 1899); BOA. *Y.A.RES.* 101/46 (23.S. 1317/1 Temmuz 1899); BOA. *Y.A.RES.* 101/51 (4.Ra.1317/12 Temmuz 1899).

⁸⁶⁵ BOA. *Y.A.HUS.* 523/72 (12.C.1326/11 Temmuz 1908); Çağlar Keyder vd., Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), Çeviren Gül Çağalı Güven, İstanbul 1994, s. 104.

⁸⁶⁶ "Karaköy'den Eminönü'ne geçmek üzere hareket eden bu ilk tramvay, sadece elektriğe duyulan hasreti bitirmekle kalmamış, köprü ile tramvayı da ilk kez buluşturmuştur. Halk büyük coşku içinde bayraklarla donatılan tramvaya eşlik etmiş ve tramvay Eminönü tarafında yine coşkulu bir kalabalık tarafından karşılanmıştır". Bkz. R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay: Elektrikli Tramvay, Cilt 2, İstanbul 2003, s.38; Engin, a.g.m., 358.

İzmir’de tramvay hattı tesisi için verilen bir diğer imtiyaz ise, İzmir’den Göztepe’ye, oradan da Urla’ya kadar olan hat içindir. Bu imtiyaz, İzmir’de kent içi toplu ulaşım adına verilmiş ve faaliyet alanı en geniş olan tramvay imtiyazıdır. Daha sonra bu hattın Çeşme’ye kadar uzatılması da gündeme gelmiştir. İzmir Belediyesi’nin de kent içi toplu ulaşım adına üç ayrı tramvay hattının inşası için girişimlerde bulunduğunu görmekteyiz. Bunlardan birinci belediyenin kendi imkânları ile inşa ettiği Punta (Alsancak)-Halkapınar arasındaki tramvay hattıdır. Aynı şekilde belediye, Karşıyaka’da da üç güzergâhta tramvay hattı inşa etmiştir. İzmir Belediyesi son olarak, İzmir’den başlayarak Kokaryalı’ya (Güzelyalı) kadar işlemekte olan hattı, Narlıdere’ye kadar uzatmak üzere hükümetten ruhsat almıştır. Bunun dışında, İzmir’den Nif’e (Kemalpaşa) kadar bir tramvay hattı inşası için de Nemlizâde Hasan Tahsin Paşa’ya bir imtiyaz verildiğini görmekteyiz. Görüldüğü üzere Osmanlı döneminde, İzmir için 4 farklı tramvay hattının inşası söz konusu olmuştur. Buna daha sonra, Göztepe-Urla bağlantı hattının, Çeşme’ye kadar uzatılmasının da gündeme gelmesini eklersek, bu sayı beşe yükselmektedir.

a. Kordon Tramvayları İmtiyazı

Daha öncede ifade ettiğimiz üzere, İzmir için verilen ilk tramvay imtiyazı müstakil bir imtiyaz değildir. Bu imtiyaz, İzmir rıhtımı için verilen imtiyaz kapsamında ve inşa edilecek olan rıhtımda, tramvay çalıştırmak üzere verilen bir imtiyazdır. Dolayısıyla bu imtiyazı, İzmir Rıhtım Şirketi’ne verilmiş, “Kordon Tramvayları İmtiyazı” olarak adlandırabiliriz.

İzmir, günümüzde olduğu gibi Osmanlı döneminde de ülkenin ikinci büyük liman kentiydi. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryollarının trafiğe açılması, kentin önemini daha da arttırmıştı. Ancak XIX. yüzyıl ortalarında şehir, henüz bir rıhtıma sahip değildi. Bahsi geçen demiryollarının trafiğe açılması, şehirde bir rıhtım inşasını gündeme getirmiştir⁸⁶⁷. İmtiyaza ilişkin Osmanlı

⁸⁶⁷ İzmir Rıhtımı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Cevat Korkut, İzmir Rıhtım İmtiyazı, İzmir 1992, Mübahat S. Kütükoğlu, “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, İzmir Tarihinden Kesitler, İzmir 2000, s. 202-203; Elena Frangakis-Syrett, “The Making of an Ottoman Port: the quay of Izmir in the nineteenth century”, The Journal of Transport History, Vol. 22/1, Manchester

Devleti'ne ilk müracaat 1862 yılında yapılmış, ancak bu girişimden bir netice alınamamıştır⁸⁶⁸. Yaklaşık beş yıl sonra, Osmanlı Devleti'ne bir müracaat daha olmuş ve yapılan müzakereler neticesinde imtiyaz, 27 Kasım 1867 tarihinde J.Charnaud, A.Barker ve G.Guerracino isimli üç İngiliz müteşebbise verilmiştir⁸⁶⁹. İmtiyaz iki kısımdan oluşmaktaydı. Bunlardan birincisi rıhtımın inşası, ikincisi ise inşa edilecek olan rıhtım üzerinde tramvay hattı inşası ve işletilmesi. Rıhtım tramvayları hattı yaklaşık olarak 3 km uzunluğunda olacak⁸⁷⁰ ve Sarı Kışla'dan⁸⁷¹ Aydın tren istasyonuna kadar uzanacaktı⁸⁷².

İngiliz müteşebbisler 27 Aralık 1867 tarihinde aldıkları imtiyaz için bir yandan şirket kurmaya çalışırken, bir yandan da rıhtımı inşa edecek firmayla anlaşmışlardır. Bu firma, Marsilya limanını inşa etmiş ve Süveyş Kanalı'nın açılmasında önemli rol oynamış Joseph ve Emile Dussaud⁸⁷³ kardeşlere aitti⁸⁷⁴. İmtiyazı elinde bulunduran İngiliz müteşebbisler, Mart 1869'da rıhtım inşaatının başlamasından kısa bir süre sonra, mali problemlerden dolayı imtiyazı Dussaud kardeşlere devretmek zorunda kalmışlardır. 6 Mayıs 1869 tarihinde taraflar

March 2001, s. 23-46; Sibel Zandi-Sayek, Ottoman Izmir: the Rise of a Cosmopolitan Port 1840-1880, Minneapolis 2012, s. 115-150; Sibel Zandi-Sayek, "Struggles Over the Shore: building the quay of Izmir, http://www.levantineheritage.com/pdf/Struggles_over_the_shore-Sibel_Zandi-Sayek.pdf (erişim tarihi 06.10.2011);

⁸⁶⁸ Mübahat S. Kütükoğlu, "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", İzmir Tarihinden Kesitler, İzmir 2000, s. 202-203; 1862 yılındaki ilk teşebbüsten bir netice alınmaması İngiliz konsolosluk raporlarına "bu ülkedeki birçok projede olduğu gibi, rıhtım projesi de terkedilmiştir" ifadesiyle yansımıştır. Bkz. İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 10.

⁸⁶⁹ Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, İstanbul 1974, s. 201; Atay, a.g.e., 96; Kütükoğlu, a.g.e., s. 207; Mübeccel B. Kıray, imtiyazın 1863 yılında verildiğini ve rıhtım inşaatının 1868 yılında tamamlandığını ifade etmektedir. Bkz. Mübeccel B. Kıray, Örgütlemeyen Kent: İzmir, Ankara 1988, s. 25; İmtiyaz mukavelesi ve şartnamesi için bkz. Mukavelat Mecmuası, Cilt I, İstanbul 1302, s. 408-423.

⁸⁷⁰ Çınar Atay, s. 94.

⁸⁷¹ Diğer adı Kışla-i Hümayun'dur. Konak Meydanı'nda 1829 tarihinde inşa edilmiş olan yapı, 1853 tarihinde İzmir Belediyesi tarafından yıkılmıştır.

⁸⁷² Atay, a.g.e., 94; Aydın Salnamesi, Hicri 1308, s. 376; Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.197; Salnamelerde tramvay hattının başlangıç noktası hükümet konağı olarak verilmektedir. Bkz. aynı salnameler; arşiv belgelerinde ve mukavele ile şartnamede hattın başlangıç noktası kışlayı hümayun olarak verilmektedir.

⁸⁷³ Sibel Zandi-Sayek, "Struggles Over the Shore: building the quay of Izmir, http://www.levantineheritage.com/pdf/Struggles_over_the_shore-Sibel_Zandi-Sayek.pdf (erişim tarihi 06.10.2011).

⁸⁷⁴ Kütükoğlu, a.g.e., s. 211.

arasında yapılan anlaşma ile rıhtım imtiyazı, Joseph ve Emile Dussaud kardeşlerin eline geçmiştir⁸⁷⁵.

Dussaud kardeşler tarafından 1869 yılında başlanan rıhtım inşaatı, 1876 yılında tamamlanmıştır. İnşaatı tamamlandığında⁸⁷⁶, Alsancak ve Basmahane'deki tren garlarına getirilen malların, limana aktarılması sorunu baş göstermiştir. Bunun üzerine şirket, imtiyaz şartnamesinin 12. maddesine istinaden, üzerinde lokomotif de işletilecek tarzda bir tramvay hattı döşemeye başlamıştır⁸⁷⁷. Şartnamenin 12. maddesi şu şekildedir⁸⁷⁸;

“Hem kumpanya mesalihinin ihtiyacı ve hem de istek edenlerin mürur ve uburu için rıhtımın bir ucundan diğer ucuna kadar temdid olmak üzere kumpanyaya tramvay tabir olunan demiryolu inşası imtiyazı ita buyrulmuştur. Binaenaleyh mezkur kumpanya doğrudan doğruya Gümrük'e kadar irsal edeceği işbu demir tarikin tesis ve inşası için rıhtımın bir ucundan diğer ucuna kadar dört arşundan sekiz arşuna kadar mahallini istimal edebilecektir. Mezkur demiryolu arabalarla mürur ve ubur edecek olanlardan alınacak ücretin tarifesi ileride Devlet-i Aliyye ile kumpanya beyninde bil-ittifak tanzim kılınacaktır”.

Şartname metninde yer alan bu maddeye istinaden, Rıhtım Şirketi'nin Kordon'da inşa ettiği raylar üzerinde lokomotif çalıştırmak istemesine, Aydın Valiliği karşı çıkmıştır. Bunun üzerine şirket hükümete müracaat etmiş ve konu Şura-yı Devlet ve Meclis-i Nafia'da müzakere edilmeye başlanmıştır⁸⁷⁹. Müzakerelerde, limanlarda lokomotifle mal taşımının Avrupa'da da görülen bir uygulama olduğundan bahisle, şirketin talebi uygun bulunmuştur. Nitekim konuya ilişkin karar şu şekildedir⁸⁸⁰;

⁸⁷⁵ Kütükoğlu, a.g.e., s. 212; Frangakis-Syrett, a.g.m., s. 28.

⁸⁷⁶ 1876 yılında inşaatı tamamlanan İzmir Rıhtımı hakkında İngiliz Konsolosluk raporlarında şu bilgiler mevcuttur; “İzmir limanı Akdeniz'deki en iyi ve güvenilir limanlardan biridir. İyi bir iskeleye sahiptir ve bu iskeleye her hava şartında girilebilmektedir. En büyük buharlı gemiler bile güvenli bir şekilde rıhtımda durabilirler. İzmir rıhtımı Fransız şirketi tarafından inşa edilmiştir. Ve bugüne kadar Fransız yönetimi altında kalmıştır. Bu yönetim genel olarak memnun edicidir”. Bkz. İngiliz Konsolosluk Raporlarına..., s. 102.

⁸⁷⁷ Fikret Yılmaz, Tarihsel Süreç İçinde Konak Meydanı, İzmir 2003, s. 22.

⁸⁷⁸ Mukavelat Mecmuası, Cilt 1, İstanbul 1302, s. 415.

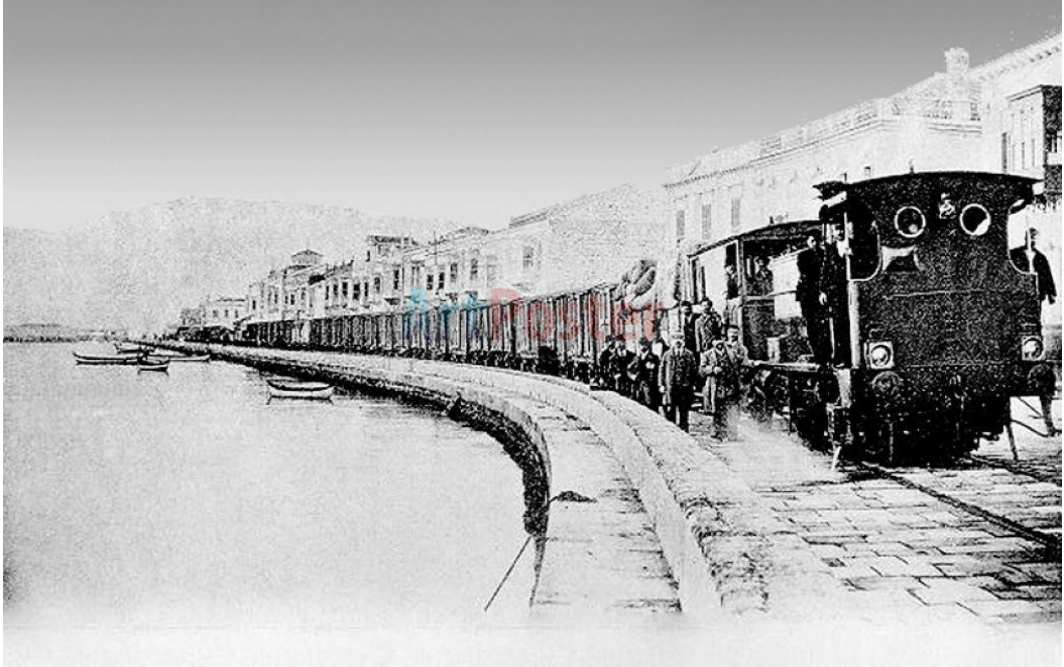
⁸⁷⁹ BOA. ŞD. 501/6 Lef 1. (6.C.1293/28 Haziran 1876).

⁸⁸⁰ BOA. ŞD. 501/6 Lef 3. (6.C.1293/28 Haziran 1876).

“...Şirketin lokomotif istimaline salahiyeti olmayıp, ancak Avrupa memalikinde vaki büyük limanların rıhtımları üzerinde müddet-i medideden beri lokomotif işletilmekte olduğu gibi geçende Paris tarafında tarikler üzerinde tesis olunan tramvayların lokomotifler vasıtasıyla işletilmesine müsaade olunmuş olduğu cihetle duman ve şerâre hâsıl etmeyen mahrukat istimal olunmak ve Dersaadet tramvay arabaları önünde bulunduğu gibi her arabanın önünde bir kılavuz bulundurulmak ve bargir ve arabaların civarında düdük çalınmamak ve ahalinin mürur ve uburuna hâlel gelmemek üzere rıhtım ile cadde beyninde parmaklıklar konulmamak şeraitiyle rıhtım tramvayının umûr-ı cerriyesinde lokomotif istimal etmek üzere kumpanyaya mezuniyyet verilmesi tensip olunmuş...”

Osmanlı Devleti tarafından alınan bu karardan sonra, şirketle yapılan ilk mukavelede rıhtım üzerinde inşasına izin verilen *tramvay hattı*, 9 Nisan 1878 tarihinde yapılan ek sözleşme ile *demiryolu hattına* çevrilmiştir. Yeni sözleşmeye göre gündüzleri (08.00-24.00 saatleri arasında) tramvaylarla yolcu, geceleri ise (24.00-08.00 saatler arasında) istasyon ile rıhtım arasında lokomotiflerle yük taşınacaktı⁸⁸¹.

Resim 5
İzmir rıhtımına yük taşıyan katarlar. (1890)⁸⁸²



⁸⁸¹ Kurt, a.g.t., 149.s

⁸⁸² <http://www.artposter.com.tr/> (erişim tarihi 25.02.2012).

Aydın Valiliğinden sonra, şirket ile anlaşmazlık yaşayan bir başka kurum da İzmir Redif Kumandanlığı olmuştur. Kumandanlık, Rıhtım Şirketi'nin tramvay hattını, kışlaaya ait olan talimhanenin de bir kısmını işgal ederek Sarı Kışla'nın duvarına kadar getirmesinden rahatsızlık duymuştur. Durumu hükümete bildiren askeri makamlar⁸⁸³; *“tramvay hattının kışla duvarına kadar isâl edilmesine kumpanyaca bir gün hak ve salahiyet olmadığı gibi bu hal talimhaneyi ikiye bölmüştür... Daire-i askeriyece irâe-i rûyî muvafakat kat'en kabil olamayacağına binaen iş'arat-ı mesbûka veçhile mezkur tramvay hattının kadim kışla meydanından terk edilen tarikten imrâr ettirilmesi...”* görüş ve talebinde bulunmuşlardır. Konu Nafia Nezareti, Şura-yı Devlet ve Aydın Valiliği tarafından, mukavelename ile şartname metinleri göz önünde bulundurularak incelenmiş ve şirkete, rıhtımda 4500 arşun yani 3.375 metre uzunluğunda tramvay hattı inşası için imtiyaz verildiği, inşa oluna hattın 3.371 metre uzunluğunda olduğu tespit edilmiştir⁸⁸⁴. Bununla birlikte yine mukavele ve şartname metinlerinde, hattın kışla duvarından başlayarak, tren istasyonuna kadar inşa edileceği kaydının bulunmasından dolayı, bu konuda şirket haklı bulunmuştur⁸⁸⁵.

Rıhtımın işlemeye başlamasından bir süre sonra Dussaud kardeşler, şirketi, İngilizlere satmak istemişlerdir. Ancak Padişah Abdülhamid, demiryolları ile birlikte rıhtımın da İngilizlerin eline geçmesini istememiştir. Bu nedenle şirketin hükümet tarafından alınması gündeme gelmişse de, bu gerçekleşmemiş ve şirket Cumhuriyet dönemine kadar Fransızların yönetiminde kalmıştır⁸⁸⁶.

a.1. Kordon Tramvayları İşletmesi ve Faaliyetleri

1869 yılında Dussaud Kardeşlerin yönetimine geçen Rıhtım Şirketi, kurumsal olarak anonim bir şirket, fakat gerçekte ise bir aile şirketi idi. Şirketin

⁸⁸³ BOA. ŞD.506/24 Lef 1. (23.S.1303/30 Kasım 1885).

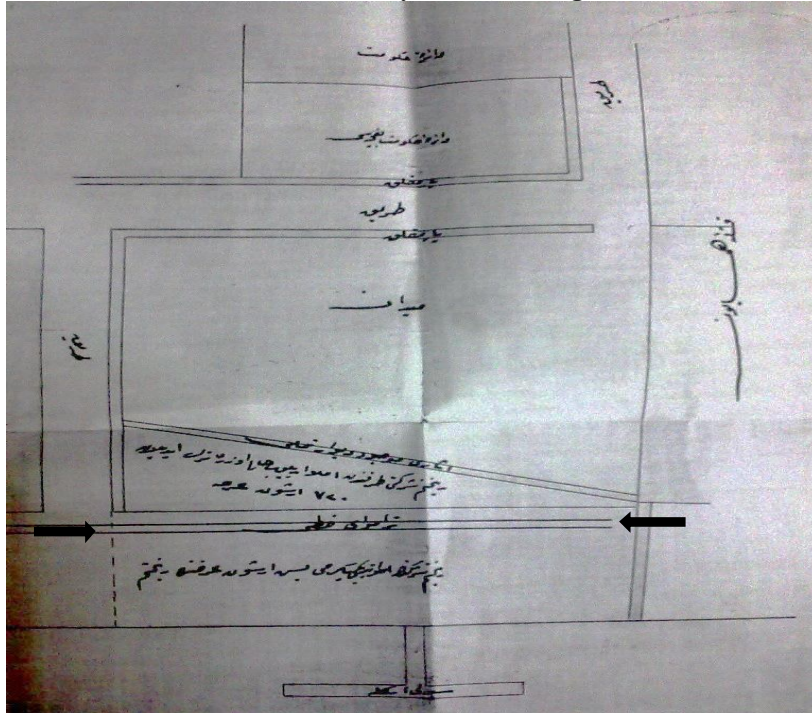
⁸⁸⁴ BOA. ŞD.506/24 Lef 6. (23.S.1303/30 Kasım 1885).

⁸⁸⁵ Bkz. BOA. ŞD.506/24 Lef 2-3-8. (23.S.1303/30 Kasım 1885); *Arşiv belgesinde konuya ilişkin şu cümleler yer almaktadır; “...şirketin bu yoldaki teşebbüsünün men'i hakkında canib-i âli-i seraskeri de İzmir Redif Kumandanlığına icra-yı vesâyâ olunduğu anlaşılıp halbuki teşebbüs-ı vaktanın men'i tarafına gidilmesi hükmü mukaveleye mugayir olacağından mezkur kumandanlığa o yolda tebligat icra olunması...”*. Bkz. aynı belge, Lef 3.

⁸⁸⁶ Atay, a.g.e., 100; Abdullah Martal, Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme (19.Yüzyıl), İzmir 1999, s. 54.

önemli hissedarlarından biri olan Rıhtım Şirketi Müdürü Elie Guiffray'dan dolayı, zaman zaman şirket, Gifre şirketi olarak da isimlendirilirdi⁸⁸⁷. Zira Elie Guiffray, uzun yıllar şirkette müdür olarak görev yapmıştır. 1890/1891 yıllarında şirketin yönetim kurulunda şu isimler görev almıştır⁸⁸⁸. Devlet-i Aliyye Komiseri Başmühendis Mösyö Priyo, imtiyaz sahibi ve direktör Mösyö Dussaud, kumpanya direktörü Mösyö Elie Guiffray, inşaat memuru Mösyö Davin, müfettiş Mösyö Tisso, sandık emini ve serkatip Mösyö Prose, tramvay müste'ciri Tisso ve Alfons Mil. 1900/1901 yıllarında da şirket müdürü olarak Mösyö Guiffray'ı ve müfettiş olarak da Mösyö Tisso'yu görmekteyiz⁸⁸⁹. Aynı şekilde 1905 ve 1909 yıllarında da Guiffray, şirket müdürlüğü görevini devam ettirmiştir⁸⁹⁰.

Resim 6
Şirket tarafından inşa edilen rıhtım planlarından bir örnek⁸⁹¹.
Rıhtım üzerindeki tramvay hattı işaretlerle gösterilmiştir.



⁸⁸⁷ Kurt, a.g.t., 152; Ulvi Olgaç kordon tramvaylarından "Kordon'daki Gifre'nin tramvayı çocuk oynacağı gibi bir şey" şeklinde bahsetmektedir. Bkz. Olgaç, a.g.e., s.10.

⁸⁸⁸ Aydın Salnamesi, Hicri 1308, s.291.

⁸⁸⁹ Aydın Salnamesi, Hicri 1319, s.81.

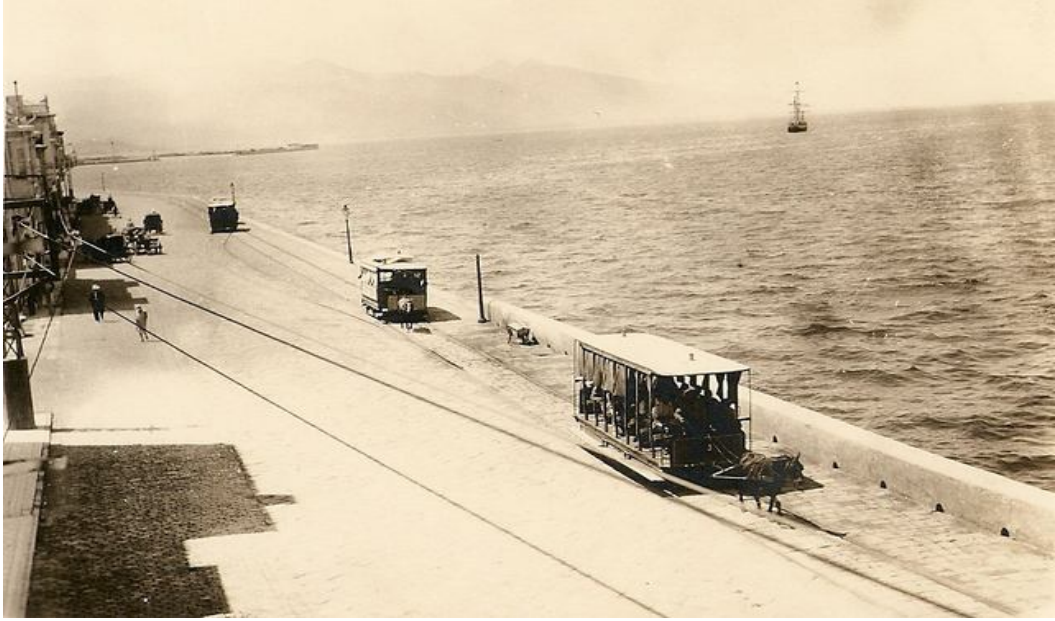
⁸⁹⁰ Bkz. Aydın Salnamesi, Hicri 1323, s.79; Aydın Salnamesi, Hicri 1326, 195.

⁸⁹¹ BOA. ŞD.506/24 Lef 9. (23.S.1303/30 Kasım 1885).

Şirketin kent içi toplu ulaşım adına faaliyetlerini ele aldığımızda, İzmir Rıhtım Şirketi tarafından inşa edilen tramvay hattının 3.371 metre uzunluğunda olduğunu ve daha sonra İzmir Belediyesi tarafından inşa edilerek kullanım hakkı, Kordon Tramvayları İşletmesine bırakılan Halkapınar hattıyla birlikte, tramvaylarının 5.595 metrelik⁸⁹² hat üzerinde çalışmaya başladıklarını görmekteyiz. Sarı Kışla'dan başlayan hat, Basmahane ve Punta'da bulunan tren istasyonlarına kadar uzanır ve gündüzleri yolcu, geceleri ise istasyonlara gelen yükleri limana taşırdı. İlk seferlerini 1 Nisan 1880 tarihinde gerçekleştiren⁸⁹³ kordon tramvayları, bir at ile çekilirdi⁸⁹⁴. 1890 yılında, aralarında 70-80 metre mesafe bulunan Kordon ve Göztepe tramvay hattı birleştirilerek, Konak'ta bir durak inşa edilmiş ve yolcuların rahatı sağlanmıştı⁸⁹⁵.

Resim 7

Kordon tramvayları fotoğraflarından bir örnek.



Tramvay ücretleri ise, hükümet konağı önünden Punta'ya kadar 70 para, Punta'dan Halkapınar-Paralı Köprü'ye kadar içinse 40 para olarak belirlenmiştir. Ayrıca 3-12 arası çocuklar, zabıta ve askerlere de %50 indirim uygulanması

⁸⁹² İzmir Vilayeti İstatistik Yıllığı 1935-1936, İzmir 1937, s. 102.

⁸⁹³ Nail Moralı, Mütakerede İzmir, İstanbul 1976, s. 26.

⁸⁹⁴ Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.197.

⁸⁹⁵ Kurt, a.g.t., s. 156.

kararlařtırılmıřtır⁸⁹⁶. Birleştirilen Kordon ve Göztepe tramvaylarında 1892 yılından itibaren aşağıdaki tabloda yer alan tarife uygulanmıřtır⁸⁹⁷;

Tablo 16

Hat	Tarife
İzmir-Tuzlaburnu Hamamları-Kokaryalı	90 para
İzmir-Tuzlaburnu Hamamları- Karantina Köprüsü	80 para
İzmir-Tuzlaburnu Hamamları-Salhane	70 para
Bella Vista-Kokaryalı	70 para
Bella Vista-Karantina Köprüsü	60 para
Bella Vista-Salhane	50 para
Elhamra Kahvesi-Kokaryalı	60 para
Elhamra Kahvesi-karantina Köprüsü	50 para
Elhamra Kahvesi-Salhane	40 para

Ulvi Olgaç, kordon tramvaylarında Fransızca grşldğnden ve yolcuların bilet alırken, Kramer, Kafe d Pari, Belavista, Punta gibi istasyonları saydıklarından bahsetmektedir⁸⁹⁸. Gerçekten de Cumhuriyet dönemine kadar, kordon tramvaylarının durakları Fransızca isimlerle anılmaktaydı. Bu isimlerin değışmesi, 1925 yılı Eylül ayında gerçekteşmiştir. Buna göre, Alambra olan durağın adı Ayyıldız, Bella Vista-Gündoğdu, Vker-Gzelyer, Banyo-İleri ve Punta-Alsancak olarak değıřtirilmiřtir⁸⁹⁹.

Kordon tramvaylarının faaliyete geçmesi, özellikle sahil şeridinde yaşayan Levantenler adına sevindirici bir gelişmeydi. Nitekim bu gelişme ileride, Konak-Göztepe tramvayları imtiyazının verilmesinde önemli rol oynayacaktır. Zira, Kordon ve civarında yaşayan halkın tramvaylardan yararlanması, buna karşılık müslüman ahalinin ağırlıklı olarak yaşadığı mahallelerin bu yeniliklerden mahrum kalması bir müddet sonra, Osmanlı makamlarını özellikle Vali Mithad Paşa'yı

⁸⁹⁶ Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.198.

⁸⁹⁷ Hizmet, 29 Mayıs 1308; Kurt, a.g.t., 165.

⁸⁹⁸ Olgaç, a.g.e., s. 10.

⁸⁹⁹ Kurt, a.g.t., s.157.

harekete geçirmiştir⁹⁰⁰. Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, kordon tramvaylarının çalışmaya başlaması özellikle Levantenler tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Nitekim Özdemir Hazar konuya ilişkin şu bilgileri aktarmaktadır⁹⁰¹;

“...Kordon tramvayları İzmir’in süsü gibidirler. Bu tramvaylar büyük rağbet görmüştür. Levantenler işlerine tek atlı araba ile gelip-giderken, hepsi bu yeni taşıta binmeye başladılar. Öyle ki, sabah ve akşamları bu tramvaylarda yer bulmak zordu. Dussaud Kardeşler abone ve yer tutma programı düzenlediler. Belirli kişilerin yerleri, belirli saatlerde tramvaylarda ayrılırdı. Oralara kimse oturtulmazdı. Paraları peşin alınmıştı. Müşteri gelmediğinde yer boş kalırdı...”

Kordon tramvaylarını Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde verdiği hizmetleri mukayese ettiğimizde, şirketin Osmanlı döneminde daha iyi hizmet verdiğini görmekteyiz. Nitekim Osmanlı döneminde “Kordon Tramvayları” adeta İzmir’in bir sembolü haline gelmiştir⁹⁰². Ayrıca bu tramvaylar, Göztepe tramvaylarına göre çok daha temiz ve aydınlıktı. İzmir basınına yansıdığı kadarıyla Kordon tramvayları, Cumhuriyet döneminde, köhne, boyasız ve kırık-dökük olarak tasvir edilmektedir. Hatta bazı yazarlar bu tramvayları, “ortaçağın yadigârı”, “eski devirler artığı gülünç arabalar”, “seyyar anbarlar”⁹⁰³ olarak nitelendirmiştir. Kordon tramvaylarının bakımsızlıkları sürekli şikâyet konusu olmasına rağmen, yine de halk tarafından büyük rağbet görmüştür. Aşağıdaki tabloda kordon tramvaylarının 1928-1934 yılları arasında taşıdığı yolcu sayıları ile gelir-giderleri verilmiştir⁹⁰⁴;

⁹⁰⁰ Konu hakkında ayrıntılı bilgi, Göztepe Tramvayları İmtiyazı başlığı altında verilmiştir.

⁹⁰¹ Özdemir Hazar, “Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya”, Yeni Asır, 18-19 Aralık 1988.

⁹⁰² Frangakis-Syrett, a.g.m., 39.

⁹⁰³ Kurt, a.g.t., s. 159-160’dan naklen; Orhan Rahmi, “Kordon Tramvaylarının Çalışma Sistemi”, Anadolu 28 Eylül 1934; Anadolu 30 Nisan 1935; Ahenk 4 Teşrinisani 1929; Yanık Yurt, 8 Kanunuevvel 1925.

⁹⁰⁴ İzmir Vilayeti İstatistik Yıllığı, 1929-1930, s. 290; İzmir Vilayeti İstatistik Yıllığı 1935-1936, İzmir 1937, s. 102-103.

Tablo 17

	Yolcu Sayısı (Yıllık)	Yolcu Sayısı (Günlük)	İşletmenin Geliri	İşletmenin Giderleri
1928	3.515.663	9.632	-	-
1929	3.493.321	9.576	168.705	183.807
1930	3.161.193	8.660	167.395	174.906
1931	2.758.430	7.557	131.432	117.012
1932	2.384.700	6.533	124.087	117.012
1933	1.380.706	4.055	112.769	98.443
1934	1.254.000	4.180	60.557	56.13

a.2. İzmir Rıhtım Şirketi'nin Satın Alınması

Osmanlı Devleti döneminde, İzmir Rıhtım Şirketi'nin satın alınması iki kez gündeme gelmiştir. Bunlardan birincisi, II. Abdülhamid döneminde gerçekleşmiştir. Dussaud kardeşler şirketi İngilizlere satmak istemiş, ancak Padişah Abdülhamit, demiryolları ile birlikte rıhtımın da İngilizlerin eline geçmesini istemediği için bu satış işlemine izin vermemiştir. Daha sonra şirketin hükümet devlet tarafından satın alınması düşünülmüşse de, bu gerçekleşmemiştir⁹⁰⁵. İkinci teşebbüs ise, I. Dünya Savaşı yıllarında gerçekleşmiştir. 1917 yılında hükümet, İzmir rıhtım ve tramvay işletmelerine seferberlik süresince el koymuş ve 16 Ağustos 1917 tarihinde de şirketi satın almayı kararlaştırmıştır. Bu süreçte rıhtım işletmesini Askeri Demiryollar Müdüriyet-i Umumiyesi, tramvay işletmesini ise İzmir Belediyesi 1918 yılı sonuna kadar işletmiştir. Ancak hükümet, Mondros Mütakeresi'nden sonra, özellikle Fransızların baskısıyla bahsi geçen işletmeleri sahiplerine geri iade etmek zorunda kalmıştır. 7 Ağustos 1919 tarihinde de satın alma kararını geri çekmiştir. Bununla birlikte şirketin imtiyaz müddeti de, yürürlükte olan sözleşmenin bitim tarihinden itibaren geçerli olmak üzere 47 yıl daha uzatılmıştır⁹⁰⁶.

⁹⁰⁵ Atay, a.g.e., 100; Martal, a.g.e., s. 54.

⁹⁰⁶ Bkz. BOA. *DH.HMŞ* 5/9-08 (15.B.1335/7 Mayıs 1917); Kurt, a.g.t., 150-151.

Şirketin satın alınması meselesini ele aldığımızda, 1932 yılında konunun tekrar gündeme geldiğini görmekteyiz. Şirketin satın alınma süreci, işten atılan üst bir yöneticinin şirkette yapılan yolsuzluklar hakkında hükümeti bilgilendirmesiyle başlamıştır. Yapılan tetkikatlar neticesinde 11 Ocak 1932 tarihinde şirkete, hükümet tarafından el konulmuştur. Bu süreçte yolsuzluklardan sorumlu olan kişiler yargılanmış ve hüküm giymişlerdir. Uzun yıllar şirket müdürü olarak görev yapan Guiffroy, kefaletle serbest bırakıldıktan sonra Kasım 1932’de ülkeden firar etmiştir⁹⁰⁷.

Hükümet tarafından el konulduktan sonra, İzmir Belediyesi’nin idaresine bırakılan şirketin satın alınma sözleşmesi, 3 Ekim 1932 tarihinde Nafia Vekili Hilmi Bey ile İzmir Rıhtım Şirketi yetkilisi Mösyö Metr Margeri arasında imzalanmıştır. Mukavelename özetle şu hükümleri içermektedir⁹⁰⁸;

1. Hükümet şirketle münakit 18 Mayıs 1307 (1891) tarihli dördüncü zeyil mukavelenin (12) nci maddesinin kendisine verdiği salâhiyete istinaden İzmir rıhtımı ile bunun üzerindeki tramvayı bütün müştemilatlarıyla beraber almağa karar vermiş ve şirkette bu karara muvafakat etmiş olduklarından şirket aşağıda yazılı şartlar dairesinde mezkûr tesisatı satmış ve hükümet de satın almıştır.
2. Şirket, 4 Şaban 1284 tarihli imtiyaz mukavelenamesiyle bilumum zeyilleri mucibince haiz bulunduğu bütün hukuk ve menafi imtiyaziyesiyle İzmir Rıhtım, liman ve tramvayına ait menkul ve gayrimenkul bilumum tesisat, binalar, arazi, malzeme, mobilya, demirbaş alet ve edevattan, hükümet lehine feragat ve bu emval ve bu eşya üzerinde hükümetin müstakilen mülkiyet ve tasarruf hakkını kabul ve tasdik eder.
3. İkinci maddede yazılı ve imtiyaz mevzuuna dahil olup şirkete ait bulunan ve Hükümetçe satın alınan emvalden (Garmaritim) namıyla maruf (Hangar)ın arsa ve binası muvazaa suretiyle başkası namına

⁹⁰⁷ Kurt, a.g.t., s. 176.

⁹⁰⁸ TC. Resmi Gazete, 25 Haziran 1933, s. 2781-2783.

mukayyet bulduklarından şirket, bu mukavenemenin imzası tarihinden itibaren bir sene zarfında (masarifi hükümete ait olmak üzere)mezkur gayri menkullerin tapu kayıtlarının hükümet namına tashih ve tescilini temin eylemeği taahhüt eder.

4. 27 Teşrinisani 1867 tarihli imtiyaz mukavelesinin (4) üncü ve şartnamenin (4) ve (5) inci maddeleri mucibince kâr ve zararı kendisine ait olmak üzere şirket tarafından denizden doldurulup da bu mukaveleye bağlı kroki ve listede mevki ve ebatları gösterilen arsalardan, bir kısmı şirket, bir kısmı hükümetin tasarrufunda bulunacaktır.

5. Şirketin bütün hukuku imtiyaziyesiyle (2) ve (3) üncü maddelerde yazılı emvalinin bedeli:

A – Aksiyon ve obligasyonların faiz ve amortismanları mukabili olarak birincisi 1 Haziran 1932 ve sonuncusu 1 Haziran 1935 tarihinde tediye edilmek üzere her biri (487 500) dört yüz seksen yedi bin beş yüz Fransız franklık dört adet senelik taksitten,

B – Şirketin geçmiş son beş senelik vasati safi hasılatı olarak iki tarafça tespit ve kabul edilen (22 693) yirmi iki bin altı yüz doksan üç Türk lirasına (bu günkü piyasaya göre) tekabül eden her biri (272 3169) iki yüz yetmiş iki bin üç yüz on altı Fransız franklık ve birincisi 1 Haziran 1932 ve sonuncusu 1 Haziran 1952 tarihinde tediyesi meşrut yirmi bir adet senelik taksitlerden ve 1 Haziran 1952 den itibaren imtiyaz müddetinin sonu olan 31 Kânunuevvel 1952 tarihine kadar geçecek müddet için 31 Kânunuevvel 1952 tarihinde tediye edilecek olan on üç bin iki yüz otuz yedi Türk lirasına (bu günkü piyasaya göre) tekabül eden yüz elli sekiz bin sekiz yüz kırk dört Fransız franklık bir taksitten ibarettir. Yukarıda zikredilen bir frank, elyevm Fransız hükümetinin bir Fransız frangı için esas ittihaz ettiği sıklet ve safiyetteki altın muadilidir.

6. Hükümet, beşinci maddede zikredilen taksitleri, en çok kânunuevvel 1933 sonuna kadar şirket namına mukarrer hazine bonoları vermek suretiyle eda edecektir.
7. Rıhtım ve müştemilatının hükümetçe satın alınması muamelesinin 1 Haziran 1931 tarihinde vuku bulduğu iki tarafça itibar ve kabul edilmiştir. Binaenaleyh, 1 Haziran 1931 tarihinden itibaren rıhtım tesisatına hükümetçe vaziyet tarihi olan 10 Kânunusani 1932 akşamı kadar geçen yedi ay on günlük müddet zarfında şirket tarafından işletilmiş olan rıhtım, tramvay ve müştemilatlarına ait safi hasılatın tamamen hükümete aidiyeti iki tarafça kabul edilmiştir. Şirketin gerek bu hâsılattan gerek diğer hususattan hükümete borcu olan mebalığ ceman 162.518,37 liradır.
8. Şirketin, İzmir'in Yunan işgali esnasındaki rıhtım resimlerimden mütevellit olup Fransız Yunan muhtelit hakem mahkemesinin 29 Teşrinisani 1929 tarihli ilâmı mucibince Yuna Hükümeti'nden matlubu bulunan ve Yunan Hükümetinçe tediyesi kabul edilen ve birincisi 1928 ve sonuncusu 1967 senelerinde ve her senenin 7 Teşrinievvvel tarihlerinde tediyesi meşrut bulunan mebalığe dair barem bu mukaveleye raptedilmiştir.
9. Hükümet ve şirket, bu mukaveleden mütevellit hukuk ve vecaip müstesna olmak üzere her ne sebep ve vesile ile olursa olsun şimdiye kadar dermeyan edilen ve edilmeyen bilcümle dava ve mütalebelere ve bilhassa İzmir rıhtım, tramvay ve bütün müştemilat ve teferruatına müteallik imtiyazlardan mütevellit bütün dava ve mütalebelere feragatla birbirlerini mütekabilen ibra ederler.
10. Hükümet'in şirket muamelatını idareye başladığı 11 Kanunusani 1932 tarihine kadar şirketin üçüncü şahıslarla vukuu bulan akit, muamele ve münasebetlerinden mütevellit bütün borçlarla bunların bütün neticelerinden münhasıran şirket mesul olacağı gibi bu akit ve muamelelerden tevellüt etmiş veya edecek bütün davalarda münhasıran şirket muhatap olacaktır.

11. Bu mukavele hükümlerinin tatbik ve icrasını ve şirkete yapılacak her nevi tebligatın ifasını teminen şirket, Türkiye’de bir vekil bulunduracaktır.
12. Bu mukavelenin Türkçe metni muteberdir.
13. Bu mukavelenameye yapıştırılacak damga pulları ile noterce tasdik ve tesciline ait harç ve masraflar şirkete aittir.
14. Bu mukavelename Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin tasdikine talikan Ankara’da imza ve teati edilmiştir.

Yukarıdaki hükümler çerçevesinde şirketin satın alınmasına dair sözleşme, 12 Haziran 1933 tarihinde 2309 sayılı kanun ile onaylanmıştır⁹⁰⁹. Kanun hükmü şu şekildedir⁹¹⁰;

1. Nafia Vekâletiyle İzmir Rıhtım Şirketinin salâhiyetini haiz murahhası arasında 3 Teşrinevvel 1932 tarihinde parafe edilen ve şirketin imtiyaz haklarıyla rıhtım, tramvay ve bunlara ait tesisatın Hükümetçe satın alınmasına dair olan merbut mukavelenamenin imza ve teatisine Nafia Vekili mezundur.
2. (Aypark) namıyla maruf gazino ile buna ait arsalar müstesna olmak üzere diğer arsalardan mütevellit olup Maliye Vekâletince İzmir Rıhtım şirketi aleyhine açılmış olan davaları Maliye Vekâleti takip etmeyecektir.
3. Mezkûr mukavelename mucibince şirkete verilecek mubayaa bedelinin 1 Haziran 1932 ve 1 Haziran 1933 taksitleri şirketin mukavelenamede tespit edilen borcu ile mahsup edilerek bakiye kalan miktar şirketçe idare-i muvakkateye devredilen mebalığden tesviye ve 1 Haziran 1934’ten itibaren olan taksitler içinde derpiş edilen şekilde hazine bonoları verilerek hulûlü vadelerinde Duyun-u Umumiye bütçesinden tesviye edilecektir.

⁹⁰⁹ TC. Resmi Gazete, 25 Haziran 1933, s. 2781.

⁹¹⁰ TC. Resmi Gazete, 25 Haziran 1933, s. 2781.

4. Mezkûr mukavelenamenin imza ve teatisinden itibaren şirket emval ve hukuku hükümetçe tespit edilecek şerait altında İzmir Liman ve Körfez Şirketine veya onun yerine hükümetçe tesisi edilecek idareye devredilir. Ancak evvelce Rıhtım Şirketi tarafından işletilmiş olan tramvay ve müstemilatı belediyeye veya diğer bir şirkete devredilebilir.
5. Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.
6. Bu kanununun hükümlerini icraya İcra Vekilleri Heyeti memurdur.

Bu suretle satın alınan, İzmir Rıhtım Şirketi'nin taşınmazlar malları (rıhtım ve ekleri, kömür depoları, tramvay hattı, tramvay arabaları, tramvay ahırları bekleme yerleri), 15 Mart 1934'ten geçerli olmaz üzere, Liman ve Körfez Şirketi'ne devredilmiştir. Atlı tramvaylar ise, 1 yıl kadar daha hizmet vermiş, daha sonra Bakanlar Kurulu kararı ile 31 Nisan 1935 tarihinde kaldırılmışlardır.

b. İzmir-Göztepe Tramvay Hattı İmtiyazı

İzmir Rıhtım Şirketi tarafından inşa edilen kordon tramvay hattında, tramvayların işlemeye başlamasından sonra, İzmir'de ikinci bir tramvay hattının inşası gündeme gelmiştir. Projeyi gündeme getiren, dönemin Aydın Valisi Midhat Paşa'dır. Midhat Paşa'nın tasarladığı projeye göre, Basmane'de bulunan İzmir-Kasaba demiryolu istasyonundan, Konak'taki Kışla-i Hümayûn'a kadar⁹¹¹, 2.000 zirâ' uzunluğunda⁹¹² ve 20 zirâ' genişliğinde⁹¹³ bir cadde açılacaktı⁹¹⁴. Daha sonra ise Konak'tan, bir saat mesafedeki Göztepe'ye kadar da yaklaşık olarak 4,5 km

⁹¹¹ BOA. İ.MMS. 68/3175 Lef 2-4-6. (29.Za.1297/3 Kasım 1897); BOA. Y.EE. 40/160 (19.M.1298/21 Aralık 1880); Bazı belgelerde ise "*İzmir-Kasaba demiryolu istasyonundan Memleket Hastanesi'ne kadar*" ifadesi kullanılmaktadır. Bkz. BOA. Y.EE. 40/190 (19.M.1298/21 Aralık 1880).

⁹¹² Zirâ': Dirsekten orta parmak ucuna kadar olan bir uzunluk ölçüsü. 75-90 santimetre arasında değişen farklı şekilleri vardır. Bkz. Develioğlu, a.g.e., s. 1188; Sözlükteki tanımından da anlaşılacağı üzere, 1 zirâ'nın santimetre olarak karşılığı 75 ile 90 cm arasında değişmektedir. Dolayısıyla burada ifade edilen 2.000 zirâ' uzunluğun metre olarak karşılığı yaklaşık olarak 1.500-1.800 metre aralığındadır.

⁹¹³ Yaklaşık olarak 15-18 metre genişliğinde.

⁹¹⁴ BOA. Y.EE. 40/160 (19.M.1298/21 Aralık 1880); BOA. İ.MMS. 68/3175 Lef 6. (29.Za.1297/3 Kasım 1897); Belgede yolun uzunluğu 1.350 m olarak verilmektedir. Bkz. Aynı belge.

uzunluğunda ve 10 metre genişliğinde bir yol daha açılarak, toplamda 6 km'ye ulaşan yol üzerinde tramvaylar faaliyet gösterecekti⁹¹⁵.

Projenin gündemine gelmesinde, kordon tramvaylarının önemli etkisi bulunmaktaydı. Zira Kordon'da işleyen tramvaylardan dolayı bölge ahalisi oldukça memnundu, buna karşılık şehrin güneyinde bulunan ve ekseriyeti Müslüman olan ahali bu tür gelişmelere uzak kalmaktaydı⁹¹⁶. Bunun dışında, demiryoluyla şehre gelen eşya ve yükler, develerle, istasyondan iskeleye ulaştırılmaktaydı. Develerin dar sokaklardan geçerek iskeleye mal taşınması oldukça zahmetli olmakta ve daha da önemlisi bu nakliyat esnasında halk büyük eziyet çekmekteydi⁹¹⁷. Basmane'den Kışla-i Hümayun'a kadar açılması planlanan yol ve üzerinde çalışacak tramvaylar, bu tür sorunları ortadan kaldıracaktı.

Tahkik komisyonunun yaptığı çalışmalar, istasyondan Konak'a kadar açılacak olan caddenin, istimplâk bedelleri ile birlikte 31.000 liraya mal olacağını ortaya koymuştur. Bu süreçte Midhat Paşa, bahsi geçen işin yabancılar tarafından değil de, yerli girişimciler tarafından yapılmasını istiyordu. Hatta kurulacak olan şirkette yabancıların hisse sahibi olmasını dahi istemiyordu. Ancak projeyi hayata geçirecek meblağın yüksekliği bunu imkânsız kılmaktaydı. Dolayısıyla yabancı sermayeye ihtiyaç duyulmaktaydı. Midhat Paşa, ilk etapta bahsi geçen caddenin açılması ve bu yol üzerinde tramvayların çalışmasına ilişkin gerekli izinleri almıştı⁹¹⁸. Bu bağlamda Basmane'den Konak'a kadar bir cadde açmak ve bu yol üzerinde tramvay işletmek üzere "Tramvay Osmanlı Kumpanyası"⁹¹⁹ adıyla şirketin kurulması gündeme gelmiş ve şirkete dair bir tarifname hazırlanmıştır. Buna göre⁹²⁰;

⁹¹⁵ BOA. *İ.MMS.* 68/3175 Lef 6. (29.Za.1297/3 Kasım 1897); konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Zeki Arıkan, "Midhat Paşa'nın Aydın Valiliği", Uluslararası Midhat Paşa Semineri, Ankara 1986, s. 122-157.

⁹¹⁶ BOA. *Y.EE.* 40/160 (19.M.1298/21 Aralık 1880).

⁹¹⁷ BOA. *Y.EE.* 40/160 (19.M.1298/21 Aralık 1880).

⁹¹⁸ BOA. *Y.EE.* 40/160 (19.M.1298/21 Aralık 1880); BOA. *İ.MMS.* 68/3175 Lef 2 ve 6. (29.Za. 1297/3 Kasım 1897).

⁹¹⁹ BOA. *İ.MMS.* 68/3175 Lef 6. (29.Za. 1297/3 Kasım 1897).

⁹²⁰ BOA. *Y.EE.* 40/190 (19.M.1298/21 Aralık 1880); Ayrıca bkz. BOA. *İ.MMS.* 68/3175 Lef 6. (29.Za. 1297/3 Kasım 1897).

1. İşbu şirketin sermayesi 60.000 Osmanlı lirası olmak üzere mürettep olup işbu akçe hâsıl olmak için beheri altışar lira itibarıyla on bin hisse küşâd olunacak ve sermaye akçesinin sülüsü olan 20.000 liralık hisse şirketin beş nefer müessisleri tarafından alınıp, kusur-u sermaye miktar hisseleri yerli ve ecnebi taliplerine satılacaktır. Her bir hissenin bedeli olan altı liradan, ikisi beş ikisi üçüncü ayda ve diğer iki lirası altıncı ayda tahsil edilecektir ve bedelatı kamilen te'diyye olunan her bir hisse için sahibinin ismine tahsisen ve tasrihen müessislerin mührüyle memhur senet verilecektir.
2. Şirket sermayesinin cem' ve tahsili ve suret-i sarfi ve idare-i daimesinin te'sis ve tanzimi şirket müessislerine ve el-hasıl mesafe-i mesuliyeti onlara ait olduğundan müessislerin bu hizmetlerine mukabil mecmu hisse senedatından %10 kendilerine meccanen itâ kılınacaktır.
3. Şirketin idare-i daimiyyesine dair bir nizamname yapıp ashab-ı hisselerin ekseriyetinden mürekkep olmak üzere akd olunacak cemiyette kıraatla hükmü tasdik olunduktan sonra nüshası Nefia Nezareti celilesine takdim kılınacak ve oraca tasdik olunacağı halde mer'iyyal icra olacaktır.
4. Şirketin 10 hisseye ve daha ziyadesine mutasarrıf olanlar 100 hisseye kadar her 25 hisse için bir rey-i hisse itibar olunacaktır.

Ayrıca açılacak olan cadde için, satın alınması lazım olan emlak ve arazi bedelleri şirket tarafından ödenecektir. Emlak ve arazi sahipleri ile anlaşmazlık çıkarsa, istimlâk kanununa riayet edilerek, hükümet aracılığıyla bu yerlerde satın alınacaktır. Yol üzerinde yapılacak olan tramvay hattı, diğer arabaların geçişine engel olmayacaktır.

Görüldüğü üzere, Midhat Paşa tarafından caddenin açılması ve tramvay hattının inşası için tüm hazırlıklar yapılmıştı. Kurulacak olan şirketin sermayesi, yapacağı işler, şirket yönetimi ve şirket kurucularının vazifeleri gibi konular, yukarıdaki tarifname ile belirlenmiştir. Hatta projenin inşasında, o dönemde

İzmir'e gelen muhacirlerin yevmiye karşılığında çalıştırılması bile planlanmıştı⁹²¹. Ancak son anda hükümetin aldığı bir kararla, Midhat Paşa tarafından projelendirilen bu teşebbüs hayata geçmemiştir⁹²².

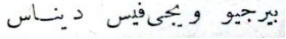
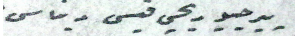
Midhat Paşa'nın bu teşebbüsünden birkaç sene sonra, Harentz Biraderler⁹²³ ve Piyer Ciodici⁹²⁴ isimli müteşebbisler, Urla'ya kadar uzatılmak üzere, İzmir'den Karataş-Göztepe'ye bir tramvay hattı tesisi etmek üzere Osmanlı Devleti'ne müracaat etmişlerdir⁹²⁵. İmtiyaza talip olan Harentz Biraderler, Ermeni asıllı olup⁹²⁶, babalarının kurduğu *Harentz, Sons and Co.* adlı şirketin ticari faaliyetlerini yürütmekte olan Abraham, Nichan⁹²⁷ ve Mardiros Harentz isimli üç kardeşdir. Şirket, Manchester Ticaret Odasına kayıtlı olmakla birlikte, ticari faaliyetlerini hem Manchester hem de İstanbul'da yürütmektedir⁹²⁸. Şirketin İstanbul'daki merkezi ise, Galata'da Yıldız Han'ı olarak gözükmektedir⁹²⁹.

Harentz Biraderler ile Piyer Ciodici'nin müracaatlarının ardından, devletin ilgili kurumlarında çeşitli müzakereler yapılmış ve imtiyazın bahsi geçen kişilere verilmesi uygun bulunmuştur. 28 Nisan 1883 tarihinde, mukavele ve şartnamenin müsveddesi hazırlanmıştır⁹³⁰. 15 Mayıs 1883 tarihinde de, Osmanlı Devleti adına Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa⁹³¹ ile müteşebbisler arasında 30 maddeden oluşan

⁹²¹ BOA. *İ.MMS.* 68/3175 Lef 2 . (29.Za. 1297/3 Kasım 1897); BOA. *Y.EE.* 40/160 (19.M. 1298/21 Aralık 1880)

⁹²² BOA. *İ.MMS.* 68/3175 Lef 2-4-6. (29.Za. 1297/3 Kasım 1897); BOA. *Y.EE.* 40/160 (19.M. 1298/21 Aralık 1880).

⁹²³ Arşiv belgelerinde isim Harens, Hranis, Harnej gibi farklı şekillerde yazılmıştır.

⁹²⁴ Harentz Biraderlerin ortaklarının ismi, Mukavelat Mecmuasında  şeklinde yazılmıştır. Buna göre isim Biricyo Vicifis Dinas olarak okunabilir. Buna karşılık arşiv belgelerinde ise isim  şeklinde yazılmıştır. Buna göre de isim, Piyer Ciodici Fis Dinas olarak okumaktadır; Bazı çalışmalarda ise isim Piyer Giudici olarak verilmiştir. Bkz. Kurt, a.g.t. s.181.

⁹²⁵ BOA. *A.DVN.MKL.* 23/26 (20.C.1300/28 Nisan 1883); BOA. *A.DVN.MKL.* 24/6 (26.Ş.1300 /2 Temmuz 1883); BOA. *İ.MMS.* 75/3366 (4.C.1300/12 Nisan 1883); Aydın Salnamesi, Rumi 1304, s.251; Kurt, a.g.t., s. 181.

⁹²⁶ Joan George, *Merchants in Exile, The Armenians in Manchester-England (1835-1935)*, London 2002, s. 230.

⁹²⁷ Arşiv belgelerinde isim Nişan olarak geçmektedir.

⁹²⁸ *Manchester Commercial List 1871-1872, Fifth and Sixth Years*, London 1871, s.23.

⁹²⁹ BOA. *A.MKT.MHM.* 495/70 Lef 2. (12.Ca.1305/25 Ocak 1888).

⁹³⁰ BOA. *A.DVN.MKL.* 23/26 (20.C.1300/28 Nisan 1883).

⁹³¹ BOA. *A.DVN.MKL.* 30/25 (İzmir-Göztepe Tramvay Mukavele ve Şartnamesi, Matba-i Amire 1306).

mukavelename ile beş fasıl ve 30 maddeden ibaret şartname imzalanmıştır. Mukavelenamede özetle şu hükümler yer almaktadır⁹³²;

1. İzmir rıhtımından başlayarak, hükümet konağının köşesinden geçerek meclis sokağından Karataş ve oradan Karantina ve Göztepe'ye, eşya ve yolcu taşımak üzere atlarla veya makineyle çekilmek üzere tramvay yolunun inşası ve işletilmesi imtiyazı Harentz Biraderler ile ortağına verilmiştir. Tramvay hattı isteğe bağlı olarak Urla'ya ve Urla İskelesine kadar uzatılabilecektir. Tramvay hattı isteğe bağlı olarak Urla'ya, oradan da Urla İskelesine kadar uzatılabilecektir.
2. İmtiyaz müddeti, fermân-i âli tarihinden itibaren 45 yıldır.
3. İmtiyaz sahibi, fermân-ı âli itâsı ve mukavelename tarihinden itibaren 6 ay içinde, şartnamede belirtildiği üzere tramvay hatlarına ilişkin gerekli plan-proje ve haritaları hazırlayarak, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim edecektir. Nezaret ise 3 ay içerisinde haritaları tasdik edecektir.
4. İmtiyaz sahibi masrafları kendisine ait olmak üzere, mukavele tarihinden itibaren 1 sene içerisinde inşaata başlamak üzere haritaların tasdik tarihinden itibaren 2 yıl içerisinde İzmir-Göztepe tramvaylarını, 6 yıl içerisinde de Göztepe-Urla tramvaylarını çalıştırmayı taahhüt eder. İşe başlamayı geciktirecek olağanüstü bir durumun ortaya çıkması durumunda, imtiyaz sahibi bu durumu ilgili kurumlara bildirmekle yükümlüdür. Böyle bir durumun ortaya çıkması durumunda, işe ne kadar geç başlanılırsa, imtiyaz sahibine o kadar ek süre verilir.
5. Ticaret ve Nafia Nezareti, inşaatların başlamasından itibaren, imtiyaz müddetinin sonuna kadar işletmeyi teftiş için komiserler görevlendirecektir. İmtiyaz sahibi, teftiş masrafı olarak imtiyaz

⁹³² BOA. *A.DVN.MKL.* 24/6 (26.Ş.1300 /2 Temmuz 1883); BOA. *A.DVN.MKL.* 30/25(İzmir-Göztepe Tramvay Mukavele ve Şartnamesi, Matba-i Amire 1306); BOA. *İ.MMS.* 75/3366 (4.C.1300/12 Nisan 1883); BOA. *Mukavelename Defteri No:3*, s.209-221; Mukavelat Mecmuası, Cilt 2, İstanbul 1302, s. 1338-1361; Aydın Salnamesi, Hicri 1308, s. 358-365; Kurt, a.g.t., s. 181-188.

müddetince aydan aya ödemek şartıyla, kilometre başına yıllık 2 Osmanlı lirası ödemekle yükümlüdür.

6. Tramvay hattını geçeceği güzergâh üzerinde, şahıslara ait emlak ve arazinin alınması hususunda istimlak kanununa riayet edilecektir. Geçici süreler için lazım olan yerler ise kiralanabilecektir.
7. Tramvay yolu iki hat genişliğinde inşa edilecek, ancak ilk etapta tek hat işletmeye açılacaktır. Her bir kilometrenin yıllık hasılatı 30.000 franka ulaştığında, hükümet ikinci hattın açılmasını talep edebilecektir.
8. Tramvay ve müteferruatının inşaatı için gerek yurtiçinden gerekse yurtdışından getirilecek malzemeler gümrük vergisinden muaf olacaktır.
9. İmtiyaz sahibi tramvay hattının inşası için gerekli olan keresteleri, civarda bulunan miri ormanlardan sağlayabilecektir.
10. İnşaatların tamamlanmasından sonra bir fen komisyonu geçici kabulü gerçekleştirecek, geçici kabulden bir yıl sonra işletme tekrar kontrol edilecek ve kesin kabul yapılacaktır.
11. İmtiyaz sahibi, tramvay hattını, araçları ve her türlü alet-edevatı, imtiyaz müddetince hüsnü halde muhafaza edecektir.
12. İmtiyaz sahibi, yolun güvenliğini sağlamak ve bakımlarını yapmak zorundadır. Ayrıca, mevcut bütün kanunlara ve ileride çıkacak kanunlara uymak zorundadır. İmtiyaz sahibinin kusurundan dolayı, tramvaylar işlemez ise, hükümet işletmeye el koymak ve işletmek hakkına sahip olacaktır.
13. İmtiyaz sahibi, geçici kabulden sonra imtiyaz müddetinin sonuna kadar, şartnamede belirtilen tarifeleri uygulayacaktır.
14. Savaş hallerinde şartnamenin 5. faslına göre hareket edilecektir.
15. İmtiyaz sahibi 1 yıl içerisinde bir Osmanlı anonim şirket kurmaya mecburdur.
16. İmtiyaz sahibi, fermân-ı âli kendisine tebliğ olduğu tarihten itibaren, 1 ay içerisinde 500 lira kefalet akçesi ödemekle yükümlüdür. Bu kefalet

akçesi, kesin kabulden sonra iade edilecektir. 1 ay içerisinde kefalet akçesi yatırılmadığı takdirde, imtiyaz hakkı düşecektir.

17. Devlet-i Aliye, 30. yılın sonundan itibaren istediği zaman işletmeyi satın alabilecektir.
18. İmtiyaz müddetinin sona erdiği tarihten itibaren, işletmeye ait her türlü araç-gereç, tramvaylar ve vagonlar devletin mülkü olacaktır.
19. Tramvaylarda çalışan memur ve müstahdemler, devletin belirlediği kıyafetleri giyeceklerdir.
20. İmtiyaz sahibi, kanunlara uymak kaydıyla, hat güzergâhında ortaya çıkabilecek madenlerden yararlanabilecektir. Ayrıca, bağlı olduğu nezarete bilgi vermek suretiyle, hat çevresinde bulunan ormanlardan kereste yararlanabilecektir.
21. Hükümet lüzum gördüğü takdirde, ana ve ara hatlar üzerinde istihkâmat inşa edebilecektir. Bunların masrafı devlete ait olacaktır.
22. İnşaat esnasında tarihi eserlere rastlanılırsa, bu konuda devletin ilgili kanunlarına riayet edilecektir.
23. İmtiyaz sahibi, hâsıllara ait bütün defterlerini Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim etmek zorundadır.
24. İmtiyaz sahibi, işe zamanında başlamaz, başlar da bitiremez ya da erteler ise imtiyaz hakkını kaybedecektir. Bu durumda hükümet, işletmeye ait her türlü alet-edevata el koyacak ve kefalet akçesini de iade etmeyecektir.
25. İmtiyaz sahibi, hükümetçe lüzum görülen yerlerde müfettiş, gümrük, posta ve zabıta memurları için ücretsiz olarak odalar inşa edecektir.
26. İmtiyaz sahibi, masrafı kendine ait olmak üzere tramvay hattı boyunca telgraf hattı tesis edebilecektir. Bu telgraf hattını sadece tramvaylarla ilgili meselelerde kullanacaktır. Devlet, bu telgraf hattından istifade edebilecektir.
27. İmtiyaz sahibi, tramvayların inşa ve işletilmesine dair posta ve çantalarını, posta nezaretine herhangi bir vergi vermeksizin kendi araçları ile nakledebilecektir.

28. İşbu bu tramvay hattını uzatmak ve başka tramvay hatları inşa etmek üzere talip çıkarsa, imtiyaz verme hakkı devlete ait olacaktır.
29. İmtiyaz sahibi, tramvayların çalışmaya başlamasından itibaren İzmir Belediyesine ilk beş yıl 100 lira, daha sonra ise imtiyaz müddetinin sonuna kadar 150 lira ödeyecektir.
30. İmtiyaz sahibi ile devlet arasında veya şahıslar ile işletme arasında ortaya çıkabilecek her türlü ihtilafta, Osmanlı mahkemeleri yetkili olacaktır.

Şartnamede ise başlıca şu hususlar yer almaktadır; tramvay hatlarının genişliği 1.05 m ile 1.45 m arasında olacak, hattın inşası esnasında suyollarına zarar verilmeyecek, yine hattın yapımı esnasında mevcut yollara zarar verilmeyecek ve raylar arabaların geçişine engel olmayacak şekilde döşenecek, inşaat esnasında birinci sınıf malzeme kullanılacaktır. Yolculardan birinci mevki için 30 para, ikinci mevki için 20 para, 3-7 yaş arasındaki çocuklardan ücretin yarısı alınacaktır. Denetleme memurları, görevli gümrük ve posta memurları ücretsiz, tutuklular ve yanlarında bulunan görevliler yarım ücret mukabilinde taşınacaktır.

Bu şartlar altında 15 Mayıs 1883 tarihinde Osmanlı Devleti'nden imtiyazı alan müteşebbisler, gerekli çalışmalara hemen başlamışlardır. Nitekim hattın inşasında kullanılmak üzere, birkaç kez yurtdışından malzeme getirmişler ve mukavelenamenin 8. maddesine istinaden vergi muafiyeti talebinde bulunmuşlardır. Nafia Nezareti de, 23 Ekim 1884⁹³³ ve 11 Mart 1885⁹³⁴ tarihlerinde, imtiyaz sahipleri tarafından yurtdışından getirilen malzemelere dair defterleri inceledikten sonra, gerekli muafiyeti onaylamıştır⁹³⁵. Müteşebbisler, mukavelenin 15. maddesi gereğince, fermân-ı âlinin kendilerine verilmesinden sonra 1 yıl içerisinde şirketi kurmak zorundaydılar. Ancak şirketin “İzmir Göztepe Tramvay Şirketi” adıyla 1885 yılında kurulduğunu⁹³⁶ görmekteyiz. Bu da, imtiyaz

⁹³³ BOA. ŞD. 505/17 Lef 2 (19.M.1302/11 Ağustos 1884).

⁹³⁴ BOA. ŞD. 505/5 (6.C.1302/23 Mart 1885).

⁹³⁵ BOA. ŞD. 505/17 Lef 2 (19.M.1302/11 Ağustos 1884); BOA. ŞD. 505/5 (6.C.1302/23 Mart 1885); BOA. ŞD. 506/5 (23.S.1303/30 Kasım 1885); BOA. ŞD. 504/7 (23.S.1303/30 Kasım 1885).

⁹³⁶ Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.191.

sahiplerinin şirket kurmak için hükümetten ek süre aldıkları ihtimalini kuvvetlendirmektedir.

Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, vakit geçirmeden çalışmalarına başlayan şirket, ilk etapta hattın 3,2 kilometrelik kısmını tamamlamış ve bu hat üzerinde 1886 yılından itibaren tramvaylar çalışmaya başlamıştır. Sonradan tamamlanan çalışmalar ile birlikte, hattın uzunluğu 8 kilometreye ulaşmıştır⁹³⁷. Şirketin faaliyete geçmesinin hemen ardından, bahsi geçen şirketin nizamnamesine ilişkin irade-i seniyye çıkmadığı için, gelirlerinin haczedilmesi gündeme gelmiştir. Osmanlı ticaret kanununun 28. maddesine istinaden gündeme gelen haciz meselesi, arşiv belgelerine özetle şu şekilde yansımıştır⁹³⁸;

...bâ irade-i seniyye müessisi olan anonim şirketinin nizamnamelerinin mer'iyet ahkâmı için dahi irade-i seniyye istihsali ticaret kanununun 28. maddesi ahkâmından olduğu halde mezkûr şirket nizamnamesinin mer'iyet ahkâmı hakkında irade-i seniyye istihsal edilmemiş olduğundan hükmü olmayacağı cihetle şirkete teşekkül etmemiş nazarıyla bakılması...

Şirket gelirlerinin haczedilmesinin gündeme gelmesi üzerine, şirket sahipleri, hem mukavelenin 30. Maddesine istinaden Osmanlı mahkemelerine müracaat etmişler⁹³⁹, hem de dilekçeler ile hükümete müracaatta bulunmuşlardır⁹⁴⁰. Şirket sahiplerinin haciz uygulamasına itiraz etmelerinin dayanak noktası, 17 Aralık 1887 tarihli dilekçelerine şu şekilde yansımıştır⁹⁴¹;

...inşaat-ı nafia hakkında teşekkül eden şirketler için düsturda nizamname-i mahsusu münderic bulunmaktan nâşi buna muvafık olanların irâde-i padişahiye arz olunmak lazım gelmeyeceği mütalaası dermiyan olunmakta ise de düsturda muharrer ve numune kabilinden olan nizamnamede inşaat-ı nafia üzerine müteşekkil şirketlerin kanun-u ticaretin 28. Maddesinden istisnasına dair bir kayd ve işaret mefkûd olduğu ve kanunun bir maddeye şümul var iken ahiren adem-i şümul takririnde bunu tasrihi lüzumu bedihi bulunduğu cihetle bu mütelaanın hasbel-kanun vârid görülemeyeceği...

⁹³⁷ “Tramways at Smyrna”, The Street Railway Review, Volume XV, Chicago 1905, s.42; The Tazewell Republic, “Street Railways in Smyrna”, 9 March 1905.

⁹³⁸ BOA. A.MKT.MHM. 495/70 Lef 1-3-5-6. (12.Ca.1305/25 Ocak 1888).

⁹³⁹ BOA. A.MKT.MHM. 495/70 Lef 1-3-5-6. (12.Ca.1305/25 Ocak 1888).

⁹⁴⁰ BOA. A.MKT.MHM. 495/70 Lef 2-4. (12.Ca.1305/25 Ocak 1888).

⁹⁴¹ BOA. A.MKT.MHM. 495/70 Lef 2. (12.Ca.1305/25 Ocak 1888).

Şirket ortaklarından olan Harentz Biraderlerin yukarıdaki dilekçesinden yaklaşık bir ay sonra da, diğer ortak Piyer Ciodici de hükümete müracaat ederek, 3-4 aydan beri İstanbul'da bulduklarını ve çaresiz durumda olduklarını belirterek, hükümetten yardım talebinde bulunmuştur⁹⁴². Bu dilekçelerin dışında, daha önce de belirttiğimiz üzere, şirket sahipleri mahkemeye de müracaat ederek, konuya ilişkin dava açmışlar ve yukarıda yer verdiğimiz dilekçe çerçevesinde mahkemeye itirazda bulunmuşlardı. Bu itiraz Bidayet Mahkemesi tarafından haklı bulunmuş, ancak Ticaret İstinaf Mahkemesi ise itirazı haksız bulmuştur⁹⁴³. Bu süreçte konunun Şura-yı Devlet'te de ele alındığını görmekteyiz. Ancak Şura-yı Devlet toplantısında, konuya farklı bir açıdan yaklaşmış ve anonim şirketler nizamnamelerinin, devlet ile şirket sahipleri arasında bir sözleşme olduğundan bahisle, nizamnamelerin tetkik ve tayininin hükümetin sorumluluğu altında bulunduğu, dolayısıyla mahkemelerin bu konuda herhangi bir yetkisinin olmadığı sonucu ortaya çıkmıştır. Şura-yı Devlet ayrıca, bahsi geçen şirketin gayrimenkulleri ve gelirlerinin haczedilemeyeceği kararını almıştır⁹⁴⁴. Sadaret makamının da konuya ilişkin bilgi istemesi üzerine, Şura-yı Devlet tarafından verilen cevapta şu ifadelerin yer aldığını görmekteyiz⁹⁴⁵:

“...imtiyaz mukavele ve şartnamelerine mutabık olan şirket nizamnamelerinin tekrar bâ irâde-i seniyye taht-ı tasdike alınmasına lüzum kalmayıp, şirketin kanunen sureti kat'iyede teşekkül edebilmesi için nizamnamesinin tescil ve tasdiki kafi addolunmakta bulunduğundan (1)300 sene-i hicriyesinden beri tanzim kılınan şirket nizamnameleri yalnız bade'l tatbik tescil ve bulunmuş olduğu gibi İzmir Tramvay Şirketi nizamnamesi Meclis-i Ali'nin kararı üzerine yazılan cevâb-ı sâimde muharrer sarahat-ı mahsusa mucibince

⁹⁴² Piyer Ciodici'nin 24 Ocak 1888 tarihli dilekçesi için bkz. BOA. A.MKT.MHM. 495/70 Lef 4. (12.Ca.1305/25 Ocak 1888).

⁹⁴³ “...şirket idaresinden dermiyan olunan müdafaa Bidayet Mahkemesinde tasvip edilmiş ise de, İstinaf Mahkemesince zikrolunan 28. madde-i kanuniye hükmünü tadil eder bir kanun olmadığından ve mevzu bahis olan nizamname madde-i mezkûre mucibince bâ irâde-i seniyye tasdik edilmemiş olduğundan hükmü olmayacağı cihetle şirketi mezkûreye teşekkül etmemiş nazarıyla bakılmak lazım geleceği beyan kılınmıştır...” Bkz. BOA. A.MKT.MHM. 495/70 Lef 4. (12.Ca.1305/25 Ocak 1888).

⁹⁴⁴ BOA. A.MKT.MHM. 495/70 Lef 1-5. (12.Ca.1305/25 Ocak 1888).

⁹⁴⁵ BOA. A.MKT.MHM. 495/70 Lef 3. (12.Ca.1305/25 Ocak 1888).

Nafia Nezareti tarafından tescil ve mukavele muharrirliğinden dahi tasdik ettirilmiş olduğundan...”

Cevaptan da anlaşılacağı üzere, Osmanlı Devleti hicri 1300 yılında⁹⁴⁶ yeni bir düzenleme yaparak, mukavele ve şartname maddelerine uygun olarak bir şirket nizamnamesi hazırlanması halinde, yeniden irade çıkartılmasına gerek kalmadığına dair karar almıştır. Ayrıca İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi nizamnamesinin de Nafia Nezareti tarafından da tescil edildiği anlaşılmaktadır. Bu suretle şirketin gayrimenkulleri ve gelirlerinin haczedilmesi meselesi ortadan kalkmıştır.

Haciz meselesinin gündemden düşmesinden kısa bir müddet sonra, bu seferde şirkette bir takım yolsuzluklar yapıldığına dair hükümete müracaatlar söz konusu olmuştur. Özellikle şirket sahiplerinin, hissedarlarına kar payı ödemedikleri⁹⁴⁷ konusu uzun süre gündemi meşgul etmiştir. Ancak, şirketin faaliyete geçtiği ilk yıllarda, kâr mı zarar mı ettiği bilinmemektedir. Eğer zarar ediyorsa, hissedarlarına kâr payı dağıtması zaten söz konusu olamazdı. Nitekim şirketin bu süreçte bazı yükümlülüklerini yerine getirmemesi⁹⁴⁸ ve ortaklar arasında çıkan anlaşmazlıklardan dolayı⁹⁴⁹, hükümet 1889 yılında işletmeye el koymuştur. Ortaklar arasında ne tür anlaşmazlıkların meydana geldiği hakkında herhangi bir bilgiye ulaşamamakla birlikte, arşiv belgelerinde rastladığımız “...tramvay hattının nezaret-i celile-i âsîfânelerince dahi malum ve musaddak olduğu veçhile şürekâ meyanında tekevvin eden münâzea...”⁹⁵⁰ ifadesi, hissedarlar arasında bir problemin yaşandığını ortaya koymaktadır.

İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi’ne hükümet tarafından el konulmasının ardından şirket, Nafia Nezareti tarafından oluşturulan ve başına Saffet Bey’in getirildiği *Göztepe Tramvay İdare-i Muvakkatesi* tarafından idare olunmuştur. Yaklaşık bir yıl geçici idare eliyle yönetilen şirket, bu süre zarfında başarıyla idare

⁹⁴⁶ 1882 veya 1883 yılında.

⁹⁴⁷ BOA. ŞD. 2925/10 (8.L.1306/7 Haziran 1889).

⁹⁴⁸ Kurt, a.g.t, s. 202.

⁹⁴⁹ BOA. ŞD. 1200/43Lef 1. (17.Za.1311/23 Mayıs 1894).

⁹⁵⁰ BOA. ŞD. 1200/43Lef 1. (17.Za.1311/23 Mayıs 1894).

edilmiştir⁹⁵¹. Şirketin geçici idare tarafından yönetildiği süreçte, şirket sahiplerinden olan Harentz Biraderlerden Nichan Harentz, Osmanlı Hükümeti'ne müracaat ederek bir kez daha imtiyazın kendisine verilmesi talebinde bulunmuştur⁹⁵². Aslında bunu imtiyaz talebinden ziyade, şirket idaresinin kendilerine geri iadesi talebi olarak değerlendirmemiz gerekir. Zira Nichan Harentz'in, Haziran 1888'de hükümete müracaat ettiğini göz önünde bulundurduğumuzda, şirkete hükümet tarafından el konulduktan kısa bir süre bu müracaatın gerçekleştiği sonucuna ulaşmaktayız.

Daha önce de ifade ettiğimiz üzere, hükümet tarafından şirkete el konulmasının önemli nedenlerinden biri, şirket ortakları arasında çıkan anlaşmazlıklardı. Nichan Harentz'in 1890 yılında, şirketlerine el konulmasına neden olan bu gerekçeyi ortadan kaldırdığını görmekteyiz. Nitekim İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi hissedarlarının tamamı, bütün hukuki haklarını Nichan Harentz'e devretmişlerdir⁹⁵³. Bu suretle şirkete el konulmasına neden olan en önemli gerekçe ortadan kalkmıştır. Bundan sonraki süreçte Nichan Harentz ile Osmanlı Devleti arasında, daha önce imzalanmış olan sözleşmelere ilişkin müzakereler yapılmaya başlanmıştır⁹⁵⁴. Zira Osmanlı Hükümeti de, İzmir'den Göztepe'ye kadar açılan yol üzerinde tramvayların işleminin ve bu hattın Urla'ya kadar uzatılmasının, hem gerekli hem de halk açısından son derece yararlı⁹⁵⁵ olacağı düşüncesindeydi. Bu bağlamda, inşa edilen yolların sürekli bakımlarının yapılması, ıslahhaneye yıllık bir ücret ödenmesi⁹⁵⁶, tramvaylara binen jandarma, polis ve belediye çavuşlarından 20 para yerine, 10 para alınması gibi koşulların Nichan Harentz tarafından kabul edilmesi halinde⁹⁵⁷, imtiyazın geri verilmesi gündeme gelmiştir. Taraflar arasında gerçekleşen müzakerelerin neticesinde

⁹⁵¹ Kurt, a.g.t, s. 202; Nitekim idarenin başında bulunan Saffet Bey, daha sonra bu başarısından dolayı, hükümet tarafından ödüllendirilecektir. Bkz. BOA. *DH.MKT.* 125/45 (1.R.1313/20 Eylül 1895).

⁹⁵² BOA. *ŞD.* 1187/10 Lef 1.(10.L.1305/20 Haziran 1888).

⁹⁵³ BOA. *Y.PRK.TNF.* 2/66 (21.Za.1307/8 Temmuz 1890).

⁹⁵⁴ BOA. *ŞD.* 1187/10 Lef 2.(10.L.1305/20 Haziran 1888).

⁹⁵⁵ BOA. *ŞD.* 1187/10 Lef 1.(10.L.1305/20 Haziran 1888).

⁹⁵⁶ BOA. *ŞD.* 1187/10 Lef 1.(10.L.1305/20 Haziran 1888).

⁹⁵⁷ BOA. *MV.* 67/53 (16.S.1309/20 Eylül 1894).

Osmanlı Devleti, şirket idaresi ve imtiyaz hakkını tekrar Nichan Harentz'e vermiştir.

b. 1. İzmir Göztepe Tramvay Şirketi'nin, İzmir-Urla-Çeşme Buharlı Tramvay Hattı İmtiyaz Talebi

İmtiyazı Osmanlı Devleti'nden tekrar devralan Nichan Harentz, 1894 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti'ne müracaat ederek, İzmir-Göztepe tramvay hattını Urla'ya kadar uzatmak için izin istemiştir. İzin talebi, 15 Mayıs 1883 tarihli mukavele metninin 4. maddesinde yer alan; *imtiyaz sahibi 6 yıl içerisinde Göztepe - Urla arasında bir tramvay hattı inşa ederek, bu hat üzerinde tramvayları çalıştırmayı taahhüt eder* ifadesine istinaden gerçekleşmiştir. Harentz, hükümete müracaatında, mukavele ve şartnamede böyle bir hükmün var olduğundan bahisle, daha önce ortaklar arasında anlaşmazlıkların çıkması ve şirket idaresine hükümet tarafından el konulmasından dolayı bu projeyi hayata geçiremediklerini belirtmiştir. Artık bu problemlerin ortadan kalktığını ve şirket meclis idaresi tarafından tramvay hattının, Urla iskelesine kadar uzatılmasına dair karar alındığını belirten Harentz, mukavele tarihi esas alınmak kaydıyla bu konuda kendilerine izin verilmesini istemiştir⁹⁵⁸.

İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'nin bu talebi vakit geçirilmeden devletin ilgili kurumlarında görüşülmeye başlanmıştır. Konu ilk olarak Ticaret ve Nafia Nezareti'nde ele alınmıştır. Burada yapılan değerlendirmelerde, şirketin mukaveleye göre 6 yıl içerisinde bahsi geçen hattı inşa etmeyi taahhüt etmiş olmasına rağmen, aradan 11 yıl geçtiği için mukavele metninde yer alan bu hükmün geçersiz olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bununla birlikte müzakerelerde, İzmir-Urla arasında bir tramvay hattına da memleketin ihtiyacının olduğu vurgulanmıştır⁹⁵⁹. Benzer bir karar da Şura-yı Devlet tarafından alınmıştır. Nitekim Şura-yı Devlet tarafından alınan kararda, İzmir-Urla arasında tramvay

⁹⁵⁸ BOA. ŞD. 1200/43 Lef 1. (17.Za.1311/23 Mayıs 1894).

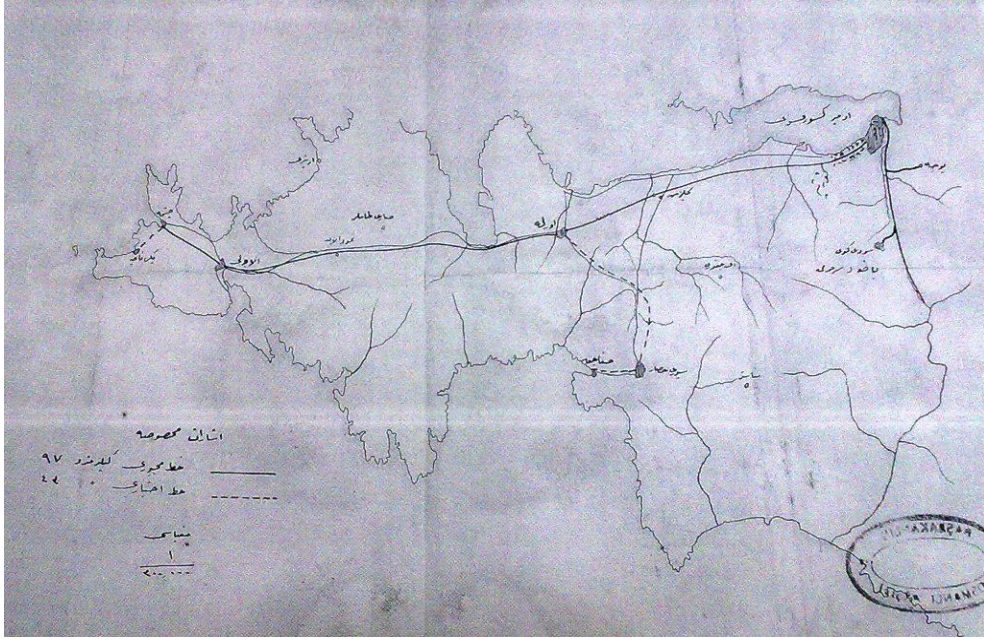
⁹⁵⁹ BOA. ŞD. 1200/43 Lef 2. (17.Za.1311/23 Mayıs 1894).

hattı tesisi imtiyazını kaybetmiş olan şirkete, böyle bir hakkın yeniden verilmesinin emsallerine kötü örnek olacağına vurgu yapılmıştır⁹⁶⁰.

İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi tarafından 1894 yılında gerçekleşen bu müracaata olumsuz cevap veren Osmanlı Hükümeti'nin, 1900'lü yıllara gelindiğinde daha büyük bir proje için şirketle müzakerelerde bulunduğunu görmekteyiz. Nitekim 1894-1899 yılları arasında konuya ilişkin taraflar arasında gerçekleşen görüşmeler neticesinde hükümetin, bahsi geçen şirkete imtiyaz hakkını geri verdiğini anlaşılmaktadır⁹⁶¹. Ancak daha önce İzmir-Urla tramvay hattı için gerçekleşen ve neticesiz kalan müzakereler, bu sefer İzmir-Urla-Alaçatı ve oradan da Çeşme'ye kadar uzanacak olan buharlı tramvay hattı için gerçekleşmiştir⁹⁶².

Resim 8

İzmir-Çeşme arasında inşası düşünülen buharlı tramvay hattı haritalarından bir örnek⁹⁶³.



⁹⁶⁰ BOA. BEO. 413/30903 (28.Za.1311/3 Haziran 1894).

⁹⁶¹ Konu arşiv belgelerine şu şekilde yansımıştır; ...*şirket müddet-i mezkûre içinde işe mübaşeret etmeyerek bu hak sakıt olmasıyla şimdi ise iade-i hak ile beraber Çeşme'ye kadar mecburi ve diğer bazı mahallerde ihtiyari olmak üzere ...* Bkz. BOA. ŞD. Lef 5. (18.N.1317/19 Ocak 1900); BOA. Y.A.RES. 106/44 Lef 2. (4.Z.1317/4 Nisan 1900).

⁹⁶² İzmir-Çeşme Buharlı Tramvay projesi hakkında bkz. Çınar Atay, Tarih İçinde İzmir, İzmir 1978, s.105-110.

⁹⁶³ BOA. ŞD. Lef 2. (18.N.1317/19 Ocak 1900).

İzmir-Urla-Alaçatı-Çeşme güzergâhında yapılması planlanan buharlı tramvay hattı, gerçekten de büyük bir projeydi. Dolayısıyla imtiyaza talip olan İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'nin, bu projeyi hayata geçirebilmek için Paris'te bulunan bir grup sermayedar ile işbirliği yaptığını görmekteyiz. Nitekim Osmanlı Devleti ile hattın inşasına ilişkin müzakereleri, İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi ve Paris'te bulunan bazı sermayedarlar adına Mühendis Kovaniye yürütmüştür⁹⁶⁴.

Taraflar arasında gerçekleşen müzakerelerde, İzmir-Göztepe tramvay hattının Urla ve Alaçatı'dan, Çeşme'ye kadar uzatılması ve buharlı tramvay olarak işletilmesi hususunda anlaşmaya varılmıştır. Ayrıca biri Urla'dan Seferihisar ve Sığacık'a, diğeri ise Çeşme'den Katonpaya'ya⁹⁶⁵ kadar iki ara hattın inşası konusunda da mutabakata varılmıştır⁹⁶⁶. Ancak müteşebbisler, hükümetin mukavele metninde yer almasını istediği, tramvay tarifelerini Nafia Nezareti'nin belirlemesi ve şirket meclis idaresi başkanlığı ile iki üyenin Osmanlı tebaasından olması maddelerini kabul edemeyeceklerini, 15 Eylül 1899 tarihli bir mektup ile Şura-yı Devlet'e bildirmişlerdir⁹⁶⁷. 27 Ekim 1899 tarihinde şirket vekili tarafından hükümete sunulan bir başka dilekçede ise, bu konulara açıklık getirilmeye çalışılmıştır. Dilekçede, tamamı yabancı sermaye ile yapılacak olan bu projede, hissedarların hiç tanımadıkları ve kendilerinden farklı bir ülkenin vatandaşı olan birini, meclis idare heyeti başkanı olarak kabul etmelerinin mümkün olmadığı ifade edilmiştir. Buna karşılık, Osmanlı tebaasından iki kişinin meclis üyeliği hususunu kabul ettikleri de, dilekçede belirtilmiştir. Şirket vekili dilekçesinde, Osmanlı Devleti tarafından verilen imtiyazların hiç birisinde böyle bir şartın bulunmadığını da özellikle vurgulamıştır. Tarifeler konusunda da, sermaye sahiplerinin yaptıkları masrafları karşılayabilmelerinin, ancak tarifelerin serbest bırakılmasıyla mümkün olabileceği belirtilmiştir⁹⁶⁸.

⁹⁶⁴ BOA. ŞD. Lef 7-8. (18.N.1317/19 Ocak 1900).

⁹⁶⁵ Arşiv belgelerinde Katonpaya olarak adlandırılan yer, haritalarda Yeni Nahiye olarak gösterilmektedir.

⁹⁶⁶ BOA. ŞD. Lef 1-7-8. (18.N.1317/19 Ocak 1900); BOA. Y.A.RES. 106/44 Lef 1-2. (4.Z.1317/4 Nisan 1900); BOA. Y.MTV. 209/32 (06.S.1318/29 Kasım 1900).

⁹⁶⁷ BOA. ŞD. Lef 1. (18.N.1317/19 Ocak 1900).

⁹⁶⁸ BOA. ŞD. Lef 7. (18.N.1317/19 Ocak 1900).

Meclis-i Nafia'da gerçekleşen müzakerelerde ise, şirketin hali hazırda faaliyet göstermesinden dolayı mali durumunu ispatlamasına gerek olmadığı halde, Osmanlı Bankası'ndan teminat mektubu almış olmalarının bu işi ciddiye aldıklarının bir göstergesi olarak kabul edilmiştir. Ayrıca Meclis-i Nafia'da gerçekleşen müzakerelerden, imtiyaz müddetinin 99 yıl olarak belirlendiği de anlaşılmaktadır⁹⁶⁹. Konuya ilişkin Aydın Valiliği de bir tetkikat yaparak, sonucu bir rapor halinde Şura-yı Devlet'e göndermiştir. Raporunda, ahali tarafından inşa edilen İzmir-Çeşme yolu üzerinde yüzlerce deve ve arabanın işlemekte olduğu, şirketin bu yola ray döşemek suretiyle buharlı tramvayları faaliyete geçirmesinin uygun olmadığı ifade edilmiştir. Şirketin mevcut olan yoldan 20 metre uzakta başka bir yol inşa ederek, ray döşemesinin bu sorunu ortadan kaldıracığı da, raporda bir çözüm önerisi olarak yer almıştır. Raporunda üzerinde durulan bir başka husus ise, imtiyaz müddetine dairdir. Zira Osmanlı Hükümeti, bahsi geçen imtiyazı İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'ne verdiği takdirde, daha önce 45 yıl müddetle verilen İzmir-Göztepe hattının imtiyaz süresi de doğal olarak uzamaktaydı. Dolayısıyla vilayetten gelen raporda bu konuya dikkat çekilerek, ya bu iki imtiyazın birbirinden farklı olarak ele alınması ve ya da imtiyaz müddeti 45 yıldan 99 yıla çıkartılacaksa, devlet lehine başka maddi menfaatlerin sağlanmasının şart koşulmasının uygun olacağı belirtilmiştir⁹⁷⁰. Vilayetten gelen bu rapor üzerine Şura-yı Devlet konuyu, Ticarete ve Nafia Nezareti'ne havale etmiştir. Nezaret de, vilayetten gelen rapor doğrultusunda şirket yetkilileri ile bir takım görüşmeler yapmış ve şirket yetkililerine aşağıda yer verdiğimiz hususları kabul ettirmiştir⁹⁷¹.

1. İzmir-Göztepe tramvay hattı için İzmir Belediyesi'ne 45 yıl müddetle ödenecek 150liralık ücret, 250 liraya çıkartılacak.
2. İzmir belediyesine ödenecek olan yıllık 250 lira haricinde, nezarete de yıllık 200 lira ödenecek.

⁹⁶⁹ BOA. ŞD. Lef 8. (18.N.1317/19 Ocak 1900); BOA. Y.A.RES. 112/4 Lef 2. (4.M.1319/23 Nisan 1901); BOA. Y.MTV. 209/32 (06.S.1318/29 Kasım 1900).

⁹⁷⁰ BOA. ŞD. Lef 12. (18.N.1317/19 Ocak 1900); BOA. Y.A.RES. 106/44 Lef 2. (4.Z.1317/4 Nisan 1900); BOA. Y.MTV. 209/32 (06.S.1318/29 Kasım 1900); BOA. ŞD. 1426/5 Lef 1. (23.Ca.1324/16 Temmuz 1906).

⁹⁷¹ BOA. ŞD. Lef 14. (18.N.1317/19 Ocak 1900).

3. İzmir-Göztepe hattının 45 yıllık imtiyaz süresi sona erdikten sonra, geriye kalan 54 yıl boyunca şirket, İzmir Belediyesi'ne ödediği yıllık 250lira haricinde, nezarete ödemekle yükümlü olduğu 200 lirayı da 750 lira olarak nezarete ödeyecektir.

Ticaret ve Nafia Nezareti, şirket yetkilileri ile yukarıda yer verdiğimiz hususlarda mutabakata vardığını Şura-yı Devlet'e bildirmesinden sonra, konu burada da tartışılmaya başlanmıştır. Gündeme ilk gelen konu imtiyaz müddetine dairdir. 99 yıllık süreyi çok bulan Şura-yı Devlet önce bu müddetin 50 seneye indirilmesinin daha uygun olacağına karar vermiş, daha sonra ise imtiyazın 1883 yılından geçerli olmak üzere 75 yıl olmasını kararlaştırmıştır. Şura-yı Devlet'in şirket ile imzalanacak mukavele metninde yer almasını kararlaştığı diğer bazı hususlar ise şunlardır⁹⁷²; imtiyazın önemine binaen 2.000 altın kefalet akçesi alınması⁹⁷³, hattın hükümetçe satın alınma süresinin 25 yıl olarak belirlenmesi⁹⁷⁴, büyük ve küçük bütün memurların Osmanlı tebaasından olması ve şirket meclis idaresi üyelerinin yarısının Osmanlı tebaasından olması.

İzmir-Çeşme buharlı tramvay imtiyazına ilişkin yaklaşık iki yıl süren görüşmelerin ardından, Osmanlı Devleti ile İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi adına hareket eden Mösyö Kovaniye, mukavele ve şartname maddeleri üzerinde mutabakata varmışlardır. Buna göre⁹⁷⁵;

1. İzmir-Göztepe tramvay hattının Urla-Alaçatı ve Çeşme'ye kadar uzatılması ve Urla'dan Sığacık ve Seferihisar, Çeşme'den de Katonpaya'ya kadar iki ara hattın inşası için Mösyö Kovaniye imtiyaz verilmiştir.

⁹⁷² Şura-yı Devlet, mukavele metninde yer alacak olan maddeleri tek tek ele almış ve 6 sayfalık bir rapor hazırlamıştır. Bkz. BOA. *Y.A.RES.* 106/44 Lef 2. (4.Z.1317/4 Nisan 1900); BOA. *Y.A.RES.* 112/4 Lef 2. (4.M.1319/23 Nisan 1901); BOA. *Y.MTV.* 209/32 (06.S.1318/29 Kasım 1900).

⁹⁷³ Kefalet akçesinin 1.000 altından 5.000 altına yükseltilmesi düşünülmüş, ancak daha sonra 2.000 altında karar kılınmıştır.

⁹⁷⁴ Hattın devlet tarafından satın alınma süresinin önce 30 yıldan 10 yıla düşürülmesi düşünülmüş, daha sonra ise bu süre 25 yıl olarak belirlenmiştir.

⁹⁷⁵ Bkz. BOA. *Y.A.RES.* 106/44 Lef 2. (4.Z.1317/4 Nisan 1900); BOA. *Y.A.RES.* 112/4 Lef 3. (4.M.1319/23 Nisan 1901).

2. Bu imtiyaz, İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'nin imtiyaz şartlarına tabi olacaktır.
3. İzmir-Göztepe hattı da dahil olmak üzere, buharlı tramvay imtiyazı fermân-ı âli tarihinden itibaren 75 senedir.
4. Göztepe'den Çeşme'ye inşa edilecek olan hat iki bölüme ayrılacaktır. 1. hat Göztepe'den Urla'ya, 2. hat ise Urla'dan Çeşme'ye kadar olacaktır. Göztepe-Urla hattının plan-proje ve haritaları bir sene içerisinde, Urla-çeşme hattının plan-proje ve haritaları ise 3 sene içerisinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne teslim edilecektir. Nezaret ise 3 ay içerisinde haritaları tasdik edecektir.
5. İmtiyaz sahibi, masrafları, zarar ve ziyanı kendisine ait olmak üzere, mukavelenin imzalandığı tarihten itibaren 18 ay içerisinde inşaata başlamayı ve 3 yıl içinde de 1. hat olan Göztepe-Urla hattını faaliyete geçirmek zorundadır. Şirket, 2. hatta ise 3.5 sene içerisinde inşaata başlamayı ve 5,5 sene içinde de bahsi geçen hattı faaliyete açmayı taahhüt etmektedir.
6. Ticaret ve Nafia Nezareti, inşaatların başlamasından itibaren, imtiyaz müddetinin sonuna kadar işletmeyi teftiş için komiserler görevlendirecektir.
7. Tramvay hattını geçeceği güzergâh üzerinde, şahıslara ait emlak ve arazinin alınması hususunda istimlak kanununa riayet edilecektir. Devlete ait olan araziler, şirkete ücretsiz olarak verilecektir.
8. Tramvay hattı, tek hat olarak inşa edilecektir. Ancak imtiyaz sahibi isterse bunu çift hatta dönüştürebilecektir.
9. İşletmenin tesisi için yurtdışından getirilecek her türlü malzeme gümrük vergisinden muaf tutulacaktır. Ancak imtiyaz ile doğrudan doğruya ilgisi olmayan ve tramvayların işlemesi için gerekli olmayan her türlü alt-edevat için vergi alınacaktır.
10. İnşaatların tamamlanmasından sonra bir fen komisyonu geçici kabulü gerçekleştirecek, geçici kabulden bir yıl sonra işletme tekrar kontrol

edilecek ve kesin kabul yapılacaktır. Fen komisyonunun masrafları, imtiyaz sahibi tarafından karşılanacaktır.

11. İmtiyaz sahibi, tramvaylar ile müteferruatını daima hüsnü halde muhafaza edecektir.
12. İmtiyaz sahibi, mevcut bulunan ve ileride tanzim edilecek olan her türlü kanuna uymak zorundadır. İmtiyaz sahibinin kusurundan dolayı tramvayların çalışması aksarsa, hükümet masraf, zarar ve ziyanı imtiyaz sahibine ait olmak üzere tramvayların geçici olarak işletilmesi hakkına sahip olacaktır.
13. İmtiyaz sahibi, geçici kabulün gerçekleştiği tarihten itibaren imtiyaz müddetinin sonuna kadar tramvay tarifelerine uymak zorundadır. Hükümet lüzum görürse tarifelerde indirim gidebilecek, imtiyaz sahibi de bunu uygulamaya mecbur olacaktır.
14. Savaş zamanlarında ve olağanüstü hallerde şartnamenin 5. fıslına göre hareket edilecektir.
15. İmtiyaz sahibi, taahhütlerini yerine getirmek için, fermân-ı âli tarihinden itibaren 2 sene içerisinde yeni bir yeni bir Osmanlı anonim şirketi kurabilecektir. Bu şirket eski şirketin yerine geçecek ve sermayesi 2.000.000 franktan aşağı olmayacaktır. Şirketin meclis idare heyeti 7 kişiden oluşacak, bunlardan ikisi Osmanlı tebaasından olacaktır.
16. İmtiyaz sahibi, fermân-ı âlinin kendisine tebliğ edildiği tarihten itibaren 1 ay içerisinde kefalet akçesi olarak 2.000 altın ödemek zorundadır. Kefalet akçesi, tramvay hattının kesin kabulünden sonra iade edilecektir. İmtiyaz sahibi 1 ay içinde kefalet akçesini yatırmaz ise, imtiyaz hakkını kaybedecektir.
17. Devlet, imtiyazın yirmi beşinci senesinin sonunda işletmeyi satın alma hakkına sahip olacaktır.
18. İmtiyaz süresi sona erdiğinde, işletmeye ait her türlü tramvay, alet-e devat hükümete ait olacaktır.

19. İşletmede çalışan memur ve müstahdemler, devletin belirlediği kıyafetleri giyeceklerdir. Özellikle fes kullanımı mecburidir.
20. İmtiyaz sahibi, ihtiyaç halinde kanunlara uymak kaydıyla, hat güzergâhı çevresinde bulunan miri ormanlardan kereste temin edebilecektir.
21. Hükümet, hat üzerinde lüzum gördüğü yerlerde masrafları kendine ait olmak üzere istihkâmat inşa edebilecektir.
22. İnşaat esnasında tarihi eserlere rastlanılırsa, bu konuda devletin ilgili kanunlarına riayet edilecektir.
23. İmtiyaz sahibi, hâsıllara ait bütün defterlerini Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim etmek zorundadır.
24. İmtiyaz sahibi, işe zamanında başlamaz, başlar da bitiremez ya da erteler ise imtiyaz hakkını kaybedecektir. Bu durumda hükümet, işletmeye ait her türlü alet-edevata el koyacak ve kefalet akçesini de iade etmeyecektir.
25. İmtiyaz sahibi, masrafı kendine ait olmak üzere buharlı tramvay hattı boyunca telgraf hattı tesis etmeye mecburdur. Bu telgraf hattını sadece tramvaylarla ilgili meselelerde kullanacaktır. Posta ve Telgraf Nezareti müfettişler vasıtasıyla bu hattı dilediği an teftiş edebilecektir.
26. İmtiyaz sahibi, tramvayların inşa ve işletilmesine dair posta ve çantalarını, posta nezaretine herhangi bir vergi vermeksizin kendi araçları ile nakledebilecektir.
27. İmtiyaz sahibi ara hatları inşa etmek isterse, mukavele tarihinden itibaren 1 sene içinde bunu hükümete bildirmek ve haritaların tasdikinden itibaren de 2 sene içinde hattın inşasını tamamlamak zorundadır. Bu süre zarfında ara hatların inşasını gerçekleştirmez ise, hükümet ara hatların inşası için başkalarına imtiyaz verebilecektir.
28. Hükümet, tramvay hattı yakınında başka buharlı tramvay hattı imtiyazı vermeyecektir.
29. İmtiyaz sahibi, İzmir Belediyesi'ne yıllık olarak ödemekte olduğu 150 lirayı, bu mukavelenin imzalandığı tarihten itibaren 250 lira olarak

ödeyecektir. İmtiyaz sahibi ilk mukavele tarihi olan 1883 tarihinden itibaren 45 yıl müddetle Nafia Nezareti'ne ödediği yıllık 250 lirayı, 45. yılın sonundan itibaren imtiyaz müddetinin sonuna kadar 750 lira olarak ödeyecektir.

30. İmtiyaz sahibi, Yeni Kale'ye yakın bir mevki de asker tarafından kullanılmak üzere 50 metre tulünde bir rampa tesis edecektir.
31. Şirket ile hükümet arasında ortaya çıkabilecek ihtilaflarda Şura-yı Devlet, şirket ile ahali arasında meydana gelebilecek anlaşmazlıklarda ise Osmanlı mahkemeleri yetkili olacaktır. Şirket yazışmalarında, devletin resmi dili olan Türkçeyi kullanacaktır.

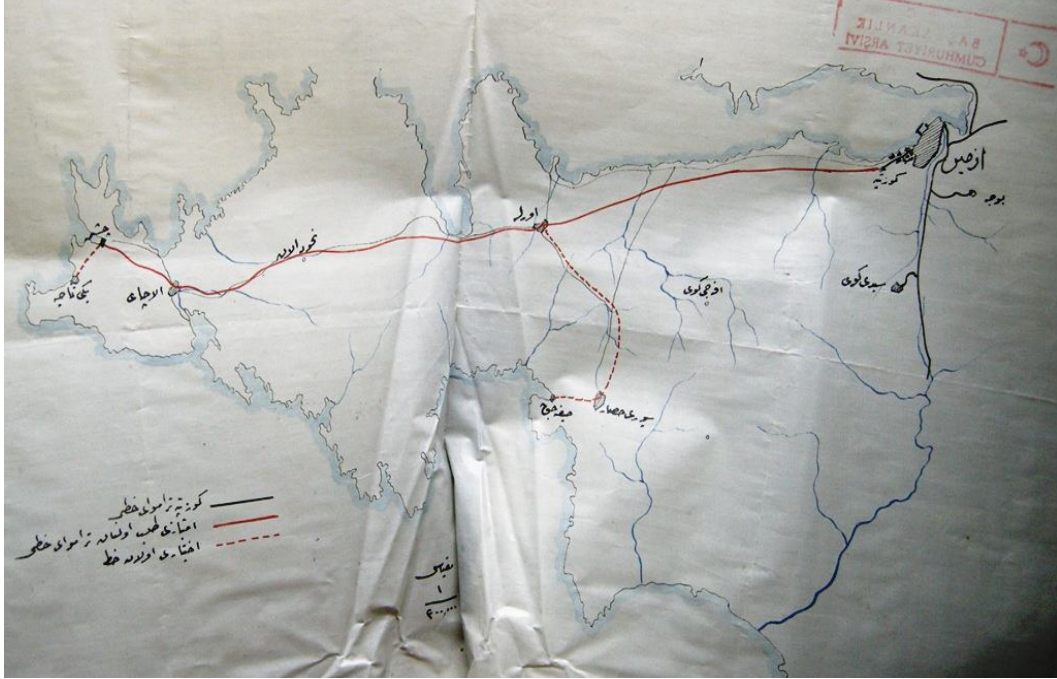
İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi, yaklaşık 2 yıl süren görüşmelerden sonra, yukarıda yer verdiğimiz sözleşme maddeleri çerçevesinde, Osmanlı Devleti ile imtiyaza ilişkin mukavelenameyi imzalamıştı. Ancak bundan sonraki süreçte, şirketin bahsi geçen tramvay hattının inşasına yönelik herhangi faaliyeti olmamıştır. Bunun iki nedeni olabilir. Birincisi, şirket projeyi hayata geçirebilecek yeterli sermayeyi bulamamıştır, ikincisi ise imtiyaza ilişkin mukavelename imzalanmış fakat irade-i seniyye çıkmamıştır. Birinci ihtimali ele aldığımızda, bahsi geçen şirketin sermaye yetersizliğinden dolayı projeyi gerçekleştirememiş olması düşük bir olasılıktır. Zira bahsi geçen şirketin, İzmir-Çeşme arasında buharlı tramvay hattını inşa ederek, faaliyete geçirmek için Osmanlı Bankası'ndan teminat mektubu aldığını, ayrıca Paris'te bulunan bir grup sermayedar ile işbirliği yaptığını daha önce ifade etmiştik. Buna rağmen şirket, bahsi geçen projeyi hayata geçirebilecek sermayeyi temin edemediyse, en kötü ihtimalle, elektrik imtiyazında Bartlett'in ve su imtiyazında İbrahim Niyazi Bey'in yaptığı gibi imtiyazı bir başka şirkete devretme yoluna gidebilirdi. Nitekim yukarıda yer verdiğimiz mukavele metninde, imtiyazın devredilmesine engel teşkil edecek herhangi bir madde bulunmamaktadır. Bu hususları göz önünde bulundurduğumuzda, projenin kuvvetle muhtemel imtiyaza ilişkin irade-i seniyye çıkmadığı için gerçekleşmediği sonucuna ulaşmaktayız. Başka bir ifadeyle, taraflar arasında

imzalanan sözleşme padişah tarafından onaylanmadığı için yok hükmünde kabul edilmiştir.

İzmir-Çeşme buharlı tramvay imtiyazının, padişah tarafından neden onaylanmadığı hususunda ise elimizde herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak bahsi geçen imtiyazı alabilmek için, 1905 yılında Osmanlı Devleti'ne yapılan müracaatlara, Şura-yı Devlet tarafından verilen “*taliplerin tekâlif eylediği şeraitin tetkik ve mukayesesiyle devlet ve memleketçe en nafi' şeraii tekâlif eden tarafa verilmesi*”⁹⁷⁶ cevabı, devletin imtiyazı daha iyi şartlarla vermeyi hedeflediğini ortaya koymaktadır.

Resim 9

Mehmed Reşid Bey ve ortakları tarafından, İzmir-Çeşme arasında inşası düşünülen buharlı tramvay hattı haritalarından bir örnek⁹⁷⁷.



1905 yılında, Osmanlı Devleti'ne bahsi geçen imtiyaz için, Mehmed Reşid Bey, Posta ve Telgraf Meclis-i azasından Corci Efendi ve Doktor Yovanoviç'in birlikte müracaat ettiklerini görmekteyiz⁹⁷⁸. Taraflar arasında yapılan

⁹⁷⁶ BCA. 230.132.1.1. (7 Mart 1905); BOA. BEO. 2723/204220 (22.L.1323/19 Aralık 1905); BCA. 230.132.1.3. (24 Mayıs 1906); BCA. 230.132.1.4. Lef 1. (19 Haziran 1906).

⁹⁷⁷ BCA. 230.132.1.4. Lef 2. (19 Haziran 1906).

⁹⁷⁸ BCA. 230.132.1.1. (7 Mart 1905); BOA. BEO. 2723/204220 (22.L.1323/19 Aralık 1905); BCA. 230.132.1.4. Lef 3. (19 Haziran 1906).

müzakerelerde anlaşmaya varılmış ve taslak bir mukavele metni hazırlanmıştır. Taslak mukavelenamede yer alan şartların, daha önce İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi ile imzalanan mukavele şartlarıyla hemen hemen aynı olduğunu görmekteyiz. Nitekim tramvay hattı yine Göztepe'den başlayarak, Urla, Alaçatı ve Çeşme'ye kadar uzanacak ve imtiyaz müddeti yine 75 sene olacaktır. Ayrıca ana hat olan Urla'dan, Seferihisar ve Sığacık'a kadar da, iki ara hat inşa edilecektir⁹⁷⁹.

Mehmet Reşid Bey ve ortaklarının müracaatı ile bir kez daha gündeme gelen İzmir-Çeşme buharlı tramvay imtiyazı, mukavele ve şartnamelerin hazırlanmış olmasına rağmen yine hayata geçirilememiştir.

b. 2. İzmir Göztepe Tramvay Şirketi İdaresi

1883 yılında İzmir-Göztepe arasında bir tramvay hattı tesis etmek ve işletmek için Osmanlı Devleti'nden imtiyaz alan Harentz Biraderler, uzun yıllar şirket idaresinde söz sahibi olmuşlardır. Ortakları Piyer Ciodici'nin ismi ise, yönetim kurulu da dâhil olmak üzere hiçbir yerde geçmemektedir. Ancak buna rağmen şirketin, 1892-1900 yılları arasında sözleşme hükümlerine aykırı olarak kollektif biçimde, diğer bir ifadeyle iş ortaklığı şeklinde yönetildiğini görmekteyiz. Şirketin mukavele metninde yer aldığı üzere, anonim şirket halini alması ise 1900 yılında gerçekleşmiştir⁹⁸⁰. 1905 yılında şirketin yönetim kurulu başkanı Nichan Harentz'di. Şirketin sekreterlik ve mali işlerini Bedros Boloubeyan, genel müdürlük görevini ise A. Harentz yürütmekteydi⁹⁸¹.

25.000 lira sermaye ile kurulan şirketin idaresi⁹⁸², 1908 yılında Belçikalıların eline geçmiştir⁹⁸³. Bu hadise imtiyaz devrinden ziyade,

⁹⁷⁹ Mukavelenin tamamı için bkz. BCA. 230.132.1.4. Lef 3. (19 Haziran 1906).

⁹⁸⁰ Kurt, a.g.t., s. 202.

⁹⁸¹ "Tramways at Smyrna", The Street Railway Review, Volume XV, Chicago 1905, s.42; The Tazewell Republic, "Street Railways in Smyrna", 9 March 1905.

⁹⁸² BCA. 230.133.5.2. Lef 4. (1913); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 24/11 Şubat 1912 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1912, s.2; BCA. 230.133.5.2. Lef 2. (1913); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 14 Mart 1913 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1913, s.2; BCA. 230.133.7.1. (19 Nisan 1917); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Heyet-i İdaresi Tarafından, 11 Nisan 1333(11 Nisan 1917) Tarihinde Alelade Olarak İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Verilen Rapor, İzmir 1917, s.2; Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.196.

⁹⁸³ Kurt, a.g.t., s. 202.

Belçikalıların, şirkete ait hisse senetlerini satın almalarından kaynaklanmıştır. Dolayısıyla bu tarihten itibaren şirketin yönetim kuruluda değişmiştir. 1908-1909 yıllarında şirket yönetiminde, başkan olarak A. Kindorff görev yapmıştır. Maksud Sebuhan Bey ile Mösyö Limaj başkan yardımcılıkları görevlerini yürütmüşlerdir. Mösyö Arogo, Mösyö Esasyan, Mösyö Danis, Mösyö Aram Köçeoğlu, Mösyö Stefan Papa Mihali ve Mösyö Sideridis üye olarak görev almışlardır⁹⁸⁴. 1912, 1913 ve 1917 yıllarında şirketin meclis idare heyetinde görev alan isimler ise şu şekildedir⁹⁸⁵;

Tablo 18

Görev ↓	Yıl →	1912	1913	1917
Başkan		Mösyö Viktor Limaj	Mösyö Viktor Limaj	Mösyö Viktor Limaj
Başkan Yrd.		Ispartalızade Stepan Efendi	Ispartalızade Stepan Efendi	Ispartalızade Stepan Efendi
Murahhas Üye		A. Kindorff	A. Rozental	A. Rozental
Üye		Jose Allard	Jose Allard	Jose Allard
Üye		A.Armay	A. Kindorff	Ed. Rolin
Üye		Mıgırdıç Esasyan Efendi	Etyen Papa Mihali	Etyen Papa Mihali
Üye		Ed. Danis	S.A. Sideridis	M.Morokyan
Üye		Etyen Papa Mihali	Ed. Rolin	Yusuf Münir Bey
Üye		Ed. Rolin	Pol Hamarat	Yusuf Razi bey
Üye		S.A. Sideridis		Rober Bett
Üye				Emanuel Salim

1928-1945 yılları arasında ise şirketin yönetim kurulunda, Josse Amor, Baron Ed. Rolin, Sol Gormezano, Jose Allard, Robert Bett, Leon Kinet, Albert

⁹⁸⁴ Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.196.

⁹⁸⁵ BCA. 230.133.5.2. Lef 4. (1913); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 24/11 Şubat 1912 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1912, s.9; BCA. 230.133.5.2. Lef 2. (1913); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 14 Mart 1913 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1913, s.9; BCA. 230.133.7.1. (19 Nisan 1917); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Heyet-i İdaresi Tarafından, 11 Nisan 1333(11 Nisan 1917) Tarihinde Alelade Olarak İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Verilen Rapor, İzmir 1917, s.4.

Duquenne, Ali Fikri Altay, Mustafa Nuri, Charles Giraud, Ali Agâh Dinel ve Joseph Sellekaers'in görev aldığını görmekteyiz⁹⁸⁶.

Şirketin idare merkezleri hususunu ele aldığımızda, daha önce de ifade ettiğimiz üzere Harentz Biraderler, Manchester Ticaret Odasına kayıtlı olmakla birlikte, hem Manchester'da hem de İstanbul'da ticari faaliyetlerini yürütmekteydiler⁹⁸⁷. İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'ne hükümet tarafından el konulduğu süreçte, Harentz Biraderlerin hükümetle olan yazışmaları İstanbul Galata'da bulunan Yıldız Han'ından yapmaları⁹⁸⁸, şirketin Osmanlı Devleti'ndeki ilk merkezinin İstanbul'da olduğunu ortaya koymaktadır. Şirket idare binasını 1898 yılında İzmir' taşımış ve Kokaryalı da faaliyet göstermeye başlamıştır. Mütareke yıllarında Frenk Mahallesi'nde Pisaro Hanı'na taşınan şirket idare merkezi, cumhuriyetin ilk yıllarında tekrar Kokaryalı'ya taşınmış ve son olarak 1928 yılından itibaren Karataş'ta faaliyet göstermeye başlamıştır⁹⁸⁹.

b. 3. İzmir Göztepe Tramvay Şirketi'nin Faaliyetleri

Daha önce de belirttiğimiz üzere, Harentz Biraderler imtiyazı aldıktan sonra, vakit kaybetmeden çalışmalarına başlamışlardır. İlk etapta hattın 3,2 kilometrelik kısmı tamamlanmış ve 1886 yılından itibaren bu hat üzerinde tramvaylar çalışmaya başlamıştır⁹⁹⁰. Tramvay hattı daha sonra 5.310 metreye ulaşmış⁹⁹¹ ve nihayetinde İzmir-Göztepe tramvayları, 8 kilometrelik hat üzerinde çalışmaya başlamışlardır⁹⁹².

Tramvay hattı, Konak'ta Hükümet Konağı önünden başlayarak, İnönü Caddesi⁹⁹³, Karataş, Karantina, Göztepe ve Kokaryalı'da (Güzelyalı) bulunan

⁹⁸⁶ Kurt, a.g.t., s 208.

⁹⁸⁷ Manchester Commercial List 1871-1872, Fifth and Sixth Years, London 1871, s.23.

⁹⁸⁸ BOA. *A.MKT.MHM.* 495/70 Lef 2. (12.Ca.1305/25 Ocak 1888).

⁹⁸⁹ Kurt, a.g.t., s 203.

⁹⁹⁰ "Tramways at Smyrna", The Street Railway Review, Volume XV, Chicago 1905, s.42; The Tazewell Republic, "Street Railways in Smyrna", 9 March 1905.

⁹⁹¹ Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.196.

⁹⁹² "Tramways at Smyrna", The Street Railway Review, Volume XV, Chicago 1905, s.42; The Tazewell Republic, "Street Railways in Smyrna", 9 March 1905.

⁹⁹³ 1950'li yıllarda caddenin ismi Mithat Paşa Caddesi olarak değiştirilmiştir. Bkz. Yaşar Aksoy, Bir Kent Bir İnsan (İzmir'in Son Yüzyılı, S. Ferit Eczacıbaşı'nın Yaşamı ve Anıları, İstanbul 1986, s. 272.

Mamürat'ül Hamid'e kadar uzanırdı⁹⁹⁴. Günün ilk seferi Göztepe'den Konak istikametine, son sefer ise Konak'tan Göztepe istikametine yapılırdı⁹⁹⁵. Sabahın erken saatlerinden itibaren çalışmaya başlayan tramvaylar, gece geç saatlere kadar hizmet verir ve ortalama 10 dakikada arayla sefer yaparlardı. Şirket, Pazar günleri talebin artmasından dolayı geceleri ek seferler koyardı⁹⁹⁶. S.Ferit Eczacıbaşı anılarında tramvaylardan şu şekilde bahsetmektedir⁹⁹⁷;

...Bir zamanlar sağlı sollu çınar ve dut ağaçlarıyla süslü olan yolun ortasında eskiden çift sıra tramvay hatları bulunurdu. Güzelyalı yönünden gelen tramvaylar, Konak çevresine yaklaşırken önce Milli Kütüphane'nin önünden geçip Askeri Kiraathane'den Hükümet Konağı'na kıvrılır ve İzmir Saat Kulesi çevresinde bir tur attıktan sonra Konak ana durağında bir süre beklerlerdi. Tramvaylar vakitleri gelince, bu kez İnönü caddesi üstünden yeniden Güzelyalı'ya doğru yola çıkarlardı. Başlangıçta çift atla çalışan tramvaylarla Osmanlı döneminde Konak'tan Güzelyalı'ya ancak bir buçuk saatte gidilebilirdi.

Ulvi Olgaç'ın hatıralarında ise Kokaryalı ve tramvaylara dair şu cümlelere rastlamaktayız⁹⁹⁸;

...Bugün Güzelyalı ismi verilen yere Kokaryalı derlerdi. Hakikaten berbat, sıtmalı bir yerdi. Birde üstelik tramvay ahırları da oraya yapılmıştı. İzmir'in sıcakları bastığı zaman işte oraya Kokaryalı demeye mecbur olmuşlardı. Oradan çifte beygirli tramvaya binilince bir buçuk saate yakın zamanda ancak Hükümet Konağı önüne gelinirdi. Fakat buraya gelinceye kadar her sene boyaları ve şekilleri değiştirile değiştirile şimdi adeta modern villalar haline gelmiş evler o zaman daha sönük, daha başka, daha şekilsiz görünüyordu... Karma karışık kapı tümsekleri ve şimdiki Karataş karakolunu geçtikten sonra gayri meskun arazi, Yahudi mezarlığı, kalafat yerleri, delik deşik yıkılmış tahta perdeler ve nihayet kışlanın dış duvarları ve dar bir yoldan Hükümet Konağı. Konağın ön tarafları, kışlanın meydanı, boşluğuna rağmen sık parmaklıklarla çevrilmiş, tramvay bu parmaklıklar arasından kıvrılarak, helezonlar çizerek Kordon başına gelir ve orada atlar çevrilirdi. Tramvaylar ara sıra ahali yardımı ile yürütülürdü."

⁹⁹⁴ Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.196; Ahenk, 11 Mayıs 1322; Kurt, a.g.t., 222.

⁹⁹⁵ Yeni Asır, 6 Kânunuevvel 1930.

⁹⁹⁶ Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.196.

⁹⁹⁷ Aksoy, a.g.e., s.272.

⁹⁹⁸ Ulvi Olgaç, Güzel İzmir Ne İdi, Ne Oldu?, İzmir 1939, s.9-10.

İzmir-Göztepe arasında 1886 yılından itibaren seferlere başlayan tramvaylar, 2 atla çekilirdi⁹⁹⁹. Şirketin ilk yıllarda ne kadar at ve tramvay arabasına sahip olduğu hakkında herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. 1905 yılından, elektrikli tramvayların kullanılmaya başlandığı 1928 yılına kadarki süreçte, şirketin sahip olduğu tramvay arabaları, atlar ve bunların kıymetleri aşağıdaki tabloda verilmiştir¹⁰⁰⁰;

Tablo 19

	Atların sayısı	Atların kıymeti (lira)	Arabaların sayısı	Arabaların kıymeti (lira)
1905	84	904,63	23	2.586,87
1908	129	1.409,65	22	-
1911	136	1.599,43	29	3.144,30
1912	132	1.606,14	29	3.144,30
1913	137	1.737,20	-	-
1914	110	910,60	-	-
1915	81	789,05	-	-
1916	85	1,034,37	-	3.764,30
1926	158	-	30	-

Tabloda da görüldüğü üzere, Birinci Dünya Savaşı'nın olduğu yıllarda, İzmir-Göztepe tramvay hattında çalıştırılan atların sayısında önemli bir düşüş gözlemlenmektedir. Bunun sebebi, İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'ne ait atlardan 53 tanesinin hükümet tarafından satın alınmasıdır¹⁰⁰¹. Zira Osmanlı Devleti, Balkan Savaşlarından sonra, ordunun ihtiyacını karşılamak üzere, İstanbul

⁹⁹⁹ Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.196.

¹⁰⁰⁰ BCA. 230.133.5.2. Lef 4. (1913); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 24/11 Şubat 1912 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1912, s.6; BCA. 230.133.5.2. Lef 2. (1913); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 14 Mart 1913 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1913, s.6; BCA. 230.133.7.1. (19 Nisan 1917); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Heyet-i İdaresi Tarafından, 11 Nisan 1333(11 Nisan 1917) Tarihinde Alelade Olarak İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Verilen Rapor, İzmir 1917, s.7; BCA. 230.134.11.1. Lef 4. (5 Nisan 1926); İzmir Göztepe Tramvayları Anonim Şirketi Heyet-i İdaresi tarafından 31 Mart 1926 Tarihinde Alelade Olarak İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Verilen Rapor, İzmir 1926, s. 4.

¹⁰⁰¹ BCA. 230.133.7.1. (19 Nisan 1917); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Heyet-i İdaresi Tarafından, 11 Nisan 1333(11 Nisan 1917) Tarihinde Alelade Olarak İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Verilen Rapor, İzmir 1917, s.3.

Tramvay Şirketi'nin atlarını 30.000 altın ödeyerek satın almıştı. Dolayısıyla Birinci Dünya Savaşı yıllarında, İstanbul'da atlı tramvaylar çalışmamıştır¹⁰⁰². İzmir'de de aynı durum söz konusu olmuş, ancak atlarının 53 tanesini hükümete satmak zorunda kalan şirket, kısa sürede yeniden at temin ederek faaliyetlerini devam ettirmiştir. İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'nin 1907-1916 yılları arasında, taşıdığı yolcu sayısı, tramvay arabalarının yıllık ve günlük kat ettikleri mesafe ile yolculardan elde edilen yıllık ve günlük hâsılat ortalaması ise aşağıdaki tabloda verilmiştir¹⁰⁰³;

Tablo 20

	Taşınan Yolcu Sayısı (Yıllık)	Bir günde ortalama taşınan yolcu sayısı	Tramvayların kat ettikleri yol (yıl/km)	Tramvayların bir günde kat ettikleri yol (km)	Atların bir günde kat ettikleri ortalama yol (km)	Yolculardan yıllık elde edilen hasılat (kuruş)	Bir günde ortalama elde edilen hasılat (kuruş)
1907	1.903.169	5.214	573.876	1.572	31,068	1.119.785	3.067
1908	2.084.405	5.695	658.217	1.798	31,318	1.244.775	3.401
1909	2.166.446	5.935	727.217	1,992	33,106	1.274.636	3.489
1910	2.084.405	5.935	710.891	1.947	31,877	1.272.579	3.486
1911	2.380.774	6.523	766.950	1.980	32,609	1.381.795	3.785
1912	2.597.111	7.096	699.442	1.829	29,704	1.481.795	4.048
1913	2.652.803	7.268	643.638	1.763	29,556	1.519.474	4.162
1914	2.355.748	6.454	687.583	1.746	30,900	1.341.691	3.675
1915	1.452.887	3.980	282.736	774	26,457	789.979	2.164
1916	1.979.910	5.410	372.174	1.016	26,118	1.003.702	2.834

¹⁰⁰² Gülersoy, a.g.e., s. 44.

¹⁰⁰³ BCA. 230.133.5.2. Lef 4. (1913); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 24/11 Şubat 1912 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1912, s.15; BCA. 230.133.5.2. Lef 2. (1913); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 14 Mart 1913 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1913, s.15; BCA. 230.133.7.1. (19 Nisan 1917); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Heyet-i İdaresi Tarafından, 11 Nisan 1333(11 Nisan 1917) Tarihinde Alelade Olarak İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Verilen Rapor, İzmir 1917, s.15; Vedat Eldem İzmir tramvaylarının 1895 yılında 1,2 milyon, 1900'de 1,5 milyon, 1905 'de 1,9 milyon, 1909'da 2,9 milyon ve 1913'te 3,2 milyon yolcu taşıdığını ifade etmektedir. Bkz. Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Ankara 1994, s. 112.

Tabloda da görüldüğü üzere, 1907 yılından itibaren şirketin taşımış olduğu yolcu sayısı yıldan yıla artmış ve bu süreç 1913 yılına kadar devam etmiştir. 1914 yılında ise Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte yolcu sayısı ve buna paralel olarak gelirlerde bir azalma gözlemlenmiştir. Savaşın etkileri özellikle 1915 yılında kendisini hissettirmiştir. Zira 1915 yılında taşınan yolcu sayısı, 1913 yılında taşınan yolcu sayısının hemen hemen yarısıdır. Bu sebeple şirketin yolculardan elde ettiği hâsılatta yarı yarıya azalmıştır. Nitekim 1913 yılında yolculardan 1.519.474 kuruş hâsılat elde eden şirket, 1915 yılında 789.979 kuruş hâsılat elde etmiştir. Yukarıdaki tabloda yer alan verilere göre, 1916 yılından itibaren taşınan yolcu sayısı ve elde edilen hâsılat miktarında tekrar artış gözlemlenmektedir.

Resim 10

1928 yılında İzmir Devlet Tiyatrosu önünde elektrik kablosu döşeme çalışmaları ve çift atla çekilen İzmir-Göztepe tramvayı¹⁰⁰⁴.



Tramvayların durumunu ele aldığımızda, tramvayların içleri meşin ya da kadife ile döşenmiştir. Tramvaylar 1910 yılında Belçika bayrağının renkleri olan sarı, kırmızı ve siyah renklere boyanmıştır. Tramvaylar geceleri, mum, zeytinyağı

¹⁰⁰⁴ http://www.emo.org.tr/ekler/e1e7f6da2c60b9b_ek.pdf?dergi=4 (erişim tarihi: 18.06.2011).

ya da asetilen lambaları ile aydınlatılırdı¹⁰⁰⁵. Genel anlamda şirketin verdiği hizmetten İzmirli memnun değildi. Tramvayların haddinden fazla yolcu taşınması, seferlerin azlığı, arabaların bakımsızlığı, belirli durakların olmaması, zaman zaman tramvayların yolda kalması gibi hususlar başlıca şikâyet konularıdır. Durumun farkında olan hükümet, şirket bir yazı göndererek şu hususlara dikkat edilmesini istemiştir¹⁰⁰⁶;

- Makaslarda halkın saatlerce beklememesinin temin edilmesi,
- Arabaların aydınlatmasının sıhhi ve daha kuvvetli yapılmasını,
- Çürük arabaların tamir edilmesini ve bazılarının yenilenmesini,
- Tramvay hattının (rayların) bozuk aksamının tamir edilmesini.

Üzerinde durmamız gereken bir diğer husus ise, tramvaylarda uygulanan haremlik-selamlık uygulamasıdır. Yolcu sayısının az olduğu ilk dönem tramvaylarında haremlik-selamlık usulü fazla problem çıkarmıyordu¹⁰⁰⁷. Ancak tramvayların gitgide rağbet görmesi ve yolcu sayısında yaşanan artış, tramvaylarda böyle bir uygulamanın başlamasına sebep olmuştur. Cumhuriyet'in ilanına kadar devam edecek olan bu uygulama, İstanbul tramvaylarında da vardı. Sürücü tarafından binilince ilk bölüm kadınlara ayrılmıştı. Burada tahta bir bölüm bulunurdu ve kapısına kumaş bir perde asılırdı¹⁰⁰⁸. Şahabettin Ege, tramvaylar ve haremlik-selamlık uygulamasına hatıralarında şu şekilde yer vermektedir¹⁰⁰⁹;

“...Sıcak mevsimlerde beygirlerin başına hasır şapkalar geçirilirdi. Yolun yarısında beygirler değiştirilir veya sulanırdı. Beygirler tramvayı çekemediği zaman sürücü ve bazen de yolcularda inerler, tramvayı harekete geçirirler ve tekrar binerek yollarına devam ederlerdi. ...Tramvaylarda kadın-erkek ayrı otururlar, kadınlar ön taraftan, erkekler taraftan içeri alınırlardı. Arada kalın bir perde gerilmiş olurdu. Perde kadın ve erkek sayısına göre ayarlanırdı...”

Tramvaylarda uygulanan ücretler hususunu ele aldığımızda, 1883 yılında şirketle imzalanan şartnameye göre, yolculardan birinci mevki için 30 para, ikinci

¹⁰⁰⁵ Kurt, a.g.t., s. 227.

¹⁰⁰⁶ BCA. 230.117.6.4. Lef 4. (10 Kasım 1927).

¹⁰⁰⁷ Gülersoy, a.g.e., s. 37.

¹⁰⁰⁸ Gülersoy, a.g.e., s. 37.

¹⁰⁰⁹ A.Şahabettin Ege, “Eski İzmir’den Anılar”, Demokrat İzmir, 18 Mart 1976; Kurt, a.g.t., s. 227-229.

mevki için 20 para alınması kararlaştırılmıştır. 3 yaşından küçük çocuklar ücretsiz, 3-7 yaş arası çocuklardan ise yarım ücret alınması şartname maddeleri arasında yer almıştır¹⁰¹⁰. Daha sonraki süreçte ise tramvay tarifeleri şu şekilde olmuştur¹⁰¹¹;

Tablo 21

Durak	1900-1909	1920 (Ocak)	1920-1926	1928
Konak-Karataş	20 para	-	-	-
Konak-Karantina	30 para	4 kuruş	5 kuruş	5,5 kuruş
Konak-Köprü	30 para	-	-	-
Konak-Göztepe	40 para	-	-	-
Konak-Kokaryalı	40 para	5 kuruş	7,5 kuruş	7,5 kuruş

Tablodan da anlaşılacağı üzere, 1920 yılından sonra tramvay ücretlerinde muazzam bir artış söz konusudur. Özellikle 1920 yılında, birkaç içinde tramvay ücretlerine iki kez zam yapılmıştır. 1 Ocak 1920 tarihi itibarıyla, Hükümet Konağından Köprü'ye kadar olan mesafe için yolculardan alınacak ücret 4 kuruşa ve Kokaryalı'ya kadar olan mesafe için alınacak ücret 5 kuruşa yükseltilmiştir. Ancak şirket yapılan bu zammın, masraflarını karşılamadığı, tramvay arabaları ile tramvay hattının tamire ihtiyacının bulunduğu ve çalışanların zam talep ettikleri belirterek, bir kez daha hükümete müracaat etmiştir. Şirket müracaatında, Konak'tan Karataş ve Karantina'ya kadar olan ücretin 5 kuruşa, Kokaryalı'ya kadar olan ücretin ise 7,5 kuruşa çıkarılmasını talep etmiştir. Konu Meclis-i Vükela ve Nafia Nezareti'nde görüşülmüş ve öğrencilerden yarım ücret alınması kaydıyla, şirketin talebi olumlu karşılanmıştır¹⁰¹². Konuya ilişkin irade-i seniye şu şekildedir¹⁰¹³; *“işbu irade-i seniyye tarihinden itibaren 1 sene müddetle mer'iyül-icrâ olmak ve müddet-imezkurenin inkizâsından icab-ı ahvale göre ta'dil edilmek üzere İzmir Göztepe Tramvay Şirketince merbut tarifinin tatbikine*

¹⁰¹⁰ Aydın Salnamesi, Hicri 1308, s. 372.

¹⁰¹¹ Kurt, a.g.t., s. 236.

¹⁰¹² BOA. MV. 254/66 (8.B.1338/29 Mart 1920); BOA. İ.DUİT. 34/7 Lef 1-5. (10.B.1338/31 Mart 1920).

¹⁰¹³ BOA. MV. 254/66 (8.B.1338/29 Mart 1920); BOA. İ.DUİT. 34/7 Lef 1. (10.B.1338/31 Mart 1920)

Meclis-i Vükela kararıyla ruhsat verilmiştir. Bu irade-i seniyyenin icrasına nafia nazırı memurdur”.

1886 yılında İzmir-Göztepe arasında çalışmaya başlayan atlı tramvaylar, yaklaşık 42 yıl hizmet vermiş ve son seferlerini 31 Ekim 1928 tarihinde yapmışlardır¹⁰¹⁴. Çalışmamızın “Elektrik İmtiyazı” bölümünde de ifade ettiğimiz üzere, İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi, 1913 yılında İzmir şehrinin elektrikle aydınlatılması ve şehirde elektrikli tramvay işletmek üzere Osmanlı Devleti’nden imtiyaz almıştı. Bu bağlamda, şirket tarafından yapılan çalışmalar neticesinde, Ağustos 1928’den itibaren İzmir’de elektrikli tramvayların deneme sürüşlerine başlanmıştır.

Resim 11
İzmir Devlet Tiyatrosu yakınlarında İzmir-Göztepe Tramvayı
Şirketi’ne ait elektrikli tramvay.



19 Ağustos 1928 tarihinde İzmir Nafia Komiseri Mehmet Emin Bey tarafından Ankara Nafia Müdüriyetine çekilen telgrafta¹⁰¹⁵; “*Tesisat-ı elektrikiyenin tecrübelerine devam edilmektedir. Bugün zevalde ilk defa olarak*

¹⁰¹⁴ Anadolu, 2 Teşrinisani 1928.

¹⁰¹⁵ BCA. 230.135.22.5. (19 Ağustos 1928); İzmir Nafia Komiseri Mehmet Emin Bey, İstanbul’da işlemekte olan elektrikli tramvaylar hakkında bilgi edinmek ve bir takım incelemelerde bulunmak üzere İstanbul’a gitmiştir. Bkz. BCA. 230.135.22.4. (3 Temmuz 1928).

elektrikli tramvaylar Vali Paşa'nın katılımıyla düzenlenen tören ile harekete geçirilmiştir" denilmektedir. İzmir'de Ağustos ayında başlayan elektrikli tramvay deneme sürüşleri, Ekim ayına kadar devam etmiş ve 18 Ekim 1928 tarihinde Konak-Kokaryalı arasında düzenli tramvay seferlerine başlanmıştır¹⁰¹⁶. Elektrikli tramvayların hizmete girmesi kentteki ulaşım problemini önemli ölçüde çözüme kavuşturmuştur. Aşağıdaki tablolarda elektrikli tramvaylar ile 1930-1943 yılları arasında taşınan yolcu sayısı ve tramvay ücretleri verilmiştir¹⁰¹⁷;

Tablo 22

	1930	1933	1937	1940	1943
Birinci mevki	1.641.122	549.043	253.730	-	-
İkinci Mevki	3.052.643	2.732.794	3.355.372	-	-
Toplam	4.693.765	3.281.837	3.608.102	5.854.265	7.744.966

Yıl	Birinci Mevki (kuruş)							
	Konak - Karantina				Konak -Güzelyalı			
	Sivil	Subay	Öğrenci	Zabta	Sivil	Subay	Öğrenci	Zabta
1928-1933	7,5	-	-	-	10	-	-	-
1934	6,30	-	-	-	9	-	-	-
1937-1939	5,5	-	-	-	7,5	-	-	-
1941	6,5	-	-	-	8,75	-	-	-
1942	8	-	4	-	11	-	7	-
1943	8	-	3,5	4	13,5	-	6,5	7
1943	10	4,5	-	-	15,5	7,5	-	-
1945	8,75	-	4,5	-	12,5	-	6,25	-
Yıl	İkinci Mevki (kuruş)							
	5	-	-	-	7,5	-	-	-
	1928-1933	4,5	-	-	-	6	-	-
1934	3,75	-	-	-	5,5	-	-	
1937-1939	4,5	-	-	-	6,5	-	-	
1941	5	-	2,5	-	7	-	3	
1942	6	3,5	2,5	3	9,5	5,5	4,5	5
1943	8	-	-	-	11,5	-	-	-
1943	6,75	-	3	-	8,75	-	4,5	-

Tabloda da görüldüğü üzere, elektrikli tramvaylarda ikinci mevkiinin ücretleri, birinci mevkiye göre yaklaşık olarak %30 daha ucuzdur. Bilet

¹⁰¹⁶ Ahenk, 18 Teşrinievvel 1928; Anadolu, 19 Teşrinievvel 1928; Kurt, a.g.t., s. 231.

¹⁰¹⁷ Kurt, a.g.t., s. 233-237.

fiyatlarının ikinci mevkii de daha ucuz olması, halkın ikinci mevkiiyi tercih etmesine sebep olmuştur. Nitekim 1930-1933 ve 1937 yıllarında birinci mevkii de toplam 2.443.895 kişi yolculuk yapmışken, ikinci mevkii de 9.140.809 kişi yolculuk yapmıştır. Aşağıdaki tabloda ise, 1894-1925 yılları arasında şirketin gelir ve gider durumu verilmektedir¹⁰¹⁸;

Tablo 23

	Hâsılat (lira)	Masraf
1894	6.319	-
1895	6.300	-
1907	10.341	8.814
1908	12.293	8.854
1909	12.561	10.784
1910	12.424	10.474
1911	13.491	10.645
1912	14.467	11.613
1915	7.710	8.110
1916	10.379	11.005
1924	192.657	191.701
1925	200.646	197.953

b. 4. İzmir Göztepe Tramvay Şirketi'nin Hükümet Tarafından Satın Alınması

“Elektrik İmtiyazı” bölümünde de ifade ettiğimiz üzere, İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'nin (İzmir Tramvay ve Elektrik Şirketi) satın alınmasına dair ilk

¹⁰¹⁸ Aydın Salnamesi, Hicri 1312, s. 143; Aydın Salnamesi, Hicri 1314, s. 120; Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s. 120; BCA. 230.133.5.2. Lef 4. (1913); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 24/11 Şubat 1912 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1912, s.5; BCA. 230.133.5.2. Lef 2. (1913); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 14 Mart 1913 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1913, s.5; BCA. 230.133.7.1. (19 Nisan 1917); İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Heyet-i İdaresi Tarafından, 11 Nisan 1333(11 Nisan 1917) Tarihinde Alelade Olarak İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Verilen Rapor, İzmir 1917, s.3-4; BCA. 230.134.11.1. Lef 4. (5 Nisan 1926); İzmir Göztepe Tramvayları Anonim Şirketi Heyet-i İdaresi tarafından 31 Mart 1926 Tarihinde Alelade Olarak İçtima Eden Heyet-i Umumiyyeye Verilen Rapor, İzmir 1926, s. 3-4; Köylü, 12 Mayıs 1326.

teşebbüsü İzmir Belediyesi gerçekleştirmiştir. İzmir Belediyesi, belediye meclisinin aldığı karar üzerine 16 Kasım 1937 tarih ve 15476 numaralı yazı ile şirkete müracaat ederek, tesisatı devralmak almak istediğini bildirmiştir. Şirketin satın alınmasında, hükümetin uygulamış olduğu “devletçilik” politikasının yanı sıra şu hususlar önemli rol oynamıştır;

- Şirket, idare binası ile Basmahane - Kemer tramvay hattının inşası, tramvay arabalarını yenilenmesi ve tramvay raylarının kenarlarına kaldırım döşenmesi gibi işleri çeşitli bahaneler ile sürekli ertelemiştir¹⁰¹⁹.
- Şirket tramvay hattı üzerinde bulunan elektrik şebekesini, yer altına indirme taahhüdünü yerine getirmemiştir¹⁰²⁰.
- 1937 yılında işletmenin satın alınmasının gündeme gelmesiyle birlikte şirket, tramvay hattının ve elektrik şebekesinin bakım işlerini aksatmaya başlamıştır¹⁰²¹.
- Şirket, tramvay hattı ve elektrik şebekesinin inşaatı esnasında, en iyi malzemeleri kullanma mecburiyetinde iken bunu yapmamış ve en ucuz malzemelerle tesisatı inşa etmiştir. Her ne kadar geçici ve kesin kabuller yapılmışsa da, şirket tesisatı hüsnu halde muhafaza etmemiş ve ucuz malzeme kullanımından kaynaklanan önemli arızaların yaşandığı tespit edilmiştir. Bu durum şirkete bildirildiğinde ise, şirket mukavele ve şartnameden doğan yükümlülüklerini yerine getirdiği cevabını vermiştir¹⁰²².
- Şirket hesapları üzerine yapılan incelemelerde, mevzuata ve usullere aykırı birçok işlem yapıldığı tespit edilmiştir. Şirket, ticaret kanununun emrettiği şekilde muhasebe defterlerini ve kayıtlarını tutmamış, bir takım masrafları ilk tesisat hesabına geçirmiş, ilk tesisatın kıymetlerini, faiz, komisyon, umumi masraf hissesi gibi bir takım masraflarla

¹⁰¹⁹ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 57. (09 Ekim 1942).

¹⁰²⁰ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 55. (09 Ekim 1942).

¹⁰²¹ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 55. (09 Ekim 1942).

¹⁰²² BCA. 030.10.157.105.5. Lef 58. (09 Ekim 1942).

yüksek gösterdiği, gerçekte var olmayan kur farklarını tesisat hesabına aksettirdiği, büyük inşaat masraflarını zamanın rayicine oranla pek fahiş fiyatlar tahtında defterlere geçirdiği velhasıl birçok yolsuz ve usulsüz muamelelerle ilk tesisat kıymetini hakiki kıymetin fevkinde gösterdiği anlaşılmıştır¹⁰²³.

- Şirket, tesisatın bakım ve onarımı için gerekli olan yedek parça, alet ve edevatı yurtdışından getirecek durumda olmadığı için, tesisatın bakımı yapılamamakta, dolayısıyla tesisat günden güne yıpranmaktadır. Ayrıca şirket, abonelerin enerji taleplerini karşılamakta yetersiz kalmaktadır¹⁰²⁴.

İzmir Belediyesi'nin 1937'deki ilk teşebbüsünün ardından, çeşitli nedenlerden dolayı şirketin satın alınma süreci 7 yıl uzamış ve nihayetinde şirket yetkilileri ile hükümetin anlaşması neticesinde, 24 Haziran 1943 tarihinde, İzmir Tramvay ve Elektrik Şirketi'nin satın alınmasına dair sözleşme imzalanmıştır¹⁰²⁵.

c. İzmir Belediyesi'nin Kent İçi Toplu Ulaşım Faaliyetleri

İzmir Belediye'sinin, kentte üç güzergâh için tramvay hattı tesis etme teşebbüsünde bulunduğunu görmekteyiz. Bunlardan birincisi, Rıhtım Şirketi tarafından inşa edilen tramvay hattının son durağı olan Punta'dan Halkapınar'a kadar uzanan tramvay hattının inşasıdır. Kentteki ikinci tramvay hattını Karşıyaka'da tesis etmeyi planlayan belediye, son olarak İzmir Göztepe tramvay Şirketinin inşa ettiği tramvay hattının son durağı olan Kokaryalı'dan Narlıdere'ye kadar bir hat inşa etmek için girişimde bulunmuştur.

Punta'dan Halkapınar'a bir tramvay hattı tesis etme fikri 1900'lü yıllarda gündeme gelmiştir. Hattın tesisıyla, Halkapınar ve civarında ikamet eden ahali ile bölgede bulunan fabrikalarda çalışanların ulaşım sorunu çözüme kavuşturulmak

¹⁰²³ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 58. (09 Ekim 1942).

¹⁰²⁴ BCA. 030.10.157.105.5. Lef 59-60. (09 Ekim 1942).

¹⁰²⁵ Şirketin satın alınmasına dair süreç ve mukavele metni, Elektrik İmtiyazı bölümünde verildiği için, tekrara düşmemek adına bir kez daha verilmemiştir.

istenmiştir¹⁰²⁶. Tramvay hattının, İzmir Belediyesi tarafından, Punta'dan Halkapınar'a 12 metre genişliğinde ve 1540 metre uzunluğunda inşa ettiği yol¹⁰²⁷ üzerinde tesis edilmesi planlanmıştır. Konuya ilişkin yapılan keşiflerde, tramvay hattı, arabalar, ahır ve depoların inşası¹⁰²⁸ için yaklaşık 250.000 kuruşluk bir masrafın olacağı ve bu paranın belediye bütçesinden karşılanabileceği belirlenmiştir¹⁰²⁹. Bunun üzerine Aydın Valiliği, bir an önce tramvay hattının inşasına başlaması için İzmir Belediyesi'ne tebligatta bulunmuştur¹⁰³⁰. Bu bağlamda tramvay hattının inşasına başlayan İzmir Belediyesi, Temmuz 1903'de inşaatı tamamlayarak, hattı kullanılabilir hale getirilmiştir. Bu suretle, İzmir Rıhtım Şirketi tarafından Konak-Punta arasında inşa edilen 3.371 metre uzunluğundaki tramvay hattı, Punta-Halkapınar tramvay hattının da tamamlanmasıyla birlikte 5.595 metre¹⁰³¹ uzunluğa ulaşmıştır. Fakat belediye tramvay hattını kendisi işletmemiş, Temmuz 1903 tarihinden geçerli olmak üzere, 12 yıl müddetle işletme hakkını İzmir Rıhtım Şirketi'ne devretmiştir. Yapılan anlaşmaya göre şirket, ilk altı sene için İzmir Belediyesi'ne 250 lira, ikinci altı sene için de 300 lira ödeme taahhüdünde bulunmuştur¹⁰³². Şirket ayrıca, tramvay hattında yük nakliyesi yaptığı takdirde, İzmir Belediye'ne hâsılat-ı safiyeden %20'lik pay vermeyi de kabul etmiştir¹⁰³³.

Punta-Halkapınar arasındaki tramvay hattının işletme hakkının, İzmir Rıhtım Şirketi'ne devredilmesine, bir başka müteşebbis itiraz etmiştir. İtiraza ilişkin ayrıntıları, Sadaret Mektubi Kaleminden, Ticaret ve Nafia Nezareti'ne yazılan 13 Temmuz 1903 tarihli bir yazıdan öğrenmekteyiz. Yazı şu şekildedir¹⁰³⁴;

*Punta'dan Halkapınar'a müntehi olmak üzere İzmir Daire-i
Belediyesince derdest-i inşa bulunan tramvay hattının işletme*

¹⁰²⁶ BOA. *DH.MKT.* 2438/67 (20.Ş.1318/13 Aralık 1900); BOA. *BEO.* 1598/119814 (26.Ş.1318/19 Aralık 1900); BOA. *ŞD.* 1216/54 Lef 1-3. (24.L.1318/14 Şubat 1901).

¹⁰²⁷ BOA. *ŞD.* 1216/54 Lef 1. (24.L.1318/14 Şubat 1901).

¹⁰²⁸ BOA. *ŞD.* 1216/54 Lef 1. (24.L.1318/14 Şubat 1901).

¹⁰²⁹ BOA. *DH.MKT.* 2438/67 (20.Ş.1318/13 Aralık 1900); BOA. *BEO.* 1598/119814 (26.Ş.1318/19 Aralık 1900); BOA. *ŞD.* 1216/54 Lef 1-3. (24.L.1318/14 Şubat 1901).

¹⁰³⁰ BOA. *DH.MKT.* 2438/67 (20.Ş.1318/13 Aralık 1900).

¹⁰³¹ İzmir Vilayeti İstatistik Yıllığı 1935-1936, İzmir 1937, s. 102.

¹⁰³² BOA. *BEO.* 2114/158537 (17.R.1321/13 Temmuz 1903); Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.197.

¹⁰³³ BOA. *BEO.* 2114/158537 (17.R.1321/13 Temmuz 1903).

¹⁰³⁴ BOA. *BEO.* 2114/158537 (17.R.1321/13 Temmuz 1903).

muamelesi, daire-i mezkurece ilk 6 senesi için senevi 250'şer ve ikinci altı senesi için 300 lira itâ ve 12 sene sonra müzayedeye vaz' edilmek ve eşyayı ticariyye nakl olunduğu takdirde hasılat-ı safiyyeden %20'si belediyeye ait olmak üzere İzmir Rıhtım Şirketi müstaciri Mösyö Tisso'ya ihale olunmuş ise de mahalli mezkûre tramvay hattı tefriş ile işletilmesine ve vaktiyle kendisi daire-i belediyeye ihzar ve hatta buna talip olduğunu da bi'd def'ât ihbar etmiş olduğu halde işletme muamelesinin bilâ müzayede mumaiyleh Tisso'ya ihale edilmesi muvafık usul olmadığından bahisle Mösyö Tisso'nun vereceği mebalığden senevi 50'şer lira fazla ve hass-ı temettuâtı %25'e iblağ etmek ve Hicaz demiryolu için bervech-i peşin iki yüz lira tezevvüç eylemek üzere işletme muamelesinin uhdesine ihalesine istidâsına dair bazı ifadatı havi Ahmet Sabri Efendi tarafından verilen arzuhal leffen...

Yazıdan da anlaşılacağı üzere, Ahmet Sabri Efendi isimli bir kişi, daha önce hattın inşası ve işletmesi için belediye nezdinde girişimlerde bulunmuş, ancak bir netice alamamıştır. Ahmet Sabri Efendi, belediye ile şirket arasında yapılan anlaşmadan sonra ise, bu kez de hükümete müracaat ederek, şirketin vereceği ücretten daha fazlasını verme teklifinde bulunmuştur. Ancak bahsi geçen kişi, bu müracaatından da bir netice alamamış ve hat, İzmir Rıhtım Şirketi'nin satın alındığı tarihe kadar, şirket tarafından işletilmiştir.

Karşıyaka'da bir tramvay hattının tesisi meselesini ele aldığımızda, bu konunun ilk defa 1905 yılında gündeme geldiğini görmekteyiz. İzmir Belediyesi, Karşıyaka sahilinden başlayarak Soğukkuyu'ya, Alaybey'den Naldöken'e ve Osmanzade iskelesinden Papasköy'e (Bostanlı) kadar üç hattın inşasını planlamış ve bu hatların inşaatını 1906 yılı sonlarında tamamlamıştır. İzmir Belediyesi, toplamda 5.780 metre uzunluğunda olan tramvay hattını, Punta-Halkapınar tramvay hattında olduğu gibi kendisi işletmemiştir. Belediye, 25 Mayıs 1907 tarihinden itibaren ilk beş sene için 360 lira, ikinci beş sene için de 415 lira kira bedeli ile tramvay hattının işletmesini¹⁰³⁵, İzmir Su Şirketi müdürü Kindorff'a vermiştir¹⁰³⁶.

¹⁰³⁵ Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.198.

¹⁰³⁶ Kurt, a.g.t., s.80.

Tek atla çekilen Karşıyaka tramvaylarında seferler, Hamidiye Vapur Şirketi'nin Karşıyaka, Osmanzade ve Alaybeyi iskelelerine geliş saatleri ile Karşıyaka'ya işleyen trenlerin hareket saatlerine göre çalışmıştır. İşletmede 1908 yılında personel olarak, üç kontrol memuru, sekiz biletçi ve sekiz sürücü çalışmıştır. Aynı dönemde işletmenin altı tanesi açık ve altı tanesi kapalı olmak üzere on iki tramvay arabası bulunmaktaydı¹⁰³⁷.

Karşıyaka tramvaylarının özel kişilere ihale yoluyla kiralanarak işletilmesi, 1923 yılına kadar sürmüştür. 6 Ekim 1923 tarihinden itibaren de tramvayları, Karşıyaka Belediyesi işletmeye başlamıştır. 1923-1940 tarihleri arasında Karşıyaka Belediyesi tarafından çalıştırılan tramvaylar, 1940 yılı itibariyle tamamen kaldırılmışlardır¹⁰³⁸.

İzmir Belediyesi'nin 1908 yılında, İzmir Göztepe Tramvay Şirketi tarafından inşa edilen ve işletilen Konak-Kokaryalı arasındaki tramvay hattını, Narlıdere'ye kadar uzatmak için hükümetten izin talebinde bulunduğunu görmekteyiz¹⁰³⁹. İzmir Belediyesi'nin bu talebi, Şura-Devlet ve Meclis-i Vükela'da yapılan müzakerelerden sonra kabul edilmiştir. Belediye, Kokaryalı-Narlıdere arasında bir tramvay hattı tesisine dair irade-i seniyye 21 Haziran 1909 tarihinde çıkmış ve bu suretle İzmir Belediyesi'ne ruhsat verilmiştir¹⁰⁴⁰. Ruhsatnâme şu şekildedir¹⁰⁴¹;

1. İzmir'den Kokaryalı'ya kadar evvelce tesis olunup işlemekte bulunan tramvay hattının nokta-i intihastından başlayarak, Narlıdere'ye kadar bargirle cer olunur, tek hatlı tramvay hattının inşasıyla işletilmesi için şerait-i atiyye ile canib-i hükümeti seniyyeden İzmir Daire-i Belediyesi'ne ruhsat verilmiştir.

¹⁰³⁷ Aydın Salnamesi, Hicri 1326, s.198; Üruk, a.g.e., s. 14.

¹⁰³⁸ Kurt, a.g.t.,s. 81-83.

¹⁰³⁹ BOA. ŞD. 1124/71 Lef 1-4. (5. Ra.1326/6 Nisan 1908); BOA. İ.TNF. Lef 6-11. 19/1327-C-03 (03.C.1327/14 Haziran 1909).

¹⁰⁴⁰ BOA. İ.TNF. Lef 11. 19/1327-C-03 (03.C.1327/14 Haziran 1909); BOA. DH.MKT. 2891/23 Lef 1-2. (17.B.1327/4 Ağustos 1909)

¹⁰⁴¹ BOA. Y.A.RES. 155/25 Lef 3. (18.Ra 1326/19 Nisan 1908); BOA. İ.TNF. Lef 1. 19/1327-C-03 (03.C. 1327 /14 Haziran 1909).

2. İzmir Daire Belediyesi işbu ruhsatnamenin itası tarihinden itibaren 6 mah müddet zarfında işbu ruhsatnameye merbut talimatın ikinci maddesinde muharrer olduğu vechle mükemmel levayih ve haritayı Nafia Nezareti'ne takdim edecek ve kezalik tarihi mezkurdan itibaren bir sene zarfında masraf ve zarar ve hasarı kendisine ait olmak üzere inşaata bed ve mübaşeret ederek ve ameliyata devamıyla devamı ile haritaların tasdiki tarihinden itibaren iki sene müddet zarfından ikmal ve itmam eyleyecektir.
3. İnşaat heyeti mahalli nafia komisyonunca tayin edilecek bir mühendis marifetiyle icra olunacak, vilayet başmühendisince teftiş altında olacaktır. Belediye hattın denetim masrafı olarak Nafia Nezareti'ne yıllık 40 lira ödeyecektir.
4. İnşaat esnasında muvakkaten istimaline lüzum görülecek arazi-i emiriyye ve hâliyye, belediyeye ücretsiz olarak verilecektir.
5. Tramvay ile müştemilatının ilk tesisinde için İzmir Daire-i Belediyesi tarafından memalik-i mahrusede mübayea olunacak veya memalik-i ecnebiyyeden celb edilecek olan edevat ve saire gümrük vergisinden muaf olacağı gibi tramvay müştemilatı arazisi dahi vergiden muaf olacak ve işbu ruhsatname ile matuf talimat-ı fenniye için damga resmi alınmayacaktır.
6. İnşaatın tamamlandığı İzmir Belediyesi tarafından Nafia Nezareti'ne bildirildiğinde, nezaret tarafından bir fen heyeti oluşturulacak ve bu heyet tarafından kesin kabul işlemi gerçekleştirilecektir. Halkın ihtiyacına binaen, belediye geçici kabulden sonra hattın bir kısmını işletmeye açabilecektir.
7. Tramvay hattı ile müştemilatı ve edevatı, daima hüsnü halde muhafaza edilecektir. Bununla ilgili her türlü masraf belediyeye ait olacaktır.
8. Belediye geçici kabulün ardından, tarifelere uygun ücret alacaktır.
9. Tramvayın memur ve müstahdemleri, İzmir Belediyesi'nin belirlediği kıyafetleri giyeceklerdir.

10. Belediye, tramvay hâsılatını gösterir defterleri her altı ayda bir Nafia Nezareti'ne takdim edecektir.
11. Ruhsatnamenin 9. maddesi gereğince belediye, birinci mevki için 30 para, ikinci mevki için 20 para ücret alacaktır. 0-3 yaş aralığındaki çocuklar ebeveynlerinin kucağında olmak suretiyle ücretsiz taşınacaktır. 3-7 aralığındaki çocuklar, çavuş rütbesine kadar olan asker-i beriyye ve bahriye-i şahane ile resmi kıyafetteki zaptiye ve polis memurlarından yarım ücret alınacaktır. Elde taşınmayan eşyalardan ise, 0-50 kg aralığından 50 kg ücreti, 50-100 kg aralığında olan ve 100 kg üzerindeki eşyalardan 100 kg ücreti alınacaktır. Tarifeler hükümet tarafından onaylanmadıkça değişmeyecek, eğer tarifelerde bir değişiklik yapılırsa değişiklikler önceden ilan edilecektir.
12. Yolcu ve eşyaların taşınmasında kusuratlar dikkate alınmayacak ve en az ücret 10 para olacaktır.
13. Hükümet tarafından tramvayın inşası ve işletilmesini teftiş etmek için görevlendirilen memurlardan ücret alınmayacaktır.
14. Belediye, tramvayların hareket saatlerini valiliğe tasdik ettirecek ve valiliğin izni olmadıkça sefer saatlerinde değişiklik yapamayacaktır.
15. İzmir Belediyesi, tramvay hattının yıllık kârından İzmir Gurebâ-yı Müslimin hastanesine ve sanayi okuluna %20'şer pay verecektir.

İzmir Belediyesi tarafından ruhsatı alınan tramvay hattı, 7.290 metre uzunluğunda olacaktı. Ancak belediye bu hattın sadece 1 kilometresini inşa edebilmiştir. İzmir'in elektrik imtiyazının, İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'ne verilmesine dair hazırlanan mukavelenamenin 35. maddesinde yer alan "*İmtiyaz sahibi, mukavelenameye dair irade-i seniyyenin resmi gazetede yayınlandığı tarihten sonra, belediye tarafından Kokaryalı'dan Atnaşole kadar inşa olunan hat*

*için belediyeye 1.000 lira ödeyerek bu hattın sahibi olacaktır*¹⁰⁴² ifadesinden de anlaşılacağı üzere, hattın inşası ve işletme hakkı, 1913 yılında bahsi geçen şirkete bırakılmıştır.

Görüldüğü üzere İzmir Belediyesi, Karşıyaka ve Punta-Halkapınar arasında inşa ettiği tramvay hatlarının işletme haklarını belirli bir ücret karşılığında özel şahıslara vermiştir. Kokaryalı-Narlidere arasında inşaatına başladığı hattın ise bir kısmını tamamlamış ve bu hattı 1.000 lira bedel karşılığında İzmir-Göztepe tramvay Şirketi'ne satmıştır.

d. İzmir'den Nif'e Buharlı Tramvay Hattı İmtiyazı

İzmir'de bir başka tramvay hattı imtiyazı talebi de, Nemlizâde Hasan Tahsin Paşa ve Neokli Kardiyakuplu(?) ortaklığından gelmiştir. İmtiyaz talebine göre, İzmir'den Nif'e kadar bir tramvay hattının inşası tasarlanmakta ve inşa edilecek hattın bir kısmında atlı tramvaylar, bir kısmında da buharlı tramvayların çalıştırılması öngörülmekteydi. İmtiyaza dair müracaatın kesin olarak hangi tarihte yapıldığına dair arşiv kayıtlarında herhangi bir belgeye ulaşılamamıştır. Ancak müteşebbisler tarafından, 1908 yılında imtiyaza ilişkin hükümete verilen bir dilekçede yer alan¹⁰⁴³ "*Memalik-i Osmaniyyenin muhtaç olduğu tesisat-ı sınaıyye cümlesinden olmak üzere bundan dokuz sene evvel... makam-ı vilayete müracaat edilmiş...*" ifadesinden, müracaatın 1899 yılında gerçekleştiği ihtimali ortaya çıkmaktadır.

İhtimal dâhilinde bulunan bir diğer husus ise, Nemlizâde Tahsin Paşa'nın Osmanlı Hükümeti nezdindeki itibarıdır. Zira Trabzon eşrafından olan ve memleketin ileri gelen tüccarlarından olan Tahsin Paşa'nın¹⁰⁴⁴, İzmir'den Nif'e kadar bir tramvay hattı imtiyazından evvel Osmanlı Hükümeti'nden birçok alanda ruhsat ve imtiyaz aldığını görmekteyiz. Örneğin, Basra ve Bağdat vilayetlerinde petrol aramak için hükümete müracaat eden¹⁰⁴⁵ Tahsin Paşa'ya, bir yıl süreyle

¹⁰⁴² Mukavelename ve şartname için bkz. BOA. *İ.MMS.* 171-1331-L-49 (18.L.1331/20 Eylül 1913); BCA. 230.133.9.2. (17 Eylül 1925); Düstur, Tertib-i Sani, Cilt 5, Dersaadet 1332, s. 721-761.

¹⁰⁴³ BOA. *ŞD.* 1226/22 Lef 9. (8.Ra. 1327/30 Mart 1909).

¹⁰⁴⁴ BOA. *İ.TAL.* 251/1319-S-077 (15.S.1319/2 Haziran 1901).

¹⁰⁴⁵ BOA. *BEO.* 884/66270 (16.B.1314/21 Aralık 1896).

bahsi geçen vilayetlerde petrol aramak üzere ruhsat verilmiştir¹⁰⁴⁶. Bununla birlikte Ödemiş'te civa¹⁰⁴⁷, Fethiye¹⁰⁴⁸ ile Köyceğiz'de krom¹⁰⁴⁹ ve Nif'te simli kurşun¹⁰⁵⁰ madenleri için yine Tahsin Paşa'ya imtiyaz verildiğini görmekteyiz. Bu bağlamda Tahsin Paşa'nın gerçekten de hükümet nezdinde önemli bir itibarının olduğunu ifade edebiliriz.

Tekrar imtiyaz meselesini ele aldığımızda, meselenin 3 Kasım 1902 tarihinde Meclis-i Nafia'da müzakere edildiğini görmekteyiz. Mecliste gerçekleşen müzakerelere dair hazırlanan rapordan, imtiyaza dair taslak mukavelename ile şartnamenin ise, daha önceden Şura-yı Devlet Tanzimat Dairesi tarafından hazırlandığı¹⁰⁵¹ anlaşılmaktadır. Keza müzakereler özellikle, önceden hazırlanmış olan taslak mukavele ve şartnamelerin maddeleri üzerine gerçekleşmiştir¹⁰⁵².

Müzakereler esnasında gündeme gelen bir diğer husus, daha önce İngiliz Parlamenter Bartlett'e verilen İzmir'deki elektrikli tramvay işletme imtiyazı ile İzmir'den Nif'e kadar bir tramvay hattı inşası imtiyazının, birbirleri için herhangi bir engel teşkil edip etmeyeceğine dairdir¹⁰⁵³. Meclis-i Nafia, Bartlett ile imzalanan mukavelenamenin 19.maddesini¹⁰⁵⁴ dikkate alarak yaptığı incelemede,

¹⁰⁴⁶ BOA. *BEO.* 985/73808 (28.S.1315/28 Temmuz 1897).

¹⁰⁴⁷ BOA. *BEO.* 1080/80938 (22.N.1315/13 Şubat 1898).

¹⁰⁴⁸ BOA. *Y.A.RES.* 115/21 (16.L.1319/26 Ocak 1902).

¹⁰⁴⁹ BOA. *BEO.* 3213/240953 (17.Za.1325/23 Aralık 1907).

¹⁰⁵⁰ BOA. *BEO.* 2419/181382 (18.B.1322/28 Eylül 1904); BOA. *ŞD.* 532/45 (26.Ca.1326/25 Haziran 1908).

¹⁰⁵¹ BOA. *Y.A.RES.* 121/47 (02.R.1321/28 Haziran 1903).

¹⁰⁵² BOA. *ŞD.* 2728/4 Lef 2-3. (27.S.1321/25 Mayıs 1903); İlerleyen bölümlerde mukavele ve şartnameye yer verileceği için, tekrara düşmemek adına taslak metin üzerinde yapılan tashih ve tadilatların ayrıntısına burada yer verilmemiştir.

¹⁰⁵³ BOA. *BEO.* 2045/153371 (18.M.1321/19 Nisan 1903); BOA. *ŞD.* 2728/4 Lef 1 ve 3. (27.S.1321/25 Mayıs 1903)

¹⁰⁵⁴ İzmir şehrinde mevcut bulunan tramvay istasyonlarından itibaren birinci maddede muharrer mesafe dâhilinde tramvay hududu inşa ve işletilmesi için tarafı Devlet-i Aliyye'den birine imtiyaz ita buyrulacak olur ise şeraiti mütesaviye ile sahib-i imtiyazın hakkı rüçhanı olacak ve sahib-i imtiyaz hükümet-i seniyye tarafından kendisine vuku bulacak ihtar tarihinden itibaren dört ay zarfında bu babda muvafakatını resmen Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bildirmekle beraber mezkûr tramvay hakkında tanzim olunan mukavelename lâhiyasında mukarrer olan kefalet akçesini Bank-ı Osmaniye tevdi edecektir. Şurası mukarrerdir ki sahib-i imtiyaz mezkûr tramvay hattının imtiyazını istihsal eyledikten sonra hattı inşa etmez ise onun hakkında haiz olduğu her nevi hukukundan sakıt olacak ve hattı mezkûr tarafı hükümet-i seniyyeden ahara ihale buyrulacaktır ve balada zikredilen kefalet akçesi dahi hazinenin menfaatine olarak zapt olunacaktır. Müddet-i mezkûre zarfında resmen muvafakatını bildirmediği halde imtiyazı istenilen hatta hakkı rüçhan

bu iki imtiyazın birbiri için herhangi bir engel teşkil etmediğine kanaat getirmiştir¹⁰⁵⁵. 25 Mayıs 1903 tarihinde konu, Tanzimat Dairesi'nde de ele alınmış ve Bartlett'e verilen imtiyaz kapsamının sadece elektrikli tramvaylara ilişkin olduğu sonucuna ulaşılmıştır¹⁰⁵⁶. İmtiyaz talebinde bulunan Neokli Kardiyakuplu da, 4 Mayıs 1903 tarihinde Şura-yı Devlet'e bir dilekçe ile müracaat ederek, inşa etmeyi planladıkları hat üzerinde atlı ve buharlı tramvayların çalışacağından bahisle, Bartlett'e verilen elektrikli tramvay imtiyazı ile herhangi bir ilgilerinin bulunmadığını belirtmiştir. Dilekçesinin devamında, Ticaret ve Nafia Nezareti ile Tanzimat Dairesi'nin de aynı görüşte olduğunu ifade eden Kardiyakuplu, mukavelename ve şartnamelerin de bu durum göz önünde bulundurularak hazırlandığını dile getirmiştir¹⁰⁵⁷. Ancak Neokli Efendi'nin 3 gün sonra, 7 Mayıs 1903 tarihinde Şura-yı Devlet'e sunduğu bir başka dilekçesinden, Bartlett'ten imtiyazı devralan Company General de Traction Şirketi'nin vekili Mösyö Dukas ile anlaşacağını öğrenmekteyiz. Neokli Efendi dilekçesinde şu ifadeler yer vermektedir¹⁰⁵⁸,

İmtiyazını istidâ eylediğimiz Aydın Vilayeti celilesi dâhilinde Basmahane'den¹⁰⁵⁹ Nif'e kadar buharlı tramvay hattının elektrik kumpanyasının mukavelenamesinde münderiç 20 km bad ve mesafenin müntehasına kadar olan kısmını elektrik ile tahrik eylemeye ve mezkûr elektrik kumpanyasının teşkil ve iş mübaşeretiyile beraber lazım olan kuvve-i elektrikiyeyi iş bu kumpanyadan almaya mecbur bulunduğumuzu ve şu kadar ki elektrik kumpanyasının teşkiline kadar hattın kısmı mezkûrunun bargir ve buharla tahrik eyleme hakkını haiz olduğumuza ve mezkûr buhar ve bargirle olan tahrikin elektrikle tahrike tahvilinde vuku

keenlemeyekun hükmünde tutulacaktır. Sahib-i imtiyazın hakkı rüçhanı sakıt olan tramvay hattı işbu mukavelenamenin birinci maddesi ahkâmından vareste olarak mezkur hattın cerri için lazım gelen kuvve-i elektrikiyeyi tramvay şirketi dorudan doğruya istihsal etmek hakkını haiz olacaktır ve fakat ahara elektrik ita edemeyecektir. Bkz. BOA. *Y.A.RES.* 101/56 Lef 5-6. (4.Ra.1317/12 Temmuz 1899); BOA. *Y.A.RES.* 101/70 (18.Ra.1317/26 Temmuz 1899); Lef-3-4; Düstur, Birinci Tertip, Cilt 7, (Mukavelename ve Şartname) Ankara 1941, s. 289-305; Mukavelat Mecmuası, Cilt 7, İstanbul 1315, s. 286-310.

¹⁰⁵⁵ BOA. *ŞD.* 2728/4 Lef 3. (27.S.1321/25 Mayıs 1903)

¹⁰⁵⁶ BOA. *Y.A.RES.* 123/5 Lef 2. (13.L.1321/1 Ocak 1904); BOA. *ŞD.* 1226/22 Lef 10. (8.Ra.1327/30 Mart 1909).

¹⁰⁵⁷ BOA. *ŞD.* 2728/4 Lef 13. (27.S.1321/25 Mayıs 1903).

¹⁰⁵⁸ BOA. *ŞD.* 2728/4 Lef 14. (27.S.1321/25 Mayıs 1903).

¹⁰⁵⁹ İzmir-Basmane, arşiv belgelerinde Basmahane olarak geçmektedir.

*bulacak kâffe-i masarîf tarafımıza ait olmakla kumpanyanın
Dersaadet vekili Mösyö Dukas ile ittifak eylemiş olduğumuzdan...*

Aynı şekilde Mösyö Dukas da, 7 Mayıs 1903 tarihinde Şura-yı Devlet'e bir dilekçe vererek, İzmir'den Nif'e kadar bir tramvay hattı imtiyazı talebinde bulunan Nemlizade Tahsin Paşa ve Neokli Kardiyakuplu ile anlaşıklarını beyan etmiştir¹⁰⁶⁰. Tarafların anlaşıklarını hükümete bildirmesinin ardından, bu konunun gündemden düştüğünü görmekteyiz. Nitekim Tanzimat Dairesi, tarafların “...itilaf ve ittifak ettikleri dermiyan edilmiş ve daireye celb ile beyenlerinde kararlaştırılan işbu sureti muvafakatlarını şifahen dahi beyan ve teyit eylemiş olduklarından konunun daha fazla müzakere edilmesine gerek görülmediği...¹⁰⁶¹” kararını almıştır. Konunun bu şekilde neticeye ulaşmasının ardından, mukavele ve şartname metinleri üzerinde bir kez daha müzakerelere başlandığını görmekteyiz. Zira Tanzimat Dairesi, mukavele metninde yer alan maddeleri tek tek ele almış ve eksik görülen yerlerde bir takım düzeltmelere gidilmesi gerektiğini hazırladığı rapora kaydetmiştir. Bunlardan önce çıkan birkaç maddeyi ele aldığımızda, kurulacak olan şirketin idare meclisi başkanının kesinlikle Osmanlı tebaasından olması gerektiği, olağanüstü durumlarda başkana vekâlet edecek olan kişinin de aynı şekilde Osmanlı tebaasından olması gerektiği vurgulanmıştır. Bir başka husus, hazırlanan taslak mukavele metninde şirketin idare merkezinin belirtilmediği tespit edilmiş ve merkezin İstanbul ya da İzmir'de olması şartının aranması istenmiştir. Taslak mukavele metninde yer alan “belirtilen mesafe dâhilinde Osmanlı Devleti eğer bir tramvay veya otobüs¹⁰⁶² imtiyazı verirse, şirketin rüçhan hakkının olacağı” ifadesinde geçen, “otobüs imtiyazı” ibaresinin metinden çıkarılması¹⁰⁶³ gerektiği belirtilmiştir. Bu noktada, otobüs ile tramvay imtiyazlarının farklı hususlar olduğu belirtilmiştir.

¹⁰⁶⁰ BOA. ŞD. 2728/4 Lef 15. (27.S.1321/25 Mayıs 1903).

¹⁰⁶¹ BOA. Y.A.RES. 123/5 Lef 2. (13.L.1321/1 Ocak 1904).

¹⁰⁶² 1904 yılında gerçekleşen müzakerelerde “otobüs imtiyazı” ifadesi kullanılırken, 1909 yılında ki müzakerelerde “omnibüs imtiyazı” ifadesi kullanılmıştır. Bkz. BOA. İ.İMT. 3/2 Lef 7. (25. Ca.1327/14 Haziran 1909).

¹⁰⁶³ BOA. Y.A.RES. 123/5 Lef 2. (13.L.1321/1 Ocak 1904).

Bu süreçte dikkate değer bir diğer husus ise, mukavele metni üzerinde müzakereler devam etmekteyken, Nemlizâde Hasan Tahsin Paşa ile Neokli Efendi'nin, daha önceden hazırlanmış olan mukavele ve şartnameyi imzalamış olmalarıdır¹⁰⁶⁴. Bu durum aslında imtiyazların verilme sürecinde çok fazla tercih edilmeyen bir usuldür. Zira Osmanlı Devleti, imtiyazlara dair mukavele ve şartname metinleri üzerine yapılan müzakereler tamamlanmadan, sözleşmeleri imzaya açmazdı. Anlaşıldığı kadarıyla, bazı devlet kurumları bu noktada biraz aceleci davranmıştır. Nitekim mukavele ve şartname, 1903 yılında müteşebbisler tarafından imzalanmış olmasına rağmen, sözleşmeler uzun bir süre daha resmîyet kazanmamıştır.

Resim 12

İzmir'den Nif'e kadar yapılması planlanan buharlı tramvay hattına ilişkin haritalardan bir örnek¹⁰⁶⁵.



Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, imtiyaza ilişkin süreç çok ağır işlemiştir. Bu süreçte müteşebbisler süreci hızlandırarak, imtiyazı bir an evvel

¹⁰⁶⁴ BOA. ŞD. 1226/22 Lef 10. (8.Ra. 1327/30 Mart 1909).

¹⁰⁶⁵ BOA. ŞD. 2728/4 (27.S.1321/25 Mayıs 1903).

alabilmek adına, imtiyazın kendilerine verilmesi halinde Darülacezeye 100.000 kuruş bağışlamayı teklif etmişlerdir. Bu teklif üzerine Dâhiliye Nezareti'nin de olaya müdahil olduğunu görüyoruz. Zira nazır tarafından sadaret makamına gönderilen yazıda, Darülaceze'de salgın hastalıklara yakalanmış olanlar için ayrı binalar inşa edileceği, eğer imtiyaz bu kişilere verilirse, ödemeyi taahhüt ettikleri 100.000 kuruş ile bu işin üstesinden gelinebileceği¹⁰⁶⁶ ifade edilmiştir. Ancak müteşebbislerin bu taahhüdüne rağmen sürecin hızlanmasına yönelik kısa vadede herhangi bir gelişme olmamıştır.

Durumdan oldukça rahatsız olan Tahsin Paşa ile Neokli Efendi, 31 Ağustos 1908¹⁰⁶⁷, 28 Ocak¹⁰⁶⁸ ve 9 Şubat 1909¹⁰⁶⁹ tarihlerinde üç kez Osmanlı Devleti'ne müracaat etmişlerdir. 28 Ocak 1909 tarihli dilekçede şu ifadelere yer verilmiştir¹⁰⁷⁰,

İzmir ile Nif beyninde tesis etmek üzere bundan on sene evvel mukaddem inşası hususunda imtiyaz itâ buyrulması hakkında vuku bulan teşebbüsât-ı acizânemiz üzerine salifüzzıkr mevaki-i beynine temdid edilecek hattın mesâhe ve keşf ve sair muamelatı fenniyesi zımında masarifat-ı kesire ihtiyâr edilerek muamelatı salıfaya müteallik evrak ve saire 319 senesinde Meclis-i Vükelaca da tasdik buyrularak arz-ı atabe-i ülya kılınmak üzere takdim olunmuştu. İdare-i sabıkanın icraat-ı gayri muhikanesi yüzünden mütekarrer olup kemal-i mahz ve acizanemizi müceb olmuştur. Hâk-i pâyi devletlerine mütekaddem ma'ruzât-ı gühterânemiz üzerine mesele Nafia Nezareti celilesinden istiâzan buyrulmuş ve nezaret-i müşarun ileyhaca imar ve terakki-i memleket hususunda menafi-i azimesi derkâr bulunduğunu tasdik ile arz eylemiş ve bu babda Meclis-i Vükelaca taht-ı tezekküre alınması irade-i fehimâneleri muktezayı âlisinden bulunmuş ise de meclisin meşguliyeti kesiresinden nâşi tezekkür edilmeyerek iki mahdan beri hâli üzre terk edilmiştir ve böyle bir emr-i mühimmin tehiri meyusiyyet-i acizanemizi müceb olacağı gibi zât-ı devletlerinin de buna cevaz vermeyeceği bedihi bulunmakla evrak-ı mezkurenin mevki-i tezekküre vaz'ıyla irade-i

¹⁰⁶⁶ BOA. *DH.MKT.* 1156/4 Lef 1-2. (13.S.1325/28 Mart 1907); BOA. *Y.MTV.* 303/19 (7.N.1325/14 Ekim 1907).

¹⁰⁶⁷ BOA. *BEO.* 3390/254209 (9.Ş.1326/5 Eylül 1908); BOA. *ŞD.* 1226/22 Lef 9. (8.Ra. 1327/30 Mart 1909).

¹⁰⁶⁸ BOA. *ŞD.* 1226/22 Lef 5. (8.Ra. 1327/30 Mart 1909).

¹⁰⁶⁹ BOA. *ŞD.* 1226/22 Lef 3. (8.Ra. 1327/30 Mart 1909).

¹⁰⁷⁰ BOA. *ŞD.* 1226/22 Lef 5. (8.Ra. 1327/30 Mart 1909).

seniyyenin istihsalini istirhama mûcaseret eyleriz. Ol babda emr u ferman hazret-i menlehül emrindir.

Dilekçede de görüldüğü üzere müteşebbisler, Sultan Abdülhamit dönemine atıf yaparak, idare-i sabıka döneminde haklarının verilmediğini iddia etmişlerdir. Tahsin Paşa ve Neokli Efendi'nin 9 Şubat tarihli bir sonraki dilekçeleri ise, çok daha kısa ancak bir o kadar da sitemkârdır. Nitekim dilekçede¹⁰⁷¹ “İzmir Nif buharlı tramvay hakkında Meclis-i Vükela'ya mevdu olan evrakımız iki aydan beri nazar-ı dikkate alınmadı okunmadı. Memleketin ihtiyaçlarından olan bu gibi teşebbüsât-ı müfîdeye giriştiğimizden dolayı bizi senelerden beri tecrim eden kabahatin hangi şekli kanuniye benzediğini bilemiyoruz. Bari bugünkü Meclis-i Vükelaca bu cihet tetkik edilse de bizde uğradığımız mesuliyet-i intizarı anlasak” denilmektedir.

Görüldüğü üzere, 1908 ve 1909 yıllarında müteşebbislerin arka arkaya hükümete müracaatları söz konusudur. Özellikle 9 Şubat 1909 tarihli dilekçeden sonra, imtiyaza dair sürecin hızlanması, bu girişimlerin devlet tarafından dikkate alındığını ortaya koymaktadır. Nitekim İzmir'den Nif'e kadar buharlı tramvay imtiyazı meselesi, Şubat 1909 tarihinden itibaren tekrar gündeme alınmış ve konu hakkındaki müzakereler hız kazanmıştır¹⁰⁷². Bu süreçte, Ticaret ve Nafia Nezareti, Şura-yı Devlet Tanzimat, Nafia, Maarif ve Mülkiye Daireleri, Demiryolları İdaresi, Fen Müşavirliği ve Meclis-i Vükela'nın, imtiyaza ilişkin mukavele ve şartname maddeleri üzerine yoğun şekilde çalıştıklarını görmekteyiz¹⁰⁷³. Bu bağlamda, bir kez daha mukavele ile şartname maddeleri üzerinde gerekli düzeltmeler gerçekleştirilmiş ve nihayetinde 30 Mart 1909 tarihinde sözleşme metinlerine son halleri verilerek, imzalanmaya hazır hale getirilmiştir¹⁰⁷⁴.

Aynı gün Osmanlı Devleti adına Ticaret ve Nafia Nazırı ile Nemlizâde Hasan Paşa ve ortağı Neokli Efendi'nin mukavelename ve şartnameleri

¹⁰⁷¹ BOA. ŞD. 1226/22 Lef 3. (8.Ra. 1327/30 Mart 1909).

¹⁰⁷² BOA. BEO. 3493/261957 (24.M.1327/16 Şubat 1909).

¹⁰⁷³ Bkz. BOA. İ.İMT. 3/2 Lef 6-7. (25.Ca.1327/14 Haziran 1909).

¹⁰⁷⁴ BOA. İ.İMT. 3/2 Lef 3. (25.Ca.1327/14 Haziran 1909).

imzalamasıyla¹⁰⁷⁵, “İzmir’den Nif’e Kadar Buharlı Tramvay Hattı İmtiyazı” bahsi geçen müteşebbislere verilmiştir¹⁰⁷⁶. Konuya ilişkin irade-i seniyye ise 14 Haziran 1909 tarihinde çıkmıştır¹⁰⁷⁷. Taraflar arasında imzalanan mukavele metninde özetle şu hükümler yer almaktadır¹⁰⁷⁸:

1. Tramvaylar, Basmahane’den Aydın demiryolu Kemer mevkiine kadar atlarla, Kemer mevkiinden Halkapınar, Kandıra, Hacılar, Kavaklıdere, Taşkahve ve Nif’e kadar buharla çalışacaktır. Ana hatta bağlı olarak, Halkapınar’dan Halkapınar Çayı ve Değirmen arkasına kadar bir hat, Kemer köprüden ayrılarak Ayaana, Katipoğlu, Muhacir mahallesi ve İkiçeşme’ye kadar bir hat, Kandere’den Kavaklıca’ya ve Taşkahve’den Ulucağa ve son olarak ana hat üzerinden Pınarbaşı ve Işıklar’a bir hat olmak üzere, 4 ara hat inşa edilecektir.
2. İmtiyaz müddeti fermân-ı âli tarihinden itibaren 60 yıldır.
3. İmtiyaz sahibi fermân-ı âli tarihinden itibaren 6 ay içerisinde, tramvay hatlarına ilişkin gerekli plan-proje ve haritaları hazırlayarak, Ticaret ve Nafia Nezareti’ne takdim edecektir. Nezaret ise 3 ay içerisinde haritaları tasdik edecektir.
4. İmtiyaz sahibi masrafları kendisine ait olmak üzere, mukavele tarihinden itibaren 2 sene içerisinde inşaata başlamaya ve haritaların tasdik tarihinden itibaren 3 yıl içerisinde tramvayları çalıştırmayı taahhüt eder. İşe başlamayı geciktirecek olağanüstü bir durumun ortaya çıkması durumunda, imtiyaz sahibi bu durumu ilgili kurumlara bildirmekle yükümlüdür. Böyle bir durumun ortaya çıkması durumunda, işe ne kadar geç başlanılırsa, imtiyaz sahibine o kadar ek süre verilir.

¹⁰⁷⁵ Mukavelename 30 maddeden, şartname ise 34 maddeden ibarettir.

¹⁰⁷⁶ BOA. *İ.İMT.* 7/1327-Ca-2 (1.Ca.1327/21 Mayıs 1909); BOA. *İ.İMT.* 3/2 Lef 3. (25. Ca.1327/14 Haziran 1909); BOA. *BEO.* 3593/269438 (19.C.1327/8 Temmuz 1909); BCA. *230.132.2.1* (4 Kasım 1909).

¹⁰⁷⁷ BOA. *İ.İMT.* 3/2 Lef 5. (25.Ca.1327/14 Haziran 1909);

¹⁰⁷⁸ BOA. *İ.İMT.* 3/2 Lef 3. (25. Ca.1327/14 Haziran 1909); BOA. *BEO.* 3593/269438 (19.C.1327/8 Temmuz 1909); BCA. *230.132.2.1* (4 Kasım 1909); Düstur, Tertib-i Sani, Cilt 1, s. 240-261.

5. Ticaret ve Nafia Nezareti, inşaatların başlamasından itibaren, imtiyaz müddetinin sonuna kadar işletmeyi teftiş için iki komiser görevlendirecektir. İmtiyaz sahibi, teftiş masrafı olarak imtiyaz müddetince her ay 120 Osmanlı lirası ödemekle yükümlüdür.
6. Tramvay hattını geçeceği güzergâhın, mal sahiplerinden alınması hususunda herhangi bir problem yaşanırsa, istimplâk kanununa riayet edilecektir.
7. Tramvay hattı tek hat olarak inşa edilecektir. Ancak imtiyaz sahibi isterse, bu hattı çift hat olarak inşa edebilecektir.
8. Tramvay ve müteferruatının inşaatı için gerek yurtiçinden gerekse yurtdışından getirilecek malzemeler gümrük vergisinden muaf olacaktır.
9. İmtiyaz sahibi tramvay hattının inşası için gerekli olan keresteleri, civarda bulunan miri ormanlardan sağlayabilecektir.
10. İnşaatların tamamlanmasından sonra bir fen komisyonu geçici kabulü gerçekleştirecek, geçici kabulden bir yıl sonra işletme tekrar kontrol edilecek ve kesin kabul yapılacaktır.
11. İmtiyaz sahibi, tramvay hattını, araçları ve her türlü alet-edevatı, imtiyaz müddetince hüsnü halde muhafaza edecektir.
12. İmtiyaz sahibi, mevcut bütün kanunlara ve ileride çıkacak kanunlara uymak zorundadır.
13. İmtiyaz müddetinin sonuna kadar, hükümet tarafından kabul edilen tarifeler uygulanacaktır. Ayrıca kolağası ve kolağası rütbesine kadar olan askerlere tarifinin üçte biri uygulanacaktır.
14. Savaş hallerinde şartnamenin 5. faslına göre hareket edilecektir¹⁰⁷⁹.

¹⁰⁷⁹ Şartnamenin 5. faslında bulunan 31. maddesinde şu ifadeler yer almaktadır; “Devlet-i Aliyye esnayı muharebede ve vakt-i hazırda tramvay ile gerek münferiden ve gerek müctemian asakir-i berriye ve bahriyye ve muâvene ve jandarma ve polis ve zaptiyye ve mekatib-i askeriyye şakirdatı ile zatlarına mahsusu ikmal ve iskallerini ve hayvanlarını ve her nevi mühimmat ve edevatı harbiyye ve erzak ve sair levazımı askeriyye sevk ve irsal etmek istediği halde ashab-ı imtiyaz ümerayı askeriyye tarafından tahriren vuku bulacak talep üzerine vagon ve sair keffe-i edevat ve vesait-i nakliyesini hükümetin emrine verecektir”.

15. İmtiyaz sahibi iki yıl içerisinde bir Osmanlı anonim şirket kurmaya mecburdur.
16. İmtiyaz sahibi, fermân-ı âli kendisine tebliğ olduğu tarihten itibaren, 1 ay içerisinde 500 lira kefalet akçesi ödemekle yükümlüdür. Bu kefalet akçesi, kesin kabulden sonra iade edilecektir. 1 ay içerisinde kefalet akçesi yatırılmadığı takdirde, imtiyaz hakkı düşecektir.
17. Devlet-i Aliye, 30. yılın sonundan itibaren istediği zaman işletmeyi satın alabilecektir.
18. İmtiyaz müddetinin sona erdiği tarihten itibaren, işletmeye ait her türlü araç-gereç, tramvaylar ve vagonlar devletin mülkü olacaktır.
19. Tramvaylarda çalışan memur ve müstahdemler Osmanlı tebaasından olacak ve devletin belirlediği kıyafetleri giyeceklerdir. Özellikle de fes giyeceklerdir.
20. Hükümet lüzum gördüğü takdirde, ana ve ara hatlar üzerinde istihkâmat ve ebniyye-i askeriye inşa edebilecektir.
21. İnşaat esnasında tarihi eserlere rastlanılırsa, bu konuda devletin ilgili kanunlarına riayet edilecektir.
22. İmtiyaz sahibi, hâsıllara ait bütün defterlerini Ticaret ve Nafia Nezareti'ne takdim etmek zorundadır.
23. İmtiyaz sahibi, işe zamanında başlamaz, başlar da bitiremez ya da erteler ise imtiyaz hakkını kaybedecektir. Bu durumda hükümet, işletmeye ait her türlü alet-edevata el koyacak ve kefalet akçesini de iade etmeyecektir.
24. İmtiyaz sahibi, hükümetçe lüzum görülen yerlerde müfettiş, gümrük, posta ve zabıta memurları için ücretsiz olarak odalar inşa edecektir.
25. İmtiyaz sahibi, masrafı kendine ait olmak üzere buharlı tramvay hattı boyunca telgraf hattı tesis etmeye mecburdur. Bu telgraf hattını sadece tramvaylarla ilgili meselelerde kullanacaktır. Posta ve Telgraf Nezareti müfettişler vasıtasıyla bu hattı dilediği an teftiş edebilecektir.

26. İmtiyaz sahibi, tramvayların inşa ve işletilmesine dair posta ve çantalarını, posta nezaretine herhangi bir vergi vermeksizin kendi araçları ile nakledebilecektir.
27. İmtiyaz sahibi, İzmir Belediyesi ile Gureba Hastanesi'ne senede 100'er liradan toplam 200 lira ödeyecektir.
28. İmtiyaz sahipleri, buharlı tramvayların çalışacağı hatlarda ayrıca bir şose yol inşa edeceklerdir. Şose yol ile tramvay yolu arasına da parmaklıklar yapacaklardır. Hükümet, işbu tramvay hattının tarafeynlerinde tramvay hatları inşası ve işletilmesi için zuhur edebilecek sair taliplere imtiyaz verebilecektir.
29. Devlet ile işletme arasında ortaya çıkabilecek her türlü anlaşmazlığa Şura-yı Devlet, şahıslar ile işletme arasında olabilecek davalara ise Osmanlı mahkemeleri bakacaktır. Ayrıca işletme, devlet olan bütün ilişkilerinde resmi dil olan Türkçeyi kullanmak zorundadır. Şirketin merkezi İstanbul veya İzmir olacaktır.
30. Aydın demiryolunun Kemer mevkiinden buharlı tramvay ile atlı tramvaylar arasında iltisak olmayacak ve iltisak teşkili matlup olduk da, tramvay hattı Aydın demiryolunu hemzemin olarak kat' edemeyip hükümet tarafından kabul olunacak projelere tevfikân, demiryolunun ya altından ya üstünden geçecektir.

Tahsin Paşa ile Neokli Efendi, yaklaşık 10 yıl süren mücadelelerinin ardından 14 Haziran 1909 tarihi itibarıyla, yukarıda özet olarak verdiğimiz şartlar dâhilinde imtiyazı almışlardır. Ancak müteşebbisler, 20 Aralık 1910 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne müracaat ederek, mukavele metninin 28. maddesinde bulunan *“hükümet, işbu tramvay hattının tarafeynlerinde (her iki tarafında) tramvay hatları inşası ve işletilmesi için zuhur edebilecek sair taliplere imtiyaz verebilecektir”* ifadesinden dolayı, imtiyaz haklarının tehlikede olduğunu ve bu yüzden şirketi kuramadıklarını beyan etmişlerdir. En azından inşa edilecek olan tramvay hattının her iki tarafından da 5 km mesafe dâhilinde başkalarına imtiyaz

verilmemesi talebinde bulunmuşlardır¹⁰⁸⁰. Müteşebbislerin dile getirdikleri bir başka husus ise, mukavele metninde yer alan bu ifadeden dolayı, kurmayı planladıkları şirkete başka ortak bulamadıklarıdır¹⁰⁸¹.

Tahsin Paşa ve Neokli Efendi'nin imtiyazı aldıktan sonra hükümete bu şekilde bir müracaatlarının söz konusu olması, imtiyaz talebine ilişkin iki meselenin irdelenmesini gündeme getirmektedir. Bunlardan birincisi, kanaatimizce müteşebbislerin ilk hedefi, her ne şekilde olursa olsun imtiyaza dair fermân-ı âliye sahip olmaktı. Nitekim imtiyaza ilişkin müzakereler yaklaşık 10 yıl sürmüş ve bu süreçte hükümet tarafından mukavele metni üzerinde yapılan her türlü tashih, müteşebbisler tarafından itiraz edilmeksizin kabul edilmiştir. Dolayısıyla müteşebbislerin imtiyazı aldıktan yaklaşık bir buçuk sene sonra, mukavele metninin 28. maddesinin tashihini istemeleri dikkat çekicidir. Diğer husus ise, 28. maddeden dolayı kendilerine başka ortak bulamamalarını ifade etmelerine dairdir. Anlaşıldığı kadarıyla müteşebbislerin, İzmir'den Nif'e kadar buharlı tramvay hattını inşa edebilecek sermayeleri bulunmamaktaydı ve kendilerine ortak aramaktaydılar. Bu durum, bahsi geçen imtiyazın verilme sürecine ilişkin önemli bir eksikliği tespit etmemizi sağlamaktadır. Nitekim Osmanlı Devleti diğer imtiyazların verilme sürecinde, imtiyaza talip olanlardan mali güçlerini ispatlamalarını bir ön şart olarak talep etmekteyken, Tahsin Paşa ile Neokli Efendi'den böyle bir talepte bulunmamıştır. Bu noktadan hareketle, imtiyaz verildikten sonra müteşebbislerin mukavelede belirtilen süre zarfında inşaata başlamamasının asıl nedeninin sermaye eksikliği olduğu kanaatindeyiz.

Tekrar imtiyaza ilişkin süreci ele aldığımızda, imtiyaz sahiplerinin müracaatı üzerine konu Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından ele alınmıştır. Nezarete gerçekleşen müzakereler neticesinde, müteşebbislerin talebi doğrultusunda, tramvay hattının her iki tarafından da 5 km mesafe dâhilinde başka taliplere imtiyaz verilmemesinin uygun olacağı kararı alınmıştır. Buna karşılık

¹⁰⁸⁰ BOA. ŞD. 1234/8 Lef 1. (13.L.1330/25 Eylül 1912).

¹⁰⁸¹ BOA. ŞD. 1234/8 Lef 2. (13.L.1330/25 Eylül 1912).

Karşıyaka ve Bornova için imtiyaz talebinde bulunan olur ise, bahsi geçen yerler için imtiyaz verilebileceği kararlaştırılmıştır¹⁰⁸².

Ticaret ve Nafia Nezareti'nin Tahsin Paşa ve ortağı lehine aldığı bu karardan sonra, imtiyaz sahiplerinin bu kez de farklı taleplerle hükümete müracaat ettiğini görmekteyiz. Nitekim müteşebbisler bu sefer de, elektrik imtiyazına sahip olanlar tarafından bir fabrika inşa edilmediği için tramvaylarda kullanmak üzere bir elektrik fabrikası kurmak istemişlerdir. 17 Nisan 1911 tarihli dilekçelerinde, bu talep ile birlikte inşa edecekleri tramvay hattının her iki tarafından da 10 km mesafe dâhilinde kimseye imtiyaz verilmemesini istemişlerdir. Ayrıca, yine bu sebepten dolayı hiçbir sermayedarın bu işe ortak olmadığı hususunu tekrarlamışlardır¹⁰⁸³. Bu müracaat üzerine, Ticaret ve Nafia Meclisi, inşa edilecek olan tramvay hattının her iki tarafından da 5 km mesafe dâhilinde, başka taliplere imtiyaz verilmemesinin uygun olacağına hükmetmiş, bunun yanı sıra kefalet akçesinin 500 liradan 1000 liraya yükseltilmesi yönünde görüş beyan etmiştir¹⁰⁸⁴. Konu Şura-yı Devlet'te de ele alınmış ve burada yapılan müzakerelerde, imtiyaz sahiplerinin mukavelede belirtilen süre zarfında işe başlamadıklarından bahisle, imtiyazın feshedilmesi gündeme gelmiştir. Yapılan oylamada 5 üye imtiyazın feshi yönünde oy kullanmıştır. Ancak buna rağmen şirketin inşa edeceği tramvay hattının memleketin menfaatine olması ve müteşebbislerin hükümete verdiği dilekçelerin neticelenmemesi¹⁰⁸⁵ göz önünde bulundurularak, imtiyazın feshedilmemesi kararı alınmıştır. Ayrıca Ticaret ve Nafia Nezareti'nin aldığı, tramvay hattının her iki tarafından da 5 km mesafe dâhilinde başka taliplere imtiyaz verilmemesi kararı uygun bulunmuştur. Müteşebbislerin elektrik fabrikası inşa etmesi yönündeki talepleri ise, elektrik imtiyazını elinde bulunduran şirketin

¹⁰⁸² BOA. ŞD. 1234/8 Lef 2. (13.L.1330/25 Eylül 1912).

¹⁰⁸³ BOA. ŞD. 1234/8 Lef 4. (13.L.1330/25 Eylül 1912).

¹⁰⁸⁴ BOA. ŞD. 1234/8 Lef 7. (13.L.1330/25 Eylül 1912).

¹⁰⁸⁵ Burada mukavenenin 4. maddesine atıf yapılmaktadır. Nitekim mukavenemenin 4. maddesinde şu hüküm yer almaktadır; *İmtiyaz sahibi masrafları kendisine ait olmak üzere, mukavele tarihinden itibaren 2 sene içerisinde inşaata başlamaya ve haritaların tasdik tarihinden itibaren tramvayları çalıştırmayı taahhüt eder. İşe başlamayı geciktirecek olağanüstü bir durumun ortaya çıkması durumunda, imtiyaz sahibi bu durumu ilgili kurumlara bildirmekle yükümlüdür. Böyle bir durumun ortaya çıkması durumunda, işe ne kadar geç başlanılırsa, imtiyaz sahibine o kadar ek süre verilir.*

hakları göz önünde bulundurularak reddedilmiştir¹⁰⁸⁶. Şura-yı Devlet tarafından alınan bu karardan kısa bir süre sonra, “*İzmir Basmahane’den Nif’e kadar tramvay hatlarının ve şu’bâtının inşasıyla işletilmesi zımında mukaddeman Nemlizade Tahsin Paşa ile şürekâsına verilmiş olan imtiyaz mukavele ve şartnameleri münderecatında bazı tadilat ve tashihat icrası Şura-yı Devlet ve Meclis-i Vükelâ kararıyla tensip olunmuştur*”¹⁰⁸⁷ şeklinde irade-i seniyye çıkmıştır.

1899 yılında başlayan ve yaklaşık 10 yıl süren müzakerelerden sonra, 1909 yılında imtiyazı Nemlizâde Hasan Tahsin Paşa ile ortağı Neokli Kardiyakuplu’ya verilen, İzmir’den Nif’e kadar olan buharlı tramvay hattı imtiyazına ilişkin yayınlanan irade-i seniyyeden sonra herhangi bir gelişme yaşanmamıştır. Sadece 1922 yılında, Nemlizade Tahsin Paşa’nın kardeşi¹⁰⁸⁸ Cemal Efendi hükümete müracaat ederek, Tahsin Paşa’ya verilmiş olan imtiyaza ait mukavele, şartname ve haritaların zayi olduğundan bahisle onaylı suretlerinin kendisine verilmesi talebinde¹⁰⁸⁹ bulunduğunu görmekteyiz. Bunun dışında imtiyaza ilişkin herhangi bir gelişme yaşanmamış, dolayısıyla proje hayata geçmemiştir.

¹⁰⁸⁶ BOA. ŞD. 1234/8 Lef 16. (13.L.1330/25 Eylül 1912).

¹⁰⁸⁷ BOA. MV. 229/123 (23.Ra.1331/2 Mart 1913); Bu irade-i seniyye’nin icrasına ise sadaret memur edilmiştir. Bkz. BOA. MV. 236/21 (28.N.1331/31 Ağustos 1913).

¹⁰⁸⁸ BOA. İ.HUS. 35/1312-N-74 (22.N.1312/19 Mart 1895).

¹⁰⁸⁹ BOA. HR.İM. 45/2 Lef 2. (19 Aralık 1922).

SONUÇ

“Tanzimat’tan Cumhuriyet’e İzmir’de Kamu Hizmeti İmtiyazları” başlıklı çalışmamızda, Tanzimat sonrası dönemde, Osmanlı Devleti tarafından, İzmir için verilen su, havagazı, elektrik ve tramvay imtiyazları ele alınmıştır. Osmanlı Devleti’nden kamu hizmeti imtiyazları alanında, ağırlıklı olarak Fransız, İngiliz ve Alman müteşebbisler imtiyaz almıştır. Ancak çalışma sahamız olan İzmir’deki, su, havagazı, elektrik ve tramvay imtiyazlarından, su, elektrik ve kentteki bir tramvay hattını Belçika menşeli şirketler ele geçirmiştir. Kentteki diğer tramvay hattını, Rıhtım imtiyazına sahip olan bir Fransız şirket ve havagazı imtiyazını da bir İngiliz şirket almıştır.

Belçika menşeli şirketlerin imtiyazları ele geçirdiği ifadesinden kasıt, kentteki su, elektrik ve Konak-Göztepe tramvay hattı imtiyazlarından hiçbiri, doğrudan doğruya Belçikalılara verilmemiştir. Kentin su imtiyazını, İzmir’de valilik yapan Halil Rıfat Paşa’nın akrabalarından, Şura-yı Devlet azalığı ve Bulgaristan Komiserliği gibi görevleri ifa etmiş olan İbrahim Niyazi Bey almış ve kısa bir müddet sonra da imtiyaz hakkını Belçikalılara devretmiştir. Daha sonradan Belçikalıların eline geçen bir diğer imtiyaz, Konak-Göztepe tramvay hattı imtiyazıdır. Bahsi geçen tramvay hattının imtiyazı, hem Manchester hem de İstanbul’da faaliyet gösteren Ermeni asıllı Harentz Biraderlere verilmiştir. Yaklaşık 25 sene kadar tramvay işletmesini elinde tutan Harentz Biraderler, 1908 yılında şirket yönetimini deyim yerindeyse Belçikalılara kaptırmışlardır. Belçikalıların sonradan imtiyaz hakkına sahip oldukları bir diğer imtiyaz ise, kentten elektrik imtiyazıdır. Önce Siemens-Halske Şirketi adına hareket etmekte olan Ferdinand Reiser’e verilmesi düşünülen imtiyaz için, mukavele ve şartnameler hazırlanmış, ancak son anda Osmanlı Devleti imtiyazı vermekten vazgeçmiştir. Daha sonra imtiyaza İngiliz Parlamenter Sir Ellis Ashmead Bartlett talip olmuştur. Osmanlı Devleti’nden imtiyaz alabilmek için sekiz kez İstanbul’a geldiğini tespit ettiğimiz Bartlett, Padişah Abdülhamid ile de görüşme fırsatı bulmuştur. 1899 yılında İzmir ve Selanik şehirlerinin elektrikle aydınlatılması ve

elektrikli tramvay işletmesine dair imtiyazın Bartlett'e verilmesi gündeme gelmiştir. Ancak bu süreçte, Alman Büyükelçiliği'nin girişimleri neticesinde İzmir'in elektrik imtiyazının Bartlett'e verilmesinden vazgeçilmiştir. Yine bu süreçte İngiliz ve Fransız elçilerde imtiyazın Bartlett'e verilmesi için bir takım girişimlerde bulunmuşlar, ancak bir netice elde edememişlerdir. Netice itibariyle Bartlett, İzmir ve Selanik'te elektrikli tramvay işletmek ve Selanik şehrinin elektrikle aydınlatılması imtiyazını almıştır. Ancak Bartlett'de bu imtiyazları çok kısa bir müddet sonra merkezi Paris'te bulunan Company General de Traction isimli bir şirkete devretmiştir. İlerleyen süreçte kentin elektrikle aydınlatılması ve elektrikli tramvay işletme imtiyazı, Belçika menşeli İzmir-Göztepe Tramvay Şirketi'ne verilmiştir.

Osmanlı Devleti tarafından bir şehrin havagazıyla aydınlatılmasına dair ilk imtiyaz, 1856 yılında İzmir için verilmiştir. İmtiyaz, Fransız girişimci André Louis Augustin Marchais'e 75 yıl müddetle verilmiş, ancak bahsi geçen kişinin vefat etmesi neticesinde proje hayata geçmemiştir. Daha sonra imtiyaza, İstanbul'daki Journal de Constantinople gazetesinin İngiliz sahibi A. Edwards talip olmuştur. Bu süreçte, başka talip çıkmadığı için imtiyaz Edwards'a verilmiştir. Kentte kamu hizmeti veren bir diğer şirket ise Fransa menşelidir. Hükümetten rıhtım inşa ve işletmesi için imtiyaz alan 3 İngiliz girişimci, mali problemlerden dolayı imtiyaz haklarını Fransız Dussaud Kardeşlere devretmişlerdir. İmtiyaz kapsamında, inşa edilecek olan rıhtım üzerinde bir de tramvay hattı tesis etme hakkına sahip olan, Dussaud Kardeşler, kısa sürede bu projeyi hayata geçirerek, Punta-Halkapınar arasında tramvay işletmeye başlamışlardır.

Aşağıdaki tabloda, İzmir'de verilen kamu hizmeti imtiyazlarının veriliş tarihleri, şirketlerin hizmeti vermeye başladıkları tarih ve şirketlerin satın alınma tarihleri verilmektedir;

Tablo 24

	Şirket Menşei	İmtiyazın Verildiği Tarih	Faaliyete Başlanan Tarih	İmtiyazın Satın Alındığı Tarih	Hizmet Süresi (Sene)	Kamu Hizmetleri içindeki pay
Havagazı İmtiyazı	İngiltere	14 Mayıs 1859	1864	15 Eylül 1935	71	%25
Su İmtiyazı	Belçika	18 Temmuz 1893	1898	8 Kasım 1943	45	%25
Elektrik İmtiyazı	Belçika	21 Eylül 1913	1928	24 Haziran 1943	15	%25
Tramvay İmtiyazı (Konak-Göztepe Hattı)	Belçika	15 Mayıs 1883	1886	24 Haziran 1943	57	%12,5
Tramvay İmtiyazı (Punta-Halkapınar Hattı)	Fransa	1867	1880	3 Ekim 1932	52	%12,5

Tablodan da anlaşılacağı üzere, çalışmamıza konu olan İzmir'deki kamu hizmeti imtiyazlarının %67,5'i Belçikalıların, %25'i İngilizlerin ve %12,5'i ise Fransızların elindedir. Çalışmamız esnasında yer geldikçe belirttiğimiz üzere, Osmanlı Devleti'nin üzerinde durduğu önemli hususlardan biri de, tekelleşme meselesidir. Diğer bir ifadeyle Osmanlı Devleti, bir ülkenin birçok imtiyazı elinde bulundurmasına veya bir şirketin birçok imtiyaza birden sahip olmasını istememiştir. Örneğin Padişah Abdülmahid, İngilizlerin demiryolu imtiyazı ile birlikte, rıhtım imtiyazına da sahip olmasının ileride bir takım sıkıntılar ortaya çıkarabileceği düşüncesiyle, Rıhtım Şirketi'nin İngilizlere satılmasını onaylamamıştır. Ancak Belçikalıların su imtiyazından sonra, elektrik ve tramvay imtiyazını ele geçirmeleri, II.Abdülhamid'in tahttan inmesinden sonra gerçekleşmiştir. Anlaşıldığı kadarıyla İttihat ve Terakki yönetimi, birçok konuda olduğu gibi, bu konuda da padişahтан farklı düşünmüştür.

İzmir şehri için verilen imtiyazlar, şüphesiz kentin modernleşmesinde önemli rol oynamıştır. Kentiçi toplum ulaşım aracı olarak tramvayların çalışmaya başlaması, taşıma su kültürünün terkedilerek evlerin içine kadar su şebekesinin döşenmesi, daha önce kandiller ile aydınlatılan sokak, ev ve dükkânların önce havagazı sonra elektrikle aydınlatılması İzmir'in modernleşmesi adına önemli

gelişmelerdir. Ancak bu süreçte İzmir adına yaşanan en büyük talihsizlik, elektriğin kente geç gelişidir. Daha önce ifade ettiğimiz üzere, 1890 yılında Ferdinand Reiser'e (Simens-Halsek Şirketi adına) imtiyaz verilmek üzereyken, son anda Osmanlı Devleti imtiyazı vermekten vazgeçmiştir. Belki de Osmanlı Devleti tarafından, İzmir adına yapılan en büyük hata buradadır. Zira dönemin hâkim düşüncesi “Önce Avrupa bir yapsın, görelim. Eğer iyi netice alınırsa, biz de yaparız” şeklindedir. Bu düşünce yapısı İzmir'e elektriğin 38 yıl sonra gelmesine sebep olmuştur. Nitekim İzmir'in elektrik imtiyazı “Şehirlerin elektrikle aydınlatılması Avrupa'da bile henüz tecrübe aşamasındadır. Biraz beklemek iyi olur” düşüncesiyle verilmemiştir. Eğer idareciler, havagazı imtiyazında gösterdikleri iradeyi elektrik imtiyazı meselesinde de ortaya koymuş olsalardı, Avrupa'da birçok şehrin elektrikle aydınlatılması imtiyazını üstlenmiş olan Siemens Şirketi, 1890 yıllarda İzmir'i de elektrikle aydınlatmaya başlayacaktı.

Netice itibariyle şunu belirtmemiz gerekir ki, bütünü görmek adına “Osmanlı Devleti'nde Kamu Hizmeti İmtiyazları” başlığı altına daha geniş kapsamlı bir çalışma yapılması faydalı olacaktır. Bu suretle, beledi hizmetler olarak kabul edilen kamu hizmeti imtiyazlarının, Osmanlı coğrafyasında nasıl ve kimler tarafından paylaşıldığı, Osmanlı'da kent kültürünün gelişmesinde bu imtiyazlarının ne derece rol oynadığı ve şehirlerin modernleşmesi adına ne gibi katkılar sağladığı ortaya çıkacaktır.

KAYNAKÇA

BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (BOA.)(Fonlar)

Bab-1 Asafi Divan-1 Hümayun Kalemî (A.DVN.)

Bab-1 Asafi Mektubi Kalemî (A.MKT.)

Bab-1 Ali Evrak Odası (BEO.)

Cevdet Maliye (C.ML.)

Dahiliye Nezareti Hukuk Müşavirliği Belgeleri (DH.HMŞ.)

Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD.)

Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiye Evrakı (DH.İUM.)

Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemî Evrakı (DH.MKT.)

Dahiliye Şifre Kalemî (DH.ŞFR.)

İrade Dosya Usulü (İ.DUİT.)

İradeler Hususî (İ.HUS.)

İradeler İmtiyazat ve Mukavelat (İ.İMT.)

İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS.)

İrade Sura-yı Devlet (İ.ŞD.)

İradeler Taltifat (İ.TAL.)

İradeler Ticaret ve Nafia (İ.TNF.)

Hariciye Nezareti İstişare Odası (HR.HMŞ.İŞO.)

Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı (HR.İM)

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)

Sadaret Mühimme Kalemî Evrakı (A.MKT.MHM.)

Yıldız Esas Evrakı (Y.EE.)

Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal Ve Journaller (Y.PRK.AZJ.)

Yıldız Maruzat Defterleri (Y.MRZ.d.)

Yıldız Sadaret Hususî Maruzat Evrakı (Y.A.HUS.)

Şura-yı Devlet (ŞD.)

Yıldız Kamil Paşa Evrakı (Y.EE.KP.)

Yıldız Perakende Evrakı Elçilik, Şehbenderlik ve Ataşemiliterlik (Y.PRK. EŞA.)

Yıldız Perakende Evrakı Hariciye Nezareti Maruzâtı (Y.PRK.HR.)
Yıldız Perakende Evrakı Mabeyn Başkitabeti (Y.PRK.BŞK.)
Yıldız Perakende Evrakı Umum Vilayetler Tahriratı (Y.PRK.UM.)
Yıldız Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı (Y.PRK.TNF.)
Mukavelat, Mukavele ve İmtiyazat Defterleri

BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ (BCA.)

DÜSTUR

YILLIK, İSTATİSTİK VE SALNÂMELER

Aydın Vilâyeti Salnâmeleri

İzmir Vilayeti İstatistik Yıllığı, 1929-1930.

İzmir Vilayeti 1932-1933 İstatistik Yıllığı, İzmir 1934.

İzmir Vilayeti İstatistik Yıllığı 1935-1936, İzmir 1937.

İzmir İl Yıllığı, 1973.

SÜRELİ YAYINLAR

Ahenk

Anadolu

Hizmet

Sadayı Hak

Takvim-i Vekayi

The Newyork Times

The Manchester Guardian

The Observer

The Tazewell Republic

Yanık Yurt

Yeni Asır

İmtiyazat ve Mukavelat Mecmuası

Umur-u Nafia ve Ziraat Mecmuası

TETKİK ESERLER

AKBULUT, M. Rifat-Cem Sorguç, “Gazhaneler”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, cilt III, İstanbul 1993.

AKIN, Nur, 19 Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera, İstanbul 1998.

AKSOY, Asu, Funda Açıkbaş, Ayşenur Akman, Silahtarağa Elektrik Santrali 1910-2004, İstanbul, 2009.

AKSOY, Yaşar, Bir Kent Bir İnsan (İzmir’in Son Yüzyılı, S. Ferit Eczacıbaşı’nın Yaşamı ve Anıları, İstanbul 1986.

AKTEPE, M.Münir, “İzmir Suları Çeşme ve Sebilleri İle Şadırvanları Hakkında Bir Araştırma”, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı 30 (Mart), İstanbul 1976.

AKYILDIZ, Ali, Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri “Ottoman Securities”, İstanbul 2001.

ALPAR, Cem, Çok Uluslu Şirketler ve Ekonomik Kalkınma, Ankara 1978.

Ana Britannica Genel Kültür Ansiklopedisi, “Elektrik”, Cilt 8, İstanbul 1988.

ANDRİA, Jacob de, Incicateur des Professions Commerciales & Industrielles de Smyrne et de L’Anatolie Etc., Smyrne 1895.

ARIKAN, Zeki, “Midhat Paşa’nın Aydın Valiliği”, Uluslararası Midhat Paşa Semineri, Ankara 1986.

ASIMOV, Isaac, Bilim ve Buluşlar Tarihi, Çeviren: Elif Topçugil, Ankara, 2006.

ATAY, Çınar, Tarih İçinde İzmir, İzmir 1978.

ATEŞ, İbrahim, Kanuni Sultan Süleyman'ın Su Vakfiyesi, Ankara 1987.

AYSEL, Nezih R., "İstanbul'un Tarihi Su Sistemleri: Kırkçeşme Tesisleri", Tarihi Su Yapıları Konferansı Bildirileri, 26-27 Haziran 2008.

AZRAK, A. Ülkü, İdare Hukuku Ders Notları, İstanbul 1972.

BAGWELL, Philip S., The Transport Revolution, London 1988.

BAHADIR, Osman, Elektriğin Kısa Tarihi, İstanbul 2001.

BALL, Michael -David Sunderland, An Economic History of London, London and Newyork 2001.

BAYRIL, Bahadır vd., Önce Ateş Vardı: Türkiye'de Enerji Devrimi ve Modern Hayatın Etkileşimi, İstanbul 2009.

BECERİK, Ahmet, "İzmir'e Hoş geldin Elektrik", s.25. http://www.emo.org.tr/ekler/e1e7f6da2c60b9_b_ek.pdf?dergi=4. (erişim tarihi, 28.10.2011)

BENTLİ, Fatma, "Bilime Yön Verenler, Dünyanın Sağırılığını Alan Adam", Elektrik Mühendisliği Dergisi, Sayı 431, Ağustos 2007. http://www.emo.org.tr/ekler/91ede353063f823_ek.pdf?dergi=483 . (erişim 03.08.2011)

BERGHAN, Volker Rolf, Imperial Germany 1871-1918 (Economy, Society, Culture and Politics), Oxford 2005.

BEYRU, Rauf, "İzmir'de Belediyeden Önce Belediyecilik 19. Yüzyıl", Derleyen: Yiğit Gülöksüz, Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi ODTÜ Kasım 1981, Ankara 1982.

Büyük Larousse, "Aydınlatma", cilt II, s.1101, İstanbul 1986.

CARLİSLE, Rodney, Scientific American Inventions and Discovers, New Jersey 2004.

CLARK, Peter, European Cities and Towns (400-2000), Newyork 2009.

ÇAKIR, Baki, Osmanlı Mukataa Sistemi (XVI-XVII. Yüzyıl), İstanbul 2003.

ÇAL, Sedat, Türkiye’de Kamu Hizmeti ve İmtiyazın Dönüşüm Öyküsü, Ankara 2008.

ÇEÇEN, Kazım -Celal Kolay, Topkapı Sarayı’na Su Sağlayan İsale Hatları, İstanbul 1997.

ÇEÇEN, Kazım, Halkalı Suları, İstanbul 1991.

ÇEÇEN, Kazım, İstanbul’un Osmanlı Dönemi Su Yolları, İstanbul 1995.

ÇEÇEN, Kazım, İstanbul'da Osmanlı Devrindeki Su Tesisleri, İstanbul 1984.

ÇELİK, Gülfettin, “İstanbul Kaynak Suları (Teşkilat ve İşleyişi ile)”, XIV. Türk Tarih Kongresi (9-13 Eylül 2002), II/I, Ankara 2005.

ÇELİK, Gülfettin, Vakıf Su Tahlilleri Su Hukuku ve Teşkilatı, İstanbul 2000.

ÇELİK, Kürşat, “Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1839-1918)”, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ 2010.

ÇETİNTAŞ, M. Burak, Dolmabahçe’den Nişantaşı’na, İstanbul 2005.

ÇIRAKMAN, Birsen, “Kamu Hizmeti”, Amme İdaresi Dergisi, C. 9, S. 4, Ankara 1976.

DAVİSON, Roderic H., “Osmanlı İmparatorluğu’na Elektrikli Telgrafın Girişi”, Çeviren: Mehmet Burak, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM), Sayı: 14, Ankara 2003.

DEMİR, Ahmet, Çağdaş Teknolojik Gelişmeler, Sosyo-Ekonomik Etkileri İle, Ankara 1981.

DEMİR, Tanju, Türkiye’de Posta, Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920), Ankara 2005.

DERBİL, Süheyp, “Kamu Hizmeti Nedir?”, A.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi, C.VII, S. 3, Ankara 1950.

DEVELİOĞLU, Ferit, Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat, Ankara 1996.

Doğa ve Bilim Ansiklopedisi, “Elektrik”, Cilt 1, İstanbul 1982, s. 431; Büyük Larousse, “Elektrik”, Cilt 6, İstanbul 1986.

DUCKERTS, M.J., Turquie d’Asie Compte Rendu d’une Exploration Commerciale Bruxells 1904.

DUNNING, John H., Explaining international Production, Unwin Hyman, London 1988.

DURGUN, Bülent, “Atatürk Döneminde İzmir Ekonomisi 1923-1938”, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Doktora Tezi, İzmir 2006.

EGE, A.Şahabettin, “Eski İzmir’den Anılar”, Demokrat İzmir, 18 Mart 1976.

ELDEM, Vedat, Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Ankara 1994.

ELİBOL, Nurettin, “Halil Rıfat Paşa”, C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 27, No 2, Sivas - Aralık 2003.

ELKİN, Thomas Henry -Burkhard Hofmesiter, Berlin: The Spatial Structure of a Divided City, London 1988.

EMİROĞLU, Kudret, Gündelik Hayatımızın Tarihi, İstanbul, 2001.

EMRENCE, Cem, “İstanbul Tramvay’ında Sınıf ve Kimlik, 1871-1922”, Toplumsal Tarih, Cilt XVI-Sayı:93, Eylül 2001.

ENGİN, Vahdettin, “İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları”, Osmanlı’da Ulaşım, Editörler Vahdettin Engin vd. , İstanbul 2012.

ERDEM, Sevim, “Sultan II. Abdülhamit Devri Osmanlı Devleti’nde Bayındırlık Faaliyetleri”, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ 2010.

ERGİN Osman Nuri, Mecelle-i Umur-ı Belediye, cilt 2-5, İstanbul 1995.

ERGİN, Osman Nuri, Türk Belediyecilik ve Şehircilik Tarihi Üzerine Seçmeler, İstanbul 1987.

EROL, Emine, “Osmanlı Devleti’nde Aydınlatma Uygulamaları ve Verilen İmtiyazlar (1850-1914)”, Türk Dünyası Araştırmaları, Sayı 175, İstanbul 2008,

EROL, Gülhanım Sızlı, Kamu Hizmetlerinin Görülmesinde İmtiyaz Yöntemi ve Türkiye Uygulaması, Ankara 1999.

FAYDA, Mustafa, “Cerib”, DİA, cilt VII, İstanbul.

FRANGAKİS, Elena - Syrett, “The Making of an Ottoman Port: the quay of Izmir in the nineteenth century”, The Journal of Transport History, Vol. 22/1, Manchester March 2001.

FRESSOZ, Jean-Baptiste, “The Gas Lighting Controversy, Technological Risk, Expertise, and Regulation in Nineteenth-Century Paris and London”, Journal Of Urban History, Volume 33, Issue: 5, 2007, <http://juh.sagepub.com/content/33/5/729> (erişim tarihi 03.03.2010).

Geçmişten Günümüze İstanbul’da Suyun Yönetimi, Editör: Feyzullah Akben-Hamit Tokmak, İstanbul 2009.

GEELS, Frank W., Technological Transitions and System Innovations, Cheltenham and Northampton 2005.

GENÇ, Elif Süreyya, Osmanlı İmparatorluğunda Yenileşme ve Buhar Makineleri, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Anabilim Dalı, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2005

GEORGE, Joan, Merchants in Exile, The Armenians in Manchester-England (1835-1935), London 2002.

GEYİK, Gül, İzmir Su Yapıları (Çeşme, Sebil, Şadırvan), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Ens., Erzurum 2007.

GEYİKDAĞI, V. Necla, Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye (1854-1914), İstanbul 2008.

GOODMAN, David, The European Cities & Technology Reader, London 1999.

GÜLAN, Aydın, Kamu Hizmeti ve Görüş Usulleri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1987.

GÜNDAY, Metin, İdare Hukuku Dersleri, Ankara 1996.

GÜNDAY, Metin, İdare Hukuku, Ankara 2003.

GÜNERGUN, Feza, Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri", Çağın Yakalayan Osmanlı, Yayına Hazırlayanlar, Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995.

GÜRAN, Tevfik, İktisat Tarihi, İstanbul 1993.

HARİS, Jack, "The Electricity of Holborn" New Scientist, vol.93, nu. 1288, Newyork 14 January 1982.

HARTER, Jim, World Railways of the Nineteenth Century-A Pictorial History in Victorian Engraving, Baltimore 2005.

HATHEWAY, Allen W., "World history of manufactured gas a 'world' of land redevelopment possibilities", Proceedings of the International Symposium and Exhibition on the Redevelopment of manufactured Gas Plant Sites 4-6 April

2006, Reading, UK. Land Contamination&Reclamation, Volume 14, Number 2, Londra 2006.

HAZAR, Özdemir, “Atlı Tramvaydan Hızlı Tramvaya”, Yeni Asır, 18-19 Aralık 1988.

HOBSBAWM, Eric J., Sanayi ve İmparatorluk, Çeviren: Abdullah Ersoy, Ankara, 2005.

İLHAN, M. Mehdi, “Osmanlı Su Yollarının Sevk ve İdaresi”, A.Ü. Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Tarih Araştırmaları Dergisi, Sayı 44, Ankara 2008.

İLHAN, Pınar, Gezginlerin Gözüyle İzmir XIX. Yüzyıl I., İzmir 1994.

İNAN, Kemal, “Bilim ve Teknolojide Devrimler Yaratan Bir Olay: Elektrik”, Tarih Boyunca Elektrik, Ankara 1982.

İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914), İzmir Ticaret Odası Yayınları, İzmir 1998.

İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Heyet-i İdaresi Tarafından, 11 Nisan 1333(11 Nisan 1917) Tarihinde Alelade Olarak İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Verilen Rapor, İzmir 1917.

İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 14 Mart 1913 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1913.

İzmir Göztepe Tramvay Şirketi Meclis İdaresi Tarafından, 24/11 Şubat 1912 Tarihinde İçtima Eden Heyet-i Umumiye-i Adiyeye Verilen Rapor, İzmir 1912.

İzmir Havagazı Şirketi Mukavelei Asliye ve Müzeyyelâtı –Ahenk Matbaası- tarih yok.

İzmir-Göztepe Tramvay Mukavele ve Şartnamesi, Matba-i Amire 1306.

JUUTİ, Petri S., - Tapio S. Katko (Ed.), Water, Time and European Cities, Verkkojulkaisut-Finland 2005.

KAÇAR, Mustafa, Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854 – 1871), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 1986.

KALLEK, Cengiz, “İmtiyâzât”, Diyanet İslam Ansiklopedisi, Cilt 22, İstanbul 2000.

KARAAĞAÇ, Günay, Türkçe Verintiler Sözlüğü, Ankara 2008.

KARAHANOĞULLARI, Onur, Kamu Hizmeti (Kavramsal ve Hukuksal Rejim), Ankara 2002.

KARAHÜSEYİN, Güller, “Dolmabahçe Sarayı’nda Bir Teknoloji Ürünü Aydınlatma Araçları”, Milli Saraylar 1994/1995, İstanbul 1996.

KARAKAYA, Hasan -A. Zafer Çakmakçı, “Bir Su Öyküsü: İzmir Su Fabrikası”, İzmir Kent Kültürü Dergisi, Sayı 6 (Mart), İzmir 2003.

KARATAŞ, Ali İhsan, “Bursa Suları ve Su Vakıfları”, U.Ü. İlahiyat Fakültesi Dergisi, cilt 17, sayı 2, Bursa 2008.

KAYA, Kemal, “Tanzimat’tan Önce Belediye Hizmetleri ve Voyvodalar”, OTAM, Cilt 26, Sayı 41, Ankara 2007.

KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç vd., Osmanlı’dan Günümüze Havagazının Tarihçesi, cilt I, İstanbul 1999.

KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç, Dersaadet’ten İstanbul’a Tramvay I, İstanbul 2006.

KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç, Dersaadet’ten İstanbul’a Tramvay: Atlı Tramvay, Cilt 1, İstanbul 2003.

KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç, Dersaadet’ten İstanbul’a Tramvay: Elektrikli Tramvay, Cilt 2, İstanbul 2003.

KAZGAN, Haydar -Sami Önal, “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul’un Altyapı ve Su Sorunları”, Şehir ve Yerel Yönetimler, Cilt I, İstanbul 1996.

KAZGAN, Haydar -Sami Önal, İstanbul'da Suyun Tarihi, İstanbul 1999.

KEYDER, Çağlar vd., Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914), Çeviren Gül Çağalı Güven, İstanbul 1994.

KILIÇ, Selda, "Su Yolları ve Su-Yolcu Esnafına Dair Bazı Tespitler", A.Ü. Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Tarih Araştırmaları Dergisi, Sayı 36, Ankara 2004.

KIRAY, Emine, Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar, İstanbul 1995.

KIRAY, Mübeccel B., Örgütlemeyen Kent: İzmir, Ankara 1988.

KİNNEAR, Daniel Clark, Tramways Their Construction and Working, London 1878.

KLAPPER, Charles F., The Golden Age Tramways, London 1961.

KORKUT, Cevat, İzmir Rıhtım İmtiyazı, İzmir 1992.

KUBAN, Doğan, "Aydınlatma", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, cilt I, İstanbul 1993.

KURMUŞ, Orhan, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, İstanbul 1974.

KURŞUN, Zekeriya - Mehmet Mazak - Ali Şen, "Dünya'da ve Türkiye'de Doğalgazın Tarihi Gelişimi: Doğalgaz Sektörünün Osmanlı Dönemi Mevzuat ve Yönetmeliklerinden Etkilendiği Alanlar", <http://www.mehmetmazak.com/dogalgazintarihigelisimi.html>, İNGAS Sempozyum Bildirisi 2007 (erişim tarihi 09.02.2010).

KURT, Sadık, "İzmir'de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850-1950)", Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 1996.

KUTLU, Kemal -Kazım Çeçen, "Osmanlı Devrinde İstanbul'da Raylı Ulaşım", Çağını Yakalayan Osmanlı, Yayına Hazırlayanlar, Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul 1995.

KÜRKMAN, Garo, Anadolu Ağırlık ve Ölçüleri, İstanbul 2003.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S. “Osmanlı’da Buharlı gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi” İzmir Tarihinden Kesitler, İzmir 2000.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, İzmir Tarihinden Kesitler, İzmir 2000.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Osmanlı İktisadi Yapısı”, Osmanlı Devleti Tarihi, Editör: E.İhsanoğlu, Cilt 2, İstanbul 1999.

LAY, Maxwell Gordon, Ways of the World, A History of the Worlds Roads and of the Vehicles That Used Them, New Jersey 1992.

LEMİRE, Vincent, “Water in Jerusalem At The End Of The Ottoman Period (1850-1920) Technical and Political Networks”, Bulletin du Centre de recherche Français Kudüs, Automne 2000/7,

LİPSKY, Florence, San Francisco: The Grid Meets the Hills, Marseille 1999.

LOLAN, Murat, “Avrupa’nın Başlıca Şehirleri Su, Gaz ve Elektrik İhtiyaçlarını Nasıl Temin Etiler I”, İstanbul Belediye Mecmuası, Yıl 14, Sayı 160-162, İstanbul 1938.

LUKACS, John, A Historical Portrait Budapest 1900 of a City&Its Culture, Newyork 1988.

Manchester Commercial List 1871-1872, Fifth and Sixth Years, London 1871.

MARTAL, Abdullah, “XVI. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Su Yolculuk”, Belleten, Cilt II, Sayı:205, Ankara 1988.

MARTAL, Abdullah, Değişim Sürecinde İzmir’de Sanayileşme (19.Yüzyıl), İzmir 1999.

MAZAK, Mehmet, “Anadolu Yakasının İlk Sanai Tesislerinden Biri Kuzguncuk Gazhanesi ve Üsküdar”, IV. Üsküdar Sempozyumu, Kasım 2006

İstanbul. <http://www.mehmetmazak.com/kuzguncukgazhanesi.html> (erişim tarihi 05.06.2010).

MAZAK, Mehmet, “Türkiye’de Modern Aydınlatmanın Başlangıcı ve Aydınlatma Tarihimize Genel Bir Bakış (1853-1930)”, Elektrik Mühendisleri Odası IV. Ulusal Aydınlatma Sempozyumu, Aralık 2007 İzmir. http://www.emo.org.tr/ekler/94a988102edcd4b_ek.pdf. (erişim tarihi 09.02.2010)

MCELLİGOT, Anthony, The German Urban Experience (1900-1945), Newyork 2005.

MORALI, Nail, Mütakerede İzmir, İstanbul 1976.

MÜDERRİSOĞLU, Alptekin, Kurtuluş Savaşı’nın Mali Kaynakları, Ankara 1990.

NİRVEN, Sadi Nazım, İstanbul Suları, İstanbul 1946.

NİRVEN, Sadi Nazım, İstanbul’da Fatih II. Sultan Mehmed Devri Türk Su Medeniyeti, İstanbul 1953.

OLGAÇ, Ulvi, Güzel İzmir Ne idi Ne Oldu?, İzmir 1939.

ONAR, Sıddık Sami, İdare Hukukunun Umumi Esasları, C. I, İstanbul 1966.

ORAK, Cem Çağatay, Kamu İmtiyazı İmtiyaz Sözleşmelerinde Tahkim, Ankara 2006.

ORMAN, İsmail, “Osmanlı Su Medeniyeti: Üsküdar’daki Su Tesisleri Bağlamında Bir Değerlendirme”, Üsküdar Sempozyumu, C.I, İstanbul 2004.

ORTAYLI İlber, II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu, Ankara 1981.

ORTAYLI, İlber, Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri, Ankara 2000.

OSBORN, Harold S., Biographical Memoir of Alexander Graham Bell (1847-1922), 1943 (Basım yeri yok).

ÖGEL, Bahaddin, Türk Mitolojisi, C.II, İstanbul 1997.

ÖKTEM, Haydar Rüştü, “Havagazi”, *Anadolu*, 2 Teşrin-i evvel 1340.

ÖKTEM, Haydar Rüştü, “Yukarı Mahalleler İçin Su, Yol ve Ziya (Işık) Lazımdır”, *Anadolu*, 4 Temmuz 1340.

ÖNGE, Yılmaz, “Vakıf Müessesinde Su ve Önemi”, Birinci Vakıf Haftası, Ankara 1983.

ÖNSOY, Rıfat, Mali Tutsaklığa Giden Yol Osmanlı Borçları, Ankara 1999.

ÖZAY, İl Han, “Türkiye’deki Klasik Kamu Hizmeti Anlayışı: Çok Yaşaya da A Tes Amour”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt 56, Sayı 1-4, İstanbul 1998.

ÖZAY, İl Han, Günışığında Yönetim, İstanbul 1994; Şeref Gözübüyük - Turgut Tan, İdare Hukuku (Genel Esaslar), C. I, Ankara 2010.

ÖZDEMİR, Yaçın-Ünal Öziş ve diğerleri, “İzmir’in Tarihi Su Yolları”, Tarihi Su Yapıları Konferansı Bildirileri, 26-27 Haziran 2008.

ÖZİŞ, Ünal, Çağlar Boyunca Anadolu’da Su Mühendisliği, İstanbul 1995.

ÖZKAN, Mustafa Şeref, İdare Hukuku Ders Notları (Birinci Sene Birinci Kısım), Ankara 1935.

ÖZKAN, Mustafa Şeref, İdare Hukuku Ders Notları, Ankara 1935.

ÖZTÜRK, Ali İhsan, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İstanbul Mahalli Kamu Hizmeti İmtiyazları”, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2003.

ÖZTÜRK, Azim, 21. Yüzyıl Türkiye’si İçin Yerel Yönetim Modeli, İstanbul 1997.

ÖZTÜRK, Said, Osmanlı Arşiv Belgelerinde İstanbul’un Tarihi Su Yolları Muhafaza ve Bakımı, Cilt I-II, İstanbul 2006.

PAKALIN, M. Zeki, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, Cilt 3, İstanbul 1993.

PAMUK, Şevket, Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi, Ankara 1984.

PAMUK, Şevket, Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, İstanbul 1994.

PAMUK, Şevket, Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi (1500-1914), İstanbul 2005.

RAHMİ, Orhan, “Kordon Tramvaylarının Çalışma Sistemi”, Anadolu 28 Eylül 1934.

ROTH, Ralf, “Interactions Between Railways and Cities in Nineteenth Century Germany; Some Case Studies”, The City and the Railway in Europe, Edited: Ralf Roth-Marie Polino, London 2003.

ROUSSEAU, Piearra, Keşifler ve İcatlar Tarihi, çev. Ayda Düz, İstanbul 1972.

RÜŞTÜ, Haydar, “Yukarı Mahallat İçin”, Anadolu, 12 Nisan 1341.

RÜŞTÜ, Haydar, “Yukarı Mahallatımız İçin Su, Yol, Ziya Lazımdır”, Anadolu, 4 Temmuz 1340.

SAMİ, Cevat – Hüseyin Hüsnü, İzmir 1905, Yayıma Hazırlayan: Erkan Serçe, İzmir 2000.

SATTELBERG, Kurt, Elektriğin Tarihi, Çeviren: M. Celalettin Üstün, Ankara 2005.

SCHLÖR, Joachim, Nights in Big City: Paris, Berlin, London 1840-1930, Londra 1998.

SERÇE, Erkan, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e İzmir’de Belediye (1868-1945), İzmir 1998.

SEYMEN, Ülker Baykan, “Tek Parti Dönemi Belediyeciliğinde Behçet Uz Örneği”, Üç İzmir, Yayın Koordinatörü Şahin Beygu, İstanbul 1992.

SEZGİN, Canan, Sanayi Devrimi Yıllarında Osmanlı Saraylarında Sanayi Ve Teknoloji, İstanbul 2005.

SEZGİN, Candan (Yayına Hazırlayan), Sanayi Devrimi'nin Etkisinde İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Türkiye, İstanbul 2011.

SEZGİN, Tülay, “Üsküdar'daki Örnekleri ile Türbe-Mezar-Sebil-Çeşme İlişkisi”, Üsküdar Sempozyumu, C.II, İstanbul 2004.

SHAW, Stanford -Ezel Kural Shaw, Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, Cilt 2, Çeviren: Mehmet Harmancı, İstanbul 2006.

SOPPELSA, Peter S., The Fragility of Modernity: Infrastructure and Everday Life in Paris (1870-1914), Yayınlanmış Doktora Tezi, The University of Michigan, 2009.

ŞENSOY, Fatma, “Kamusal Hizmetlerin Karşılanmasında Vakıflar: Vakıf Suları Örneği”, Sivil Toplum Düşünce ve Araştırma Dergisi, Sayı 15, Temmuz-Eylül 2006.

ŞEVKİ, M., “Elektrikli Türkiye”, Kadro, Sayı 13, 1933, s.38. (Tıpkıbasım, Ankara 1982, Yayına Hazırlayan: Cem Alpar).

ŞEVKİ, Mehmet, “Meşkür Faaliyetler, Yukarı Mahallenin Su İhtiyacı”, Ahenk, 16 Haziran 1928.

ŞİMŞEK, Eylem, “Endüstri Yapılarının Kültürel Miras Olarak İrdelenmesi ve Değerlendirilmesi; İzmir Liman Arkası Bölgesi Örneği”, Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2006.

ŞİNASI, Makaleler: Külliyyat IV, Haz. Fevziye Abdullah Tansel, Dün-Bugün Yayınevi, Ankara 1960.

ŞİŞİKOĞLU, Hasan S. vd., “Türkiye’de ve İzmir’de Telekomünikasyonun Tarihçesi I”, http://www.emo.org.tr/ekler/0d7a62d32071ec1_ek.pdf?dergi=4. (erişim 04.08.2011).

TABAKOĞLU, Ahmet, “Klasik Dönemde Osmanlı Ekonomisi”, Türkler, Cilt 10, Ankara 2002.

TAN, Turgut, “Kamu Hizmeti İmtiyazından Yap-İşlet-Devret Modeline”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Cilt 47, Sayı 3, 1992.

TAN, Turgut, “Kamu Hizmeti, Özelleştirme ve Bürokrasinin Azaltılması Üzerine”, Türk İdare Dergisi, S. 378, Ankara 1988.

TEKİN, Huriye Sevcan, Dolmabahçe Gazhanesinin Kuruluşu ve İşletilmesi, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2006.

The History of Gas, http://www.gashistory.org/Files/gashistory_WGC06.pdf. (Erişim tarihi 24.12.2010)

Tramways at Smyrna”, The Street Railway Review, Volume XV, Chicago 1905.

THOMSON, Janet, The Scot Who Lit The World, The Story of William Murdoch Inventor of Gas Lighting, Glosgow 2003.

TOPRAK, Zafer, “Aydınlatma”, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, cilt I, İstanbul 1993.

TOPRAK, Zafer, “İktisat Tarihi”, Türkiye Tarihi Cilt 3 Osmanlı Devleti 1600-1908, İstanbul 1997.

TOPRAK, Zafer, Türkiye’de Milli İktisat (1908-1918), Ankara 1982.

TÜMERTEKİN, Erol - Nazmiye Özgüç, Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma, İstanbul 1997.

Türkiye’de Tarihi Su Yapıları, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1984.

ULUSOY, Ali, “Fransız ve Avrupa Birliği Kamu Hizmeti Anlayışlarının Türk Hukukuna Etkisi”, A.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi, C.48, Sayı:1, Ankara 1999.

UŞAKLIGİL, Halit Ziya, Kırk Yıl, İstanbul 1987.

Üç İzmir, Yayın Koordinatörü Şahin Beygu, İstanbul 1992.

ÜNAL, Ertan, “İlk Tramvay – Son Tramvay”, Hayat Tarih Mecmuası, Cilt 2-Sayı 4, İstanbul 1968.

ÜRÜK, Yaşar, Martı Sevdalısı Bergama Vapurunun 50. Yaşına Merhaba, İzmir 2001.

VAPEREAU, Louis Gustave, Dictionnaire Universal des Contemporains, Cilt II, Paris 1861.

WEBER, George, “Die Wasserleitungen von Smyrna I und II”, Jahrbuch des Deutschen Archäologischen Instituts, Band XIV, Berlin 1899.

WOODS, Sir Henry, Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde 40. Yıl 1869-1909, İstanbul 1976.

YAVUZ, Ali, “Başlangıcından Bugüne Türkiye’nin Borçlanma Serüveni: Durum ve Beklentiler”, SDÜ. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 20, Aralık 2009.

YILMAZ, Fikret, Tarihsel Süreç İçinde Konak Meydanı, İzmir 2003.

YURDAKUL, İlhami, Aziz Şehre Leziz Su, Dersaadet (İstanbul) Su Şirketi 1873-1933, İstanbul 2010.

YÜNGÜL, Naci, Taksim Suyu Tesisleri, İstanbul 1957.

ZABUNOĞLU, Yahya, “Bir İdari Sözleşme Türü Olarak Kamu Hizmeti İmtiyaz Sözleşmeleri”, Hukuk Kurultayı 2000, Ankara 2000.

ZANDİ, Sibel - Sayek, “Struggles Over the Shore: building the quay of Izmir, http://www.levantineheritage.com/pdf/Struggles_over_the_shore-Sibel_Zandi-Sayek.pdf (erişim tarihi 06.10.2011).

ZANDI, Sibel - Sayek, Ottoman Izmir: the Rise of a Cosmopolitan Port
1840-1880, Minneapolis 2012.