



[dergipark.org.tr/tr/pub/alinterisosbil](http://dergipark.org.tr/tr/pub/alinterisosbil)

Sosyal Bilimler Dergisi

Journal of Social Sciences

| e-ISSN 2602-229X |

PRENSİP

<https://prensip.gen.tr>

ARAŞTIRMA MAKALESİ

RESEARCH ARTICLE

## Uluslararası İmtiyaz Mücadeleleri Bağlamında On Dokuzuncu Yüzyılda İzmir Limanı Izmir Port in the Nineteenth Century in the Context of International Concession Struggles

Ufuk ADAK\* 

Altınbaş Üniversitesi, Ortak Dersler Bölümü, İstanbul, Türkiye.

Geliş Tarihi/Received Date: 14.11.2022

Kabul Tarihi/Accepted Date: 22.11.2022

### ÖZ

Aydın Vilayeti'nin merkezi olan İzmir, on dokuzuncu yüzyılda Selanik ve Beyrut gibi Doğu Akdeniz'in başlıca ticaret merkezlerinden biri olmuştur. 1869-1875 yılları arasında ahşap iskelelerden muntazam bir limana geçiş, şehirdeki ekonomik faaliyetleri büyük ölçüde artırmıştır. İzmir'in artan uluslararası ticari ivmesi, Fransa ve İngiltere'nin İzmir limanının yönetimi konusundaki güç mücadelesi örneğinde görüldüğü üzere, İzmir'de bir ticari imtiyaz alma yarışına (*concession hunting*) yol açmıştır. Bu makale, Osmanlı arşiv kaynakları, Osmanlıca olarak İzmir'de yayımlanan *Hizmet* gazetesi, on dokuzuncu yüzyıl Fransız ve İngiliz basınına dayanarak İzmir limanının çok katmanlı tarihini uluslararası imtiyaz mücadeleleri perspektifinden incelemeyi amaçlamaktadır. İzmir limanının inşa edilmesi ve işletilmesi sürecine ilişkin tartışmalara, yatırımcı şirket *Dussaud Frères* ve rakip şirketlerin temsilcileri kadar Fransız ve İngiliz basınının da dahil olduğu görülmektedir. Marsilyalı bir şirket olan *Dussaud*'lar tarafından inşa edilen ve Batı Anadolu hinterlandındaki tarımsal ürünlerin ihracatını hızlandıran İzmir limanı, on dokuzuncu yüzyılın son çeyreğinde Avrupalı gezginlerin seyahat güzergahında yer alan İzmir'in ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarından biri olmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Doğu Akdeniz, İmtiyaz, İzmir, Liman, Ticaret.

### ABSTRACT

As the capital of Aydın Province, Izmir, such as Salonica and Beirut, became one of the important trade hubs of the East Mediterranean. Shifting from the shabby wooden piers to the actual harbors constructed in Izmir between 1869 and 1875 boosted the economic activities of the city. The increase in international trade also resulted in the concession hunting between France and Britain which could be seen in the case of the power struggle over the management of the Izmir Port. Based on the Ottoman archival sources, *Hizmet* newspaper published in Ottoman Izmir, and the nineteenth-century French and British press, this article aims to examine the multi-layered history of Izmir Port from the perspective of international concession hunting. In addition to *Dussaud Frères*, the investor company and the representatives of rival companies, the French and British press were also involved in the discussions about the construction and management of Izmir Port. Izmir Port, constructed by the Dussauds, a Marseillan Company, which increased the export of agricultural products of the West Anatolian hinterland, became one of the key economic, social, and cultural spheres of Izmir that was on the travel route of European travelers in the last quarter of the nineteenth century.

**Keywords:** Concession, East Mediterranean, İzmir, Port, Trade.

Please cite this paper as follows/Atıf için:

Adak, U. (2022). Uluslararası imtiyaz mücadeleleri bağlamında on dokuzuncu yüzyılda İzmir Limanı. *Alinteri Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(2), 145-159. <https://doi.org/10.30913/alinterisosbil.1203971>



## GİRİŞ

Batı Anadolu’da ticari ve stratejik öneme sahip olan İzmir, on yedinci yüzyılda Osmanlı Devleti’nin Avrupa ticaret ağına eklenmeye başlaması neticesinde ekonomik ve demografik açıdan diğer liman şehirlerinden farklı bir konuma ulaşmıştır (Goffman, 2000). Avrupa devletlerinin, özellikle Fransa, İngiltere, Hollanda ve İtalya’nın bölgedeki ekonomik çıkarları, Batı Anadolu hinterlandında yetişen tütün ve pamuk gibi ham maddelerin ihraç edilmesine yöneliktir. Bu ticari ilgi, İngiltere, Fransa, Hollanda ve Amerika Birleşik Devletleri gibi çok sayıda devletin İzmir’de konsolosluk açması ile siyasal olarak da perçinlenmiştir (Baykara, 2001). On sekizinci yüzyılda Avrupa’da pamuk ithalat talebindeki artış ile İzmir ekonomisi güç kazanmış ve İzmir, Osmanlı Devleti’nin ticari kapasitesi yüksek başlıca liman şehirlerinden ve ticaret merkezlerinden birisi haline gelmiştir. İzmir’in liman-şehir özelliği ve jeopolitik konumu, on dokuzuncu yüzyılda kentin yoğun ticari faaliyetinin önünü açmıştır (Goffman, 2005). İzmir’in bu ticari ivmesi, on dokuzuncu yüzyılda buharlı gemiler ve trenler ile ulaşımın ve telgraf hatları ile iletişimin hızlanmasıyla devam etmiştir<sup>1</sup>.

İzmir; İstanbul, Selanik ve Beyrut gibi Doğu Akdeniz’in başlıca uluslararası ticaret merkezlerinden biri olma konumuna ulaşmış, bu doğrultuda şehirdeki nüfus hareketliliği ve kültürel faaliyetler de on dokuzuncu yüzyılda yükselişe geçmiştir<sup>2</sup>. Fransa, İngiltere, Almanya ve Amerika Birleşik Devletleri’nden yatırımcılar, Osmanlı hükümetinden aldıkları ticari imtiyazlar ile İzmir’in kentsel dönüşümüne özellikle altyapı ve ulaşım projeleri ile katkıda bulunmuşlardır (Goffman, 2005). Malte Fuhrmann, bu yabancı yatırımcılar ile bölgedeki temsilcilerinin on dokuzuncu yüzyıl İzmir’i ve Avrupa arasında bir “sembolik ağ” oluşturduğunu iddia etmektedir. Fuhrmann (2011)’a göre, İzmir’deki altyapı yatırımları ile Avrupai tarzda tüketim ve eğlence, kent sakinlerini Akdeniz dünyası ile doğrudan ilişkilendirmiştir. 1869-1875 yıllarında ahşap iskelelerden modern rıhtım ve limana kavuşan İzmir, Kordon’da faaliyet gösteren otelleri ve kulüpleri ile bir turizm merkezi haline gelmiştir (Fuhrmann, 2011). Doğu Akdeniz’in “giriş şehri” (*gateway city*) olan İzmir, Avrupalı gezginler<sup>3</sup> tarafından “Ege’nin incisi”, “Küçük Paris” ve “Asya’nın süsü” olarak adlandırılmıştır (Kardasis, 2002)<sup>4</sup>. Özellikle 1838 yılında Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında imza edilmiş ticari bir antlaşma olan Balta Limanı Antlaşması sonrasında İngiliz gezginlerin Batı Anadolu’ya ilgisi artmıştır<sup>5</sup>. Bu antlaşma, 1830’lardan 1870’lere dek devam edecek olan Osmanlı-İngiltere siyasi ve ekonomik

<sup>1</sup> Osmanlı Devleti’nin ilk demiryolu hattı olan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolları, 1856-1897 yılları arasında İngiliz şirketler tarafından inşa edilmiştir. İzmir-Aydın demiryolu hattının imtiyazı, 1856 yılında İngiliz Wilkin’in şirketine, İzmir-Kasaba demiryolu imtiyazı ise 1863 yılında İngiliz Edward Price’in şirketine verilmiştir. Batı Anadolu’nun tarımsal açıdan zengin hinterlandını İzmir’e bağlayan demiryollarının kentin ekonomik gelişimine katkısı büyüktür. Konuyla ilgili ayrıntı için bakınız: Adıtatar (2011), Kocabıyık (2012) ve Kurt (2012). İzmir’deki tren hatlarına ilişkin bakınız: Kontente (2005).

<sup>2</sup> Değişen dinamik ticari ilişkilerin analizi ve liman şehirlerine etkisi için bakınız: Frangakis-Syrett (2007) ve Fuhrmann, M. (2020).

<sup>3</sup> Bakınız: Pınar (1996, 1997).

<sup>4</sup> Osmanlı Devleti’nin önemli liman şehirlerinden biri olan Selanik için de benzer betimlemeler kullanılmıştır. Bakınız: Mazower (2002). Geçiş şehrine ilişkin bakınız: İleri (2012) ve İnal (2019).

<sup>5</sup> Balta Limanı Antlaşması ile Osmanlı Devleti’nin dış ticarete ilişkin uyguladığı “yed-i vâhid” düzeni kaldırılarak devletin özellikle dış ticaretteki olağanüstü vergi uygulamaları ve sınırlamaları son bulmuştur. Bu antlaşma ile Osmanlı hammaddelerinin Avrupa’ya ihraç edilmesi kolaylaşmıştır. Gümrük vergilerinin indirilmesini de içeren bu yapısal değişiklik, Osmanlı pazarlarını İngiltere’ye açmanın yanı sıra Osmanlı zanaatını fiyat ve uluslararası rekabet açısından olumsuz etkilemiştir (Pamuk, 2005).

ilişkisinin başlangıcını temsil etmektedir. Reşat Kasaba, 1830'lardan 1870'li yıllar arasında İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nden ithalatının %13,3'ten %27,2'ye arttığını belirterek bu ekonomik dinamiği özellikle Batı Anadolu ile İngiltere arasında kurulan ticari ilişkilerin bir sonucu olarak ele almaktadır (Kasaba, 1988). Bu açıdan, İngiltere için Doğu Akdeniz ticaret ağının ve bu ticaret ağının önemli noktalarından biri olan İzmir'in güvenliğinin sağlanması da büyük önem taşımaktadır (Adıatar, 2011). İngiliz şirketlerin İzmir'e yerleşmesi, on dokuzuncu yüzyılın başlarında Charlton Whittall'un kurduğu Whithall ve Ortakları Şirketi ve Lee ve Barker ailelerinin ticaret evi ile başlamış, 1840'larda bu İngiliz ticaret evlerinin sayısı otuz beşe ulaşmıştır (Adıatar, 2011). On dokuzuncu yüzyılda İzmir'de yerleşen ve uluslararası ticaret ile uğraşan İngiliz nüfusun yanı sıra kent, James Emerson, John Griffiths, George Rolleston ve Charles MacFarlane gibi İngiliz gezginlerin seyahat güzergahı arasında da yer almaya başlamıştır<sup>6</sup>. İngiliz gezginlerin Osmanlı topraklarına seyahatleri, kültürel ve turistik bir ilginin ötesinde bölgeye ilişkin detaylı sistemli bir bilgi birikiminin oluşturulmasını amaçlayan ve İngiltere'nin Fransa ve Rusya karşısında Osmanlı Devleti'ni müttefiki olarak ayakta tutma politikasının da bir sonucudur (Yurdakul, 2018).

On dokuzuncu yüzyılda özellikle Batı Avrupalı şirketler Osmanlı Devleti'ndeki alt yapı, ulaşım ve inşaat projeleri için literatürde "concession hunting"<sup>7</sup> olarak tabir edilen bir imtiyaz alma yarışına girmişlerdir. Bu çalışmada, on dokuzuncu yüzyılda Aydın Vilayeti'nin merkezi olan İzmir'in liman ve rıhtım inşaatı örneği üzerinden uluslararası imtiyaz mücadeleleri Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi koleksiyonları, İzmir'de Osmanlıca olarak yayımlanan *Hizmet* gazetesi ve bu mücadeleyi yakından takip eden ve zaman zaman mücadeleye yön verme hedefi güden on dokuzuncu yüzyıl Fransız ve İngiliz basınına dayanılarak analiz edilmektedir. Bu makalede, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nin başlıca ticaret merkezlerinden biri olan İzmir'in liman inşaatı ve işletmesine ilişkin olarak Fransa ve İngiltere arasında yaşanan uluslararası imtiyaz mücadelelerinin siyasi ve ekonomik tarihi incelenerek İzmir kent tarihine mütevazı bir katkı sunulmak hedeflenmektedir.

## YÖNTEM

Bu çalışmada, İzmir limanına ilişkin arşiv kaynakları nitel araştırma yöntemi kullanılarak analiz edilmiştir. Konuya ilişkin Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Osmanlı Arşivi belge koleksiyonlarında yürütülen detaylı arşiv araştırması, on dokuzuncu yüzyıl Osmanlı, İngiliz ve Fransız basını ve ikincil literatür ile desteklenmiştir. Çalışma kapsamında, İzmir'de Osmanlıca olarak yayımlanan *Hizmet*<sup>8</sup> gazetesinin İzmir liman imtiyazı için İngiltere ve Fransa arasındaki rekabetin yükselişe geçtiği 1890 ve 1891 yıllarındaki sayılarına odaklanılmıştır. Bu çalışmada, İngilizce ve Fransızca gazetelerin özellikle 1870-1890 yılları arasında İzmir limanının inşası ve imtiyaz hakkına ilişkin yayımladığı haberlerin İngiliz ve Fransız kamuoyuna ne şekilde aksettirildiği ortaya konulmuş, eklektik olarak seçilen haberler içerik analizine tabi tutulmuştur.

<sup>6</sup> Batı Anadolu'yu ve özellikle İzmir'i ziyaret eden İngiliz gezginlerin listesi için bakınız: Çetin (2011) ve Kocabıyık (2012).

<sup>7</sup> Bakınız: Shahvar (2022).

<sup>8</sup> 1886 yılından yirminci yüzyılın ilk yıllarına dek İzmir'de Osmanlıca olarak yayımlanan *Hizmet* gazetesine ve on dokuzuncu yüzyıl İzmir basın tarihine ilişkin bakınız: Arıkan (1985).

Bu çalışmanın ilk bölümünde, İzmir limanının inşa süreci ağırlıklı olarak Osmanlı arşiv belgeleri üzerinden ele alınmıştır. Çalışmanın ikinci bölümünde, İngiliz basınının İzmir limanı ve liman imtiyaz hakkına ilişkin yaklaşımı incelenmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümünde, İzmir limanı özelinde yaşanan uluslararası imtiyaz mücadelesi, Dussaud Biraderler'in Osmanlı yönetimi ile olan yazışmaları ve Fransız basınında İzmir limanına ilişkin yayımlanan haberler incelenerek analiz edilmiştir.

### İzmir Limanının İnşası

İzmir, on dokuzuncu yüzyılda üzümden kuru incire afyondan zeytinyağına kadar uzanan çok sayıda tarımsal ürünün ihraç edildiği Osmanlı Devleti'nin başlıca liman kentlerinden biri haline gelmiştir. Bu ticari ivme, şüphesiz 1868 yılında inşasına başlanan ahşap rıhtımlardan “modern” bir rıhtıma dönüşecek olan limanın inşası ve Osmanlı Devleti'nin ilk demiryolu ağının bu limana eklenmesi ile gerçekleşmiştir. Batı Anadolu hinterlandındaki tarımsal üretimin hızlı bir şekilde ihraç edilmeye başlanması, İzmir'in uluslararası ticaretteki etkisini güçlendirmiştir. İzmir limanı, Cherbourg, Marsilya, Toulon, Trieste gibi dünyanın büyük limanlarını inşa etmiş olan Dussaud Biraderler'in<sup>9</sup> (*Dussaud Frères*; Elie ve Joseph Dussaud kardeşler) mühendisliğinde 1869-1876 yılları arasında inşa edilmiştir (Frangakis-Syrett, 2001). On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında İzmir limanı, kent ekonomisinin sigorta şirketlerinden bankalara kadar uzanan ekonomik ve aynı zamanda sosyal ve kültürel bir alana dönüşecektir<sup>10</sup>. İzmir limanının inşası, bölgedeki mülk sahipleri ile Osmanlı yönetimi arasındaki tartışmalar ve mülk sahiplerinin şikayetleri bir yana İngiliz ve Fransız şirketlerinin Osmanlı Devleti'ndeki imtiyazları ve güç alanlarını genişletme çabaları bağlamında çatışmalı bir süreç sonucunda gerçekleştirilmiştir. On dokuzuncu yüzyıl, İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı Devleti'ndeki siyasi ve ticari nüfuz alanlarını genişletme mücadelesinin yaşandığı bir zaman dilimidir (Frangakis-Syrett, 2001). Dussaud Biraderler'in bu büyük projeyi 1869-1876 yılları arasında gerçekleştirmesi neticesinde, İzmir'deki Fransız ve Avusturya şirketlerinin İngiliz şirketlerine göre daha ayrıcalıklı bir konuma kavuştukları görülmektedir (Zandi-Sayek, 2012)<sup>11</sup>. Öte yandan, dört yılda tamamlanması planlanan liman ve rıhtım projesi, tahmin edilenden daha büyük bir bütçeye ihtiyaç duyulması ve uygulamada yaşanan çeşitli ihtilaflar nedeniyle ancak 1876 yılında tamamlanabilmiştir<sup>12</sup>.

İzmir rıhtım imtiyazı, 1 Aralık 1867 tarihinde İngiltere tebaasından *the Smyrna Quay Company*'yi kuran üç İngiliz yatırımcının John Charnaud, Alfred Barker ve George Guarracino'ya otuz sene müddet için verilmiş olsa da sermayelerinin rıhtım inşaatı için yetersiz kalması hatta bazı sermayedarların iflas etmesi neticesinde imtiyaz, Fransız şirketi Dussaud Biraderler'e geçmiştir. Dussaud Biraderler tarafından inşa edilen İzmir limanı, Fransız basınında “Dussaud limanı” olarak da adlandırılmıştır (*Stamboul*, 13 Eylül 1883). Dussaud Biraderler'in 6 milyon Franga aldığı İzmir rıhtım imtiyazı, İzmir limanı ile antrepo ve “magazin jenero” olarak adlandırılan eşya depolarının inşasını da kapsamaktadır (BOA., Mukavelat-4, 97-98). İzmir limanı ve rıhtımının inşası, projenin büyüklüğü, mülkiyet tartışmaları ve özellikle bölgedeki kanalizasyon şebekesinin tesisine

<sup>9</sup> Dussaud Biraderler'in Osmanlı Devleti'ndeki diğer bir projesi için bakınız: Yılmaz (2015).

<sup>10</sup> Bakınız: Fuhrmann (2020).

<sup>11</sup> Bakınız: Zandi-Sayek (2000).

<sup>12</sup> İzmir rıhtım planları için bakınız: Atay (1998).

yönelik olarak yaşanan ihtilafları da düşününce sadece bir liman inşa faaliyetinden çok daha fazla katmanı içeren bir tarihe sahiptir. Örneğin, Dussaud Biraderler'in liman ve rıhtım projeleri, hem bölgedeki mülk sahiplerinin hem de mal indirip yükleyen tüccarların İzmir'in kıyı şeridi ile kurdukları ilişkiyi sonlandırmıştır (Zandi-Sayek, 2012). Liman bölgesindeki emlak değerinin düşeceği, kent sağlığının inşaat faaliyeti ve yağışlarda taşan lağımalar nedeniyle bozulacağı, rıhtım vergilerinin yükseleceği yönündeki endişeler, Dussaud'lar tarafından kurulan İzmir Rıhtım Kumpanyası (*Société des Quais de Smyrne*) ile kent sakinleri ve yerel yöneticiler arasında uzun süren tartışmalara yol açmıştır<sup>13</sup>. Kentin ticaret erbabı da, liman ve rıhtımın inşasından sonra rıhtım ve gümrük vergilerinin yükseleceği endişesi ile projeye şüphe ile yaklaşmış hatta Osmanlı yönetimine itirazlarda bulunmuşlardır (Frangakis-Syrett, 2001).

1830'lu yıllardan 1860'lı yıllara kadar liman bölgesindeki arazi fiyatlarının dört kat arttığı düşünüldüğünde liman ve rıhtımın inşası sonrasında mülk sahiplerinin arazilerinin değerinin düşeceği ya da toprak kaybına uğrayacağı gibi korkulara kapılması oldukça anlaşılabilir bir durumdur (Zandi-Sayek, 2012). Öte yandan, 1870li yılların sonlarında liman ve rıhtımın inşası için özellikle yabancı gemilerden vergi alınması Ecnebi tüccarlar ve sefaretleri tarafından Osmanlı yönetimine çok sayıda itirazın gönderilmesine neden olmuştur (BOA., AYN., 1238/248; BOA., AYN., 1240/354). Kışla-i Hümayun'dan yani Sarı Kışla'dan Punta'ya kadar uzanan bölgede inşasına başlanacak olan rıhtımın yaklaşık yetmiş beş metre kadar olan kısmının boş bırakılmış, ihraç edilen ürünler için gümrük resminin yanı sıra rıhtım resminin de alınmasına Ecnebler itiraz etmişlerdir (BOA., AYN., 994). Esasen 1870'lerde İzmir'den ihraç edilen ürünlerin neredeyse yarıya yakını bu boş alandan ihraç edilmekteydi ve bu durum Hazine'nin ve Rıhtım Kumpanyası'nın zarar etmesine yol açmıştır. Osmanlı yönetimi, rıhtımdaki bu boşluğun Dussaud tarafından kapatılmasını talep etmekte, küçük eşyalar ve hayvanların rıhtım resminden muaf tutulduğunu ve burasının kapatılmasının ahaliye bir zararının olmayacağını, bu sayede gümrük, karantina, liman, pasaport ve telgraf dairelerinin daha etkin bir şekilde çalışacağını belirtmektedir. Ayrıca, limandaki lağımaların ve Melez çayı seddinin inşasının eskiden beri yapılması planlansa da belediyenin "böyle şeyleri yaptırmaya iktidarı" olmadığı için "[...] sahib-i imtiyaz olan Mösyö Düsolar sanatlarında mahir ve taahhüdlerini bila taallül ifaya muktedirdir [...]" olarak ifade edilerek kumpanya marifetiyle inşa edilmesinin uygun olacağı vurgulanmaktadır (BOA., İ.MEC.MAH., 2755/1).

Dussaud Biraderler her ne kadar iki kez imtiyaz hakkını devretmek istemiş ise de Osmanlı hükümeti Dussaud'ları ikna ederek projeyi tamamlamaları yönünde adımlar atmıştır (BOA., Y.A.RES., 28/51). 1882 yılında *London Evening Standard* gazetesi, İzmir Rıhtım Şirketi adına Mösyö Elie Dussaud ile bir İngiliz şirketi adına C.W. Wallis'in Paris'te Grand Hotel'de "İzmir'deki İngiliz vatandaşlarının çoğunlukla sorun yaşadığı İzmir limanının Fransızların elinden İngilizlere" resmi olarak geçtiği yazsa da İzmir limanının işletme hakkının devrini Osmanlı yönetimi kabul etmemiş ve Fransızlar liman idaresini yürütmeye devam etmişlerdir (*London Evening Standard*, 20 Nisan 1882).

Paris Sefareti'nden 18 Eylül 1887 tarihinde Hariciye Nezareti'ne gönderilen tahrirat ekinde Mösyö Dussaud'un imtiyaz hakkını devretmek istediğine ilişkin mektubu

<sup>13</sup> İzmir Rıhtım Şirketi'nin kuruluşu ve faaliyetlerine ilişkin olarak bakınız: Pech (1911).

yer almaktadır. Dussaud, “Bin sekizyüz seksen altı senesi Haziranında İzmir rıhtımlarının fūruhtunu bir İngiliz heyet-i sermayedararıyla müzakere eylediğim sırada hükümet-i seniyyenin buna muhalefet gösterdiğini bendenize tebliğ ile beraber imtiyazımı satmakta ısrar ettiğim takdirde Bab-ı Ali’nin işbu imtiyazı iştiraya karar verdiğini dahi ba-emr-i ali beyan eylemişdiniz” diyerek mektubuna başlamış ve Sarı Kışla yakınındaki rıhtımın bir bölümünün askeriye tarafından “gasb” olunduğunu iddia ederek Osmanlı hükümetinin hakkını koruyacağını ümit ettiğini, daha önce rıhtım imtiyazını fesh etmekten Hükümet-i Seniyye’nin emri ile vazgeçtiğini ancak Kışla tarafından gasb edilen rıhtımdan doğan zararlarının nakden tazminini talep etmektedir (BOA., A.MKT.MHM., 495/2). Dussaud’ların zararının nakden tazmin edilip edilmediğini Osmanlı belgelerinden öğrenemiyoruz ancak askeriye tarafından İzmir rıhtım arazisinden bir miktar yer alınması sorununun çözüldüğü anlaşılmaktadır. Mübeccel Kıray (1998)’ın da vurguladığı gibi, İzmir rıhtım ve limanının inşası özellikle arazi sorunlarına Osmanlı Devleti’nin yaklaşımı göz önüne alındığında on dokuzuncu yüzyılın “en münakaşalı yatırımı” olarak görülmektedir.

### “Levant’ın Liverpool’u”: İngiliz Basınında İzmir Limanı İmtiyazı

İzmir limanının inşası bağlamında uluslararası imtiyaz mücadelesini Fransızlar kazanmış olsalar da on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında İngiliz basını, İngiltere’nin Osmanlı Devleti ile olan yoğun ticari faaliyeti nedeniyle İzmir limanını yakından takip etmeye devam etmiştir (Frangakis-Syrett, 2001). 1878 yılında, Osmanlı-Rus Savaşı devam ederken İngiliz *Pall Mall* gazetesi, İzmir’in İstanbul gibi savaştan etkilenmediğini ve ticari faaliyetlerine olduğu gibi devam ettiğini yazmakta, İzmir’in on yıl önceki hali ile 1878’deki halinin oldukça farklı olduğunu, çürümüş iskeleler ve yıkılmak üzere olan binalardan Dussaud’ların inşa ettiği liman ve depoların, köşklerin, kumarhanelerin yer aldığı Kordon ile bambaşka bir görünüme kavuştuğunu aktarmaktadır (*Pall Mall Gazette*, 24 Ocak 1878). Öte yandan, 1878 yılından sonra İzmir Rıhtım Kumpanyası’nın İzmir’deki rıhtım vergilerini Liverpool limanından daha yüksek bir rakama çıkarması İzmir’deki İngiliz tüccarlar tarafından protesto edilmiştir (Frangakis-Syrett, 2001).

1881 yılında *Pall Mall Gazette* adlı İngiliz gazetesi Fransa’nın Mısır’dan sonra İzmir’deki yatırım hamlelerini “Fransız Spekülasyonu ve Fransız Hükümeti” başlığı ile vermektedir. Gazete, bir Fransız şirketinin, isim vermeden Dussaud’ların şirketi kastediliyor, birkaç yıl önce İzmir’de büyük miktarda araziye sahip olmak ve rıhtım inşa etmek için Osmanlı yönetiminden bir imtiyaz aldığını, İzmir’in Küçük Asya’nın önemli bir limanı olduğunu ve Avrupa devletlerinin bu yoğun ticaret merkezinde ticari faaliyetlerini sürdürebilmeleri için elinden geleni yaptıklarını belirtmektedir. Öte yandan, Fransa’nın büyük Avrupa devletlerinin “arkasından iş çevirerek” Payitaht ile ayrı bir anlaşma daha yaptığını ve İzmir’de bir tekel oluşturduğunu iddia etmektedir. *Pall Mall Gazette*, İzmir’deki duruma ilişkin okuyucularına şu retorik soruyu sormaktadır: “Eğer Thames Nehri’nin kıyısını Londralı bir rıhtım şirketi kontrolü altına alsa ve herkesi istese de istemese de bu limanı kullanmaya ve vergi vermeye mecbur bıraksa kim ne diyebilir?”. Fransız Şirketin İzmir’deki bu yaklaşımının İstanbul tarafından da desteklendiğini belirten gazete, Fransa hükümetinin tüm bunları “Fransa’nın çıkarı” olarak tanımladığını kinayeli bir şekilde dile getirmektedir (*Pall Mall Gazette*, 22 Aralık 1881).

1882 yılında İngiliz *Western Mail* gazetesi, Dussaud Biraderler tarafından inşa edilen İzmir limanının İngiliz gemilerinin sıklıkla uğradığı bir liman olduğunu belirtmekte, birkaç İngiliz tüccarın, John Charnaud, Alfred Barker ve George Guarracino kastedilmektedir, Osmanlı devletinden liman inşası için imtiyaz almış olsalar da yeterli finansmanı sağlayamadığını aktarmaktadır. Hemen akabinde bazı Fransız yatırımcıların İngiliz tüccarların planını hayata geçirerek limandan büyük kar elde ettiklerini belirtmektedir (*Western Mail*, 15 Mayıs 1882). *St. James's Gazette* de Fransız şirketin İngilizler tarafından hazırlanan liman inşasına ilişkin “planların üzerine konduklarını” vurgulamaktadır (*St. James's Gazette*, 18 Mayıs 1882). Gazete, İzmir Rıhtım Şirketi, İzmir limanının tüm kullanım hakkını almış ve bu imtiyaz 1912 yılına kadar uzatılmış olsa da bu tarihin daha da uzatılacağına beklendiğini belirtmektedir.

İngiliz gazetelerinde İzmir limanı İngilizlerin kaçırdıkları bir fırsat olarak görülmekte ve liman, “muhteşem”, “olağanüstü” gibi övgü dolu sıfatlar ile anılmaktadır. İngiliz basını on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında limanın ve rıhtımın inşası ve demiryolu ağının limana eklenmesi ile birlikte İzmir’de muazzam bir ticari gelişmenin yaşandığını vurgulamakta ve İzmir’i “Levant’ın Liverpool’u” olarak adlandırmaktadır. Dussaud Biraderler’in Süveyş’te, Port Said’de ve İzmir’de inşasını tamamladıkları limanlar neticesinde en büyük Liverpool buharlı gemileri bile Akdeniz’deki bu limanlara şimdi rahatlıkla yük boşaltabilecektir (*Pall Mall Gazette*, 13 Mayıs 1882).

1885 yılında Démetrius Georgiadès, İzmir ve Küçük Asya’ya ilişkin yayımladığı eserinde<sup>14</sup>, Marsilyalı Dussaud Kardeşler tarafından inşa edilen İzmir rıhtımının İzmir’e tamamen Avrupalı bir karakter kazandırdığını, İzmir’de tüm ülkelerin bayraklarının dalgalandığını ve İzmir limanının en güvenilir limanlardan biri olduğunu vurgulamaktadır. Limanın demiryolu ile olan bağlantısı neticesinde İzmir limanı İstanbul’dan sonra Doğu Akdeniz’in en önemli ticari noktalarından biri olmuştur. Georgiadès, İzmir limanında yaşanan İngiltere- Fransa rekabetine ilişkin olarak özellikle 1880 yılında İzmir’deki İngilizlerin İzmir Rıhtım Şirketi tarafından alınan tarifelerin yüksekliğinden şikâyet ettiklerini hatta bunun şirketin rakipleri tarafından adeta bir ticaret savaşına dönüştüğünü belirtmektedir. İngiliz tüccarların şikâyetlerini yerinde incelemek üzere İstanbul İngiliz Konsoloslugu Binbaşı Trotter başkanlığında bir heyeti İzmir’e göndermiştir. Georgiadès, İngilizlerin tüm bu çabalarının rıhtım tariflerini düşürmek için olduğu kadar aynı zamanda İzmir Rıhtım Şirketi’ni zor durumda bırakmak için de olduğunu iddia etmektedir (Georgiadès, 1885). 1883 yılında *St. James's Gazette*, Payitahtın ısrarına rağmen Binbaşı Trotter’ın çabalarının sonuç verdiğini, rıhtım tarifesinde toplamda yüzde on sekizlik bir indirim sağlandığını aktarmaktadır (*St. James's Gazette*, 16 Nisan 1883).

### “Anadolu’nun Miftahı”: Fransa Perspektifinden İzmir Liman İmtiyazı

İzmir rıhtımı ile limanına ilişkin olarak Fransız iş insanları ve İzmir liman ve rıhtımının inşasının imtiyazını alan Dussaud Biraderler’in İstanbul’daki vekili Alfred Caporal’ın Osmanlı yönetimine 1880 yılında gönderdiği mektup oldukça dikkat çekicidir. “İzmir rıhtımı ve limanının satılık olduğu malumdur” diyerek mektubuna başlayan

<sup>14</sup>Bakınız: Georgiadès (1885).

Caporal, İzmir limanı ve rıhtımının İngiliz sermayedarları tarafından satın alınmak istendiğini ancak limanın ve rıhtımın sahibinin Devlet-i Âliyye olmasının lazım geldiğini belirterek İzmir'in Anadolu'nun başlıca iskelesi olduğunu, Avrupa ve Amerika'nın her tarafından gelen bütün vapurların İzmir ile ticari ilişki içinde olduğunu, Osmanlı Devleti'ndeki iki demiryolunun İngilizlerin elinde olduğunu ifade etmekte ve eğer liman ve rıhtım da İngilizlerin eline geçer ise Anadolu'nun "miftahı" yani anahtarının İngilizlere geçeceğini iddia etmektedir. Caporal, Osmanlı yönetimini limanın ve rıhtımın İngilizlere geçmesi ile İngilizlerin bölgede sadece ticari nüfuz değil aynı zamanda siyasi nüfuz da sağlayacağını belirtmektedir (BOA., Y.PRK.ASK., 31/34).

İzmir Rıhtım Kumpanyası vekili Mösyö Granet'nin Osmanlı yönetimi ile olan yazışmaları da Fransız-İngiliz imtiyaz rekabetini açıkça ortaya koymaktadır. Rıhtım imtiyazını almak isteyen İngilizlerin bu çabalarına dikkat edilmesi gerektiği, "memalik-i şahanelerinin İzmir gibi başlıca mühim limanlarını ve oraların muamelat-ı ticariyesini ellerine geçirmek" amacını güttüklerini, "İngilizlerin vaktiyle Hindistanı şeytanetkarane bir suretde zabt ve istila etmek için teşkil etmiş oldukları mahud-ı Hindistan ticaret şirketinin bir aynını Anadolu'yu istila maksadıyla tesis eylemek" olduğunu belirtmektedir (BOA., Y.PRK.AZJ., 18/85). Fransız şirketin doğrudan II. Abdülhamit'e hitaben kaleme aldığı başka bir arzuhalde de bu tehdit, "İngilizlerin [...] İzmir vilayeti dahilinde bulunan iki büyük şimendüfer kumpanyasıyla bir gaz kumpanyası ellerinde bulunduğu gibi rıhtımlar imtiyazını dahi derdest ile Anadolu'nun cesim ve en mühim bir vilayetinde tevsi-i daire-i nüfuz eylemek ve ileride adet-i kadimeleri vechle muhafaza-i menafi-i tebaa bahanesiyle tasallut ve istilaya kalkışmak maksad-ı hafisinden ibaret" olduğu şeklinde ifade edilmiş hatta dönemin İngiltere Başbakanı Gladstone'nun İzmir'in hatta İstanbul'u bile istila etme planlarını İngiliz Parlamentosu'na sunduğu iddia edilmiştir (BOA., Y.PRK.AZJ., 20/87). Arzuhale göre, bu siyasi nedenler ile İngiltere'nin İzmir rıhtım imtiyazı işinden el çektirilmesi gerekmektedir.



**Resim 1.** 1867 tarihli İzmir rıhtım planından bir kesit [(BOA., İ.MVL., 581/26094), 21.07.1284 (18 Kasım 1867)].

1880'li yıllarda İzmir rıhtım imtiyazının İngilizlere geçmemesi için Fransa'nın İstanbul Sefiri Comte de Montebello'nun bizzat müdahil olarak "İzmir rıhtımları işine talib olan şirket imtiyaz istihsal edecek olur ise memalik-i mahruse-i şahanelerinin en mühim şehirleri ticaret nokta-i nazarından bir devlet-i malumenin yani İngiltere'nin gerçekten yed-i inhisarına geçeceğini ve fakat bu imtiyazı isteyen eşhasın başlıcalarının sıfat-ı tabiyetleri rihle-i evvelide böyle bir tehlike ve mahzuru dai değil gibi görünür ise de tahkikat-ı mükemmele icra buyurulduğu halde asıl şirketi terki ve teşkil edecek



hissedarının büsbütün başkaları olduğu zahire çıkacağından” diyerek Osmanlı yönetimini uyarmaktadır (BOA., Y.PRK.TKM., 24/32). 14 Mayıs 1880 tarihinde *Le Temps* gazetesi, İngiliz elçisi Henry Austen Layard’ın, İzmir Rıhtım Şirketi’nin gümrük tarifelerini eleştirerek İzmir’deki uygulamanın incelenmesine yönelik Osmanlı yönetimine çağrıda bulunduğunu ve bu durumun Rıhtım Şirketi için ciddi bir “tehdit” olduğunu aktarmaktadır (*Le Temps*, 14 Mayıs 1880).

İzmir limanının inşası sürecinde merkezi ve yerel yöneticilerin, yatırımcı şirket ve temsilcilerinin, kent sakinlerinin ve uluslararası imtiyaz mücadelelerine yön vermeye çalışan ilgili konsolosluk ve temsilcilerinin ve çoğu zaman İzmir halkı adına projeye yön verme hedefi güden gazetelerin temel aktörler olduğu görülmektedir (Zandi-Sayek, 2012). 1880’li yıllarda *La Turquie* ve *La Réforme* gibi Fransız gazeteleri, İzmir limanı projesini yücelten makaleler yayımlayarak limanın kente düzen getirdiğini ve kamu sağlığının limanın inşası ile birlikte korunduğunu aktarmaktadır (Zandi-Sayek, 2012).

1880-1881 yılları arasında İzmir Valiliği yapmış olan Midhat Paşa, İzmir rıhtımının rahata kavuşabilmesi için Basmahane’den Sarı Kışla’ya uzanan bir yolun inşa edilmesinin gerekliliğine ilişkin kaleme aldığı bir layihada limanın inşası sonrası İzmir’de yaşanan dönüşümü şu sözler ile dile getirmektedir:

*“İzmir şehrinin mevki-i ticaretce cesameti ve ehemmiyeti muhtaç-ı tarif ve beyan değildir. Yerli ve Ecnebi ikiyüz bin nüfusu havi olan ve her yerden ziyade Avrupa ile münasebat-ı cariyesi bulunan böyle bir şehir-i muazzamın oldukça bir hal-i intizamda bulunması iktiza eder iken sokak ve çarşıları gayet dar u mürdar olub koca bir memlekette araba işleyecek bir cadde bile olmadığı cihetle bir mahalden diğer bir mahale hususiyle iki şimendüfer istenlerinden iskelelere eşya nakli deve ve hayvanat-ı saire ile icra kılınmaktadır. İzmir Rıhtımının inşasından sonra memleketin deniz ciheti bir başka hal ve intizam kesb ederek ticaret ve mamuriyet tamamıyla o cihete nakletmiş rıhtım münasebetiyle Frenk mahallesi denilen taraf ile ona civar olan mahalleler bir kat daha kesb-i mamuriyet eylemiş olmasıyla şehrin diğer tarafında, Kışla ile Hükümet Konağının arka cihetinde vaki İslam ve Yahudi mahallatı yolsuz ve münasebetsiz tarafta kalarak diğer memleketin öbür ciheti gündün güne ne kadar kesb-i mamuriyet etmekte ise bir tarafı o kadar kıymetden düşerek kesb-i tedenni eylemekte ve mesela beş altı sene evvel senevi on bin guruşa verilen bir mahallin kirası sene be sene yüzde on ve daha ziyade düşmekte olmanın bu hal ile bir müddet daha gidecek olur ise şehrin nüsfina karib İslam ve Yahudi mahallatı ve onlara civar olan mahaller bütün bütün kıymetten düşerek harab olacağı maatteessüf müşahede olunmuşdur. Binaenaleyh bu halin tedbiri olmak üzere ne yapılmak lazım geleceği mülahaza olundukda çünkü şehrin bir tarafını muhafaza için diğer tarafı imrardan men’i kabil olacağından [...].”* (BOA., YEE., 40/101).

Öte yandan, 1875 tarihinde, İzmir rıhtım kumpanyasının, Rıhtım Şartnamesi’nin onikinci maddesine dayanarak rıhtıma demiryolu inşa etme girişimi, ilgili maddenin tramvay hattı için olduğu hatırlatılarak önlenmiştir (BOA., AYN., 812). Osmanlı hükümeti de “bir memleketteki mevadd-ı nafianın cümlesinin bir devlet tebası yedinde bulunmasından mehazır-ı mülkiye ve siyasiye derkar olduğu” görüşünü yazışmalarda dile getirmektedir (BOA., İ.MEC.MAH., 5143). 1885 yılında İzmir rıhtım şirketinin tesis ettiği tramvay hattının Sarı Kışla’nın talimhane girişinden geçmesi askeriye ile şirket arasında bir ihtilafa yol açmıştır (BOA., ŞD., 506/24). Buna benzer ihtilaflar, yirminci

yüzyılın başlarında İzmir Rıhtım Şirketi ile Aydın Demiryolu Kumpanyası arasında da devam edecektir (BOA., ŞD., 509/6).

Osmanlı Devleti'nin iki büyük liman kenti olan İzmir ve Selanik'in kentsel gelişimi tarihsel olarak büyük ölçüde benzerlik göstermektedir<sup>15</sup>. 1880'li yıllarda İzmir ve Selanik'in rıhtım ve liman imtiyazının yabancılara verilmesi, devlet nezdinde siyaseten mahzurlu bir durum olarak görülmüştür. “[...] İzmir rıhtımının sahib-i imtiyazı kendi hukuk-ı imtiyaziyesini ahire furuht etmek niyetinde bulunduğunu beyan etmesi ve İzmir’de bulunan şimendüfer idaresi Ecnevide olduğu gibi rıhtım imtiyazında Ecnevide kalmasında mahâzir-i adide-i siyasiyenin Bâb-ı Âlice his olunması üzerine işbu rıhtımın iki yüz bin lira bir akçe mukabilinde hazine-i hassa-i şahanelerince iştirası [...]” Osmanlı devleti nezdinde düşünülmüş olsa da “İzmir rıhtımı hakkında Bab-ı Ali ve Nafia nezaretince böyle bir mahzur his olunduğu halde [...] Selanikde dahi böyle bir rıhtım ve liman imtiyazı verilmesine bu günlerde teşebbüs olunmaktadır” diye belirtilmektedir. Selanik'in de özellikle Yunanistan ve Avusturya ile sınır komşusu olmasının hem demiryolu hattının hem de limanın işletmesini Ecnebilere verilmesinin siyasi açıdan oldukça tehlikeli olduğu ve bu nedenle Selanik rıhtım ve liman imtiyazının Hazine-i Hassa namına alınmasının önemi vurgulanmaktadır (BOA., Y.PRK.HH., 19/3). İzmir'in ticari ve stratejik önemine binaen 1890'lı yıllarda İzmir rıhtımının devlet adına bir “Osmanlı” bir şirketine satılması Bab-ı Ali'de Meclis-i Mahsus'ta tartışılmış olsa da yabancı şirketlere verilen imtiyazların hukuki ve siyasi bağlayıcılığı nedeniyle bu mümkün olamamıştır (BOA., İ.MEC.MAH., 5006). Rıhtım imtiyazının kime ve hangi şartlar ile verileceği konusu hakkında Yıldız Saray-ı Hümayun'u Başkitabet Dairesi'nden 1890 yılında yazılan bir belgeye göre “rıhtım maddesi şimdiye kadar birkaç renye girerek sürüncemede kalmış”tır (BOA., İ.DAH., 94729).

1891 yılında İzmir Rıhtım Kumpanyası vekili Mösyö Granet'nin Mabeyn-i Hümayun'a giderek bizzat İzmir rıhtımlarına ilişkin hazırladıkları mukavaleyi takdim eylediği anlaşılmaktadır. Granet, işin sürüncemede bırakıldığını, Fransa'ya dönmek zorunda olduğunu, Antonyadis tarafından Osmanlı hükümetine sunulan rıhtım imtiyazına ilişkin mukavelenamede şirketlerinin kimlerden oluştuğunun belirtilmediğini vurgulayarak bir anlamda İngiliz rakibini oyun dışında bırakmaya çalışmıştır (BOA., İ.MEC.MAH., 5136; Kütükoğlu, 1979). İzmir Rıhtım Şirketi, imtiyaz süresini kırk yıl kadar uzatmıştır (Kurt, 2012). Fransız *Paris-Capital* gazetesi, Mösyö Granet'nin İstanbul ve İzmir limanların inşasından sonra Osmanlı Devleti'nin Selanik, Yafa, İskenderiye gibi başlıca limanlarını inşa etmesinin önünde herhangi bir engel kalmadığını aktarmakta ve II. Abdülhamid'in kendisini Michel Paşa olarak adlandırdığını belirterek Osmanlı Devleti ve Fransa arasındaki ilişkinin yakınlığını vurgulamaya çalışmaktadır (*Paris-Capital*, 11 Mart 1891).

*Hizmet* gazetesi, İzmir limanına demirleyen ve limandan ayrılan yabancı devletlerin gemilere ilişkin haberleri sütunlarında yer vermektedir (*Hizmet*, 3 Ocak 1891). 1890 yılında Nafia Nezareti ile Mösyö Granet arasında imza edilen mukavelenin maddeleri tek tek gazete yer almıştır (*Hizmet*, 16 Aralık 1890). 1891 yılında *Hizmet*, hem Osmanlı yönetiminin hem de İzmir Rıhtım Şirketi'nin konuya dikkatini çekmek için Kordon üzerindeki yıkık dökük binalara ilişkin şu izlenimi aktarmaktadır: “Kordon

<sup>15</sup> Bakınız: Ünal (2015) ve Genç (2017).

üzerinde bulunan gümrük barakalarının hali yar-y ağyara karşı pek çirkin bir manzara hasıl etmektedir. Rıhtımın o intizamı, o meban-i aliyesi arasında paçavra perdeli, kağıd camlı, eski teneke kaplı köhne, şikeste beste, rengi solmuş, boyası soyulmuş, yan tahtaları kaburgalanmış hasılı bir baraka sükkanı haline gelmiş olan” bu kulübelerin ya ıslah edilmesi gerektiği ya da tamamen yıkılması gerektiğini yazmaktadır (*Hizmet*, 7 Mart 1891). Ayrıca, Rıhtım üzerinde bir sabunhane tesis edilmesinin yağlı duman ve koku yayarak halkın sağlığını ihlal edeceğini düşüncesiyle “fabrikaların şehir derununda bulunması katiyyen caiz olamayacağından meclis-i idare-i vilayetce mezkûr sabunhanenin memleket dahilinde men-i inşasına karar verildiği” bildirilmektedir (*Hizmet*, 5 Ağustos 1891). *Hizmet* gazetesi, İzmir Rıhtım Şirketi'nin toplantılarına ve Rıhtım Direktörü ile Dersaadet vekillerinin görüşmelerini de yakından takip etmiştir (*Hizmet*, 15 Ağustos 1891).

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Fransızca olarak yayımlanan İzmir Fransız Ticaret Odası Aylık Bülteni (*Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne*)<sup>16</sup>, İzmir ve hinterlandındaki tarımsal ve ticari ürünlere ilişkin detaylı raporlar sunmaktadır. Bülten, 1893 yılı Şubat ayında, Fransız tüccarların İngiliz, Belçikalı ve Alman rakiplerine göre Levant'a yeterince yönelmediği için eleştirilmekte, Fransa Ticaret Odası'nın İzmir'deki çok sayıda ticari temsilci ile daha yakın ilişkiler yürütmesi gerektiğini belirtmektedir. 31 Mart 1893 tarihinde Bülten'de, “İzmir Rıhtım Şirketi” başlıklı bir yazı yayımlanmıştır. Bu yazıda, İzmir Rıhtım Şirketi'nin Levant'ta uzun yıllardır var olan Fransız şirketlerinden en önemlilerinden biri olduğu, şirketin İzmir'deki rıhtım ve limanın inşasından gümrük ve pasaport binalarının yapımına kadar şehrin kıyısındaki yaklaşık 4 kilometrelik alanı idare ettiği vurgulanmaktadır. Limanın inşası öncesinde İzmir'e gelen gemiler ve vapurların mallarını ancak mavnalar aracılığı ile yükleyip boşaltabildiği, bu işlemin hem yavaş hem de mallar açısından riskli olduğu aktarılmaktadır. Trieste, Marsilya ve Cherbourg limanlarını da inşa etmiş olan Dussaud Kardeşler'in girişimi sayesinde İzmir limanı inşa edilmiş ve şirketin müdürü Elie Guiffray tarafından İzmir Rıhtım Şirketi başarıyla idare edilmektedir. Fransız sermayesi ile inşa edilen İzmir limanından Osmanlı yönetiminin de büyük ölçüde istifade ettiği vurgulanmaktadır. Bültenin sonunda İzmir Fransız Ticaret Odası'nın üyeleri listelenmektedir, İzmir Rıhtım Şirketi'nin müdürü olarak Elie Guiffray de bu liste içerisinde yer almaktadır. İzmir Fransız Ticaret Odası Aylık Bülteni, İzmir limanına giren gemilerin ve vapurların tonajlarına ilişkin istatistiki bilgiler de sunmaktadır. 1908 yılında Fransa Dışişleri Bakanlığı, İzmir Rıhtım Şirketi müdürü Tissot (Aimé-Joseph)'a şirketin Levant'ta otuz yıldan fazla süredir Fransa'nın çıkarlarını korumak üzere verdiği hizmet nedeniyle *Légion d'Honneur* nişanı vermiştir (*Journal officiel de la République Française*, 14 Ocak 1908).

## SONUÇ

Alfred Caporal'in “Anadolu'nun anahtarı” olarak tanımladığı İzmir, limanın inşası neticesinde on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında uluslararası ticaret ağı ile doğrudan eklemlenmiştir. 1879 tarihli İzmir rıhtım tarifesine göre, İzmir limanına her büyüklükte gemi yanaşabilecek, gemiler, mavna ve sandal ücretinden ve diğer nakliye masraflarından azade bir şekilde mallarını indirebilecek, böylelikle malların karadan

<sup>16</sup> Bakınız: *Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne* (28 Şubat 1893).

denize denizden karaya aktarılması sırasında tüccarların yaşadığı mağduriyet son bulacaktır (BOA., İ.MEC.MAH., 27 Mayıs 1879). Bu rıhtım vergi tarifesinde İzmir limanına deriden halıya balmumundan kuru meyveye kadar çok çeşitli ürünün ithal ve ihraç edildiği görülmektedir<sup>17</sup>. Osmanlı Devleti'nin başlıca liman kentlerinden biri olan İzmir, rıhtım ve limanın inşası ile liman-kent özelliğini perçinlemiş, kentin sosyal, kültürel dokusu da ticari ve insani hareketliliğe paralel olarak zenginleşmiştir.

Marsilya'da kurulan bir şirket olan Dussaud'ların şirketi, Akdeniz havzasında uluslararası ticaret ağları ile etkileşim içinde olmuş ve dönemin liman inşaat teknolojisini on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Süveyş'ten Selanik'e kadar uzanan bir coğrafi sahada uygulama alanı bulmuştur. İzmir limanı ve rıhtım inşaatına ilişkin imtiyazda da görüldüğü gibi liman inşaatı projeleri, uluslararası ticaret yarışı kadar dönemin inşaat mühendisliğinin sınırlarını da yansıtmaktadır. Dussaud Kardeşler, bu büyük liman ve rıhtım projeleri için sadece finansal kaynak bulmakta değil aynı zamanda uluslararası teknik iş birliklerini yürütme ve teknoloji transferi konusunda da oldukça başarılı olmuşlardır (Bartolotti, 2015).

Öte yandan, arşiv kaynakları, özellikle ticari ve siyasi temsilcilerin kaleme aldığı belgeler, bize İzmir rıhtım ve limanının inşa edilme sürecinin, İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı Devleti topraklarındaki siyasi ve ekonomik güç mücadelesinin bir parçası olduğunu açık olarak göstermektedir. Bu çalışma sınırları içerisinde belirtilen İzmir rıhtım ve limanının inşa edilmesi örneğinde görüldüğü üzere, İzmir'in imarından altyapı projelerine ve ulaşım hatlarının özellikle tren hattının tesisine kadar bu iki Avrupalı güç, literatürde "concession hunting" olarak adlandırılan imtiyaz alma yarışına girmişlerdir.<sup>18</sup> On dokuzuncu yüzyıl İzmir'inde rıhtım, liman, demiryolu ve altyapı çalışmalarının gerçekleştirilmesi, Osmanlı merkezi yönetimi, yerel yöneticiler, kent sakinleri, şirket temsilcileri ve konsolosluk yetkililerini içine alan çok katmanlı ve aktörlü bir planlama, inşa etme ve hayata geçirme sürecini kapsamaktadır.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Kaynakları

#### BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi)

BOA., A.MKT.MHM., 495/2.

BOA., AYN., 1238/248.

BOA., AYN., 1240/354.

BOA., AYN., 812.

BOA., AYN., 994.

BOA., İ.DAH., 94729.

BOA., İ.MEC.MAH. 5006.

BOA., İ.MEC.MAH., 27 Mayıs 1879.

BOA., İ.MEC.MAH., 2755/1.

<sup>17</sup> On dokuzuncu yüzyıl sonlarında İzmir limanına indirilen ithal ve ihraç ürünlerin detaylı listesi için bakınız: Rougon (1892).

<sup>18</sup> Konuya ilişkin ayrıntılı bilgi için bakınız: Shahvar (2022).

- BOA., İ.MEC.MAH., 5136.  
BOA., İ.MEC.MAH., 5143.  
BOA., İ.MVL., 581/26094.  
BOA., MUKAVELAT-4, 97-98.  
BOA., ŞD., 506/24.  
BOA., ŞD., 509/6.  
BOA., Y.A.RES., 28/51.  
BOA., Y.PRK.ASK., 31/34.  
BOA., Y.PRK.AZJ., 18/85.  
BOA., Y.PRK.AZJ., 20/87.  
BOA., Y.PRK.HH., 19/3.  
BOA., Y.PRK.TKM., 24/32.  
BOA., YEE., 40/101.

#### Eserler

- Adıatar, F. (2011). *İzmir İngiliz konsolosluğu ve siyasi faaliyetleri (1878-1914): İngiliz konsolosluk raporlarında* (Yayımlanmamış doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi).
- Arıkan, Z. (1985). Tanzimat ve meşrutiyet dönemlerinde İzmir basını. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Cilt 1*, 103-111.
- Atay, Ç. (1998). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir planları*. Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı.
- Bartolotti, F. (2015). Mobilités d'entrepreneurs et circulations des techniques: Les chantiers Portuaires de dussaud frères d'un rivage à l'autre (1848-1869). *Revue D'histoire Du XIXE Siècle*, 51, 171-185.
- Baykara, T. (2001). *İzmir şehri ve tarihi*. Akademi Kitabevi.
- Çetin, Z. (2011). *Avrupalı gezginler gözüyle 19. yüzyılda Batı Anadolu* (Yüksek lisans tezi, Adnan Menderes Üniversitesi).
- Frangakis-Syrett, E. F. (2001). The making of an Ottoman port: The quay of Izmir in the Nineteenth century. *The Journal of Transport History*, 22(1), 23-46.
- Frangakis-Syrett, E. F. (2007). Commercial growth and economic development in the Middle East: Izmir from the early 18<sup>th</sup> to the early 20<sup>th</sup> centuries. In M. H. van den Boogert (Ed.), *Ottoman Izmir: Studies in honour of Alexander H. de Groot* (pp. 1-38). Peeters Publishers.
- Fuhrmann, M. (2011). Staring at sea, staring at the land: Waterfront modernisation in nineteenth century Ottoman cities as a site of cultural change. In C. Hein (Ed.), *Port cities: Dynamic landscapes and global networks*. (pp. 138-154). Routledge.
- Fuhrmann, M. (2020). *Port cities of the eastern mediterranean: Urban culture in the late Ottoman Empire*. Cambridge University Press.
- Gençer, C. İ. (2017). 19. yüzyılda İzmir ve Selanik'te kentsel dönüşüm: Rıhtım ve limanların inşası. *Meltem: İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, 1, 33-51. <https://doi.org/10.32325/iaad.2017.18>

- Georgiadès, D. (1885). *Smyrne et l'Asie mineure: Au point de vue économique et commercial*. Imprimerie Chaix.
- Goffman, D. (2000). *İzmir ve levanten Dünya (1550-1650)*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Goffman, D. (2005). Izmir: From village to colonial port city. In E. Eldem, D. Goffman & B. Masters (Eds.), *The Ottoman City between East and West: Aleppo, Izmir, and Istanbul* (pp. 89-104). Cambridge University Press.
- İleri, N. (2012). Rewriting the history of port cities in the light of contemporary global capitalism. *New Perspectives on Turkey*, 47, 185-209. <https://doi.org/10.1017/S0896634600001758>
- İnal, O. (2019). The making of an Eastern Mediterranean gateway city: Izmir in the nineteenth century, *Journal of Urban History*, 45(5), 1-17. <https://doi.org/10.1177/0096144218775093>
- Kardasis, V. (2002). Smyrna through the eyes of european travellers. In P. M. Kitromilides (Ed.), *Smyrna: Metropolis of the Asia Minor Greeks* (pp. 41-62). Center for Asia Minor Studies.
- Kasaba, R. (1988). *The Ottoman Empire and the world economy – The nineteenth century*. State University of New York.
- Kıray, M. B. (1998). *Örgütlemeyen kent: İzmir*. Bağlam Yayınları.
- Kocabıyık, O. (2012). *Nineteenth century British travel writing on the Levant: Izmir as the oriental other in British travel writing tradition*. Lambert Academic Publishing.
- Kontente, L. (2005). *Smyrne et l'occident de l'antiquité au XXI<sup>ème</sup> siècle*. Yvelinedition.
- Kurt, S. (2012). *İzmir'de kamusal hizmetler (1850-1950)*. İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı.
- Kütükoğlu, M. S. (1979). İzmir rıhtımı inşaatı ve işletme imtiyazı. *Tarih Dergisi*, 0(32), 495-558.
- Mazower, M. (2002). Travellers and the Oriental City, c. 1840-1920. *Transactions of the Royal Historical Society*, 12(2002), 59-111.
- Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı ekonomisinde bağımlılık ve büyüme (1820-1913)*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Pech, E. (1911). *Manuel des Sociétés anonymes fonctionnant en Turquie*. Imprimerie Gérard Frères.
- Pınar, İ. (1996). *Gezginlerin gözüyle İzmir XVIII-XIX. yüzyıl*. Akademi Kitabevi.
- Pınar, İ. (1997). *Gezginlerin gözüyle İzmir XX. yüzyıl*. Akademi Kitabevi.
- Rougon, F. (1892). *Smyrne: Situation commerciale et économique des pays compris dans la circonscription du consulat général de France (Vilayets d'Aidin, de Konieh et des Iles)*. Berger-Levrault.
- Shahvar, S. (2022). Concession hunting in the age of reform: British companies and the search for government guarantees: Telegraph concessions through Ottoman territories, 1855-1858. *Middle Eastern Studies*, 38(4), 163-193. <https://doi.org/10.1080/714004488>
- Ünal, N. (2015). *İki Osmanlı liman kenti İzmir ve Selanik*. İmge Kitabevi Yayınları.
- Yılmaz, Ö. (2015). Dussaud biraderlerin Trabzon limanı inşa projesi (1870). *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 18, 213-244. <https://doi.org/10.18220/kid.11178>

Yurdakul, N. Ö. (2018). *İngiltere Ortadoğu'ya nasıl girdi?* Kronik.

Zandi-Sayek, S. (2000). Struggles over the shore: Building the quay of Izmir, 1867-1875. *City and Society*, 12(55), 55-78. <https://doi.org/10.1525/city.2000.12.1.55>

Zandi-Sayek, S. (2012). *Ottoman Izmir: The rise of a cosmopolitan port (1840-1880)*. University of Minnesota Press.

### **Gazeteler**

Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Smyrne. 28 Şubat 1893.

Hizmet. 16 Aralık 1890.

Hizmet. 3 Ocak 1891.

Hizmet. 7 Mart 1891.

Hizmet. 5 Ağustos 1891.

Hizmet. 15 Ağustos 1891.

Journal officiel de la République Française. 14 Ocak 1908.

Le Temps. 14 Mayıs 1880.

London Evening Standard. 20 Nisan 1882.

Pall Mall Gazette. 24 Ocak 1878.

Pall Mall Gazette. 22 Aralık 1881.

Pall Mall Gazette. 13 Mayıs 1882.

Paris-Capital. 11 Mart 1891.

St. James's Gazette. 18 Mayıs 1882.

St. James's Gazette. 16 Nisan 1883.

Stamboul. 13 Eylül 1883.

Western Mail. 15 Mayıs 1882.