

19. Yüzyılda İzmir'de Eski İskeleler Hakkında Kısa Bir Not

R a u f B e y r u *

18. yüzyıl sonları ve 19. yüzyıl başlarına ait haritalar incelendiği zaman, kentin sahil kısmında çok belirgin olarak iki gümrük yapısı dikkati çekmektedir. Doğal olarak İzmir'e gelen ve İzmir'den giden çeşitli malların Türk gümrüğü ve Frenk gümrüğü olarak anılan bu yapılar ve iskeleleri yoluyla dış dünyaya açıldığı söylenebilir.

Ancak bu husus, gerçekte, tam olarak doğru değildir. Öyle ki, sahil boyunca uzanıp giden yabancı konsoloslukların ve özellikle de Frenk tacirlere ait evlerin herbirinin özel iskelelerinin de, bu trafiğe aracı oldukları bilinmektedir. Bunlar, geceleri, gümrükten kaçırılmak suretiyle, malların kente girip çıkmasını da sağlamakta sahiplerine yardımcı olmuşlardır. İzmir'e uzun süre, bir kordon yolu, kamuya açık bir sahil bandı yapılamamasında, birçok yabancı gezgin ve yazarlarını da işaret ettiği üzere, bu avantajın elden gitmemesi için oluşturulan baskının rolü bulunmaktadır. Böylece İzmir, 19. yüzyılın bir bölümünde yüzlerce özel iskeleye sahip bir kent görünümünde kalmıştır. Bu dönem içinde denizin de doldurulmaya devam ettiği ve böylece Frenk caddesinden başlayan yabancı tacirlere ait parsellerin denize doğru gitgide uzadığını görüyoruz. Bu doldurma dönemlerinde, doğal olarak eski iskelelerin yerine, genel de, depo yapıları inşa edilmiş ve önlerine yeni iskeleler eklenmiştir. Verhane, ya da Ferhane- bu deyim aslında Frenkhane'den gelmedir- olarak

adlandırılan bu dar uzun parsellerin, bir aşamada, artık, Frenk caddesinden çok fazla uzaklaşmış olması sonucunda, 19.yy'ın ilk yarısının ortalarında sahil boyunca, kamuya açık bir sokak, meydana getirildiğini görüyoruz. Çeşitli anlatımlarda 'Marina' olarak adlandırılan bu küçük sahil kesimi, üzerinde kamuya açık birtakım iskelelerin de meydana getirilmesi sonucunu doğurmuştur. Bu iskelelerin bellibaşlıları, güneyden kuzeye doğru gelmek üzere, adı günümüzde de geçen Saman iskelesi, Maltızlar iskelesi, Hollanda iskelesi ve İngiliz iskelesidir. İngiliz Konsolosluğunun bulunduğu yerde olduğu için bu adla tanınan bu sonuncu iskele rıhtım yapımından önce açıkta demirleyen gemilerden sandallarla İzmir'e gelen yolcuların büyük çoğunluğunun indirildiği ve bindirildiği nokta olmuştur.

Kamuya açık iskelelerin daha kuzeyde yer alan bir kaçının dışında, özel iskelelerin eski fonksiyonlarını, rıhtım yapımına kadar sürdürdüklerine de, burada işaret etmekte yarar vardır.

Dönemin İzmir kenti olarak bilinen alan dışında çevrede üç başka iskeleden de söz etmek gerekir. Bunlardan ikisi, kuzey yönünde İstanbul'a doğru uzanmak isteyen yolcuların başlangıç noktasını oluşturmuştu. Bu ikiden 19.yüzyılın ilk yarısında daha çok kullanılan



Izmir Kordon (İç Liman)

"Menemen iskelesi" dir. Bu yönde seyahat etmek isteyenlerin çok kötü koşulda olan körfez çevresi yollarını katetmek yerine, İzmir'den sandallarla Menemen iskelesine geldiklerini ve yolculuğa oradan başladıklarını görüyoruz. 19. yüzyılın hemen başlarında örneğin, ünlü Fransız yazarı 'Chateaubriand' da, İstanbul yönündeki seyahatini ¹ bu şekilde başlatmıştır. Aynı nitelikteki bir diğer iskele de Karşıyaka İskelesi'dir. 19.yüzyılın ilk yarısı içinde oldukça küçük ve önemsiz bir yerleşme olan Karşıyaka'daki bir iskelenin yanında yer alan bir kahvehane, aynı yörede yolculuklar için, tıpkı Menemen iskelesinde olduğu gibi, gerekli hayvan ve seyirlerinin sağlandığı bir yer olmaktadır. Ama bu dönem içinde en çok kullanılan üçüncü iskele, Bornova iskelesidir. Körfezin dış kısmında Bornova'ya uzanan yolun denize ulaştığı noktada yer alan bu iskelenin de yanında, eşeklerin ve bakıcıların beklediği küçük bir kahvehane vardır. Böylece sandallarla buraya gelen İzmirli ve yabancıların burada kiraladıkları eşeklerle Bornova'ya gittikleri anlaşılmaktadır.

İzmir'de buharlı gemilerle sağlanan toplu kamu ulaşımı da aynı iskeleler arasında gerçekleştirilmiştir. Bunun ilk sinyallerini 1846 yılında yayınlanan ve İzmir'le Bornova iskelesi arasında çalışmak üzere İngiltere'ye ismarlandığı belirtilen bir gemi ² haberiyle alıyoruz. Seferlerin kısa bir süre sonra başlatılmış olduğu ve demiryollarının yapıldığı ve böylece, Bornova bağlantısının daha kolay bir şekle kavuşturulduğu tarihe kadar sürdürüldüğü anlaşılmaktadır.

Bu arada gazete haberlerinden, bu seferlerin başlatıldığı yıllarda vapur şirketi ile evvelce bu bağlantıyı sağlamakta olan sandalcılar arasında bazı olaylarla karşılaşıldığını da okuyoruz.

İzmirle Karşıyaka arasında buharlı gemilerin çalıştırılması ise İzmir rihtiminin meydana getirilmesinden sonra 1870'lerde mümkün olabilmiştir. Rihtimin inşasından sonra İzmir'de yapılan iskele, liman mendireği içinde, gümrükle pasaport dairesi arasında, gümrüğe daha yakın kalan bir yerdedir. İzmir-Karşıyaka deniz bağlantısının gerçekleşmesi, doğal olarak, Karşıyaka'nın, 19. yüzyılın ikinci yarısında ve özellikle de, demiryollarının inşasından sonra gösterdiği hızlı gelişme ile ilişkili olmuştur.



Pasaport girişi ve İzmir Limanı



Göztepe

1880 lerin sonlarında bu gelişmelerin de gücüyle, tarifeli vapur seferlerinin, hatta günümüzdekinin de üstünde bir yoğunluk kazandığı görülmektedir. Bu yıllarda İzmir'le Karşıyaka arasında, karşılıklı olarak günde 21'er sefer vardır.

19. yüzyılın son yılları, İzmir'in batı gelişmesinin de hız kazandığı bir dönem olmuştur. Buna ilişkin olarak Göztepe hattının da devreye girdiği anlaşılmaktadır. Aynı dönem içinde bu hatta karşılıklı olarak 11'er sefer yapıldığı, tarifeden ³ anlaşılmaktadır. 1900 yılında ise körfez içi vapur seferlerinin daha da yoğunlaştığı ve örneğin İzmir-Karşıyaka hattında seferlerin günde 26, Göztepe hattında ise günde 23'e yükseldiği ve aynı yıllarda Bayraklı iskelesinin de devreye girdiği ve İzmir'le Bayraklı arasında günde 8 gidiş ve 8 geliş sağlandığı ⁴ görülmüştür. Göztepe hattında o dönemde Karataş, Salhane, Karantina, Göztepe ve Kokaryalı (Güzelyalı) iskeleleri vardır. Ancak yüzyıl sonlarında bu iskelelerin çoğunun ahşap ayakları tehlike yaratabilecek ölçüde bakımsızdır.

1902 yılında ise Karşıyaka yöresinde ikinci bir iskelenin inşa edildiği ve buradan da seferlere başlandığı ⁵ bildirilmektedir. Bu iskele Osmanzade iskelesidir. Bu arada gümrük yakınında bulunan İzmir iskelesinin başka merkezi bir yere, Konak meydanına nakledilmesi hususunda incelemelere girişildiği ve sonunda bunun gerçekleştirildiğinden de öğreniyoruz. 19. yüzyılın son yıllarında körfez bağlantılarının dışında İzmir iskelesinden daha uzak noktalara tarifeli seferlere geçilmiş olduğunu belirtirken ilginç notlarla da karşılaşıyoruz.

Bunlar arasında Urla'ya her gün, Çeşme'ye ise yaz aylarında pazar günleri gidiş geliş seferlerini sayabiliriz. Tarifeli ve düzenli olarak gerçekleştirilen bu seferlerin dışında zaman zaman bu iskelelere özel gezi seferleri düzenlendiği de verilen haberler arasında yer almaktadır.

Özetlemek gerekirse, 19. yüzyıl sonlarında gerek körfez içinde gerekse dışında yapılan tarifeli bağlantılarla, deniz ulaşım ve taşımasının günümüze oranla çok daha kapsamlı olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz ●

• Prof. Dr. Mimar

KAYNAKLAR

1. Oeuvres Completes de Chateaubriand, Itinéraire de Paris, Tome VII., P.H. Krabbe, Paris 1852, s.175-176.
2. L'Echo de l'Orient, 29 Mayıs 1846.
3. Hizmet Gazetesi, 25 Mart 1888.
4. Ahenk Gazetesi, 7 Haziran 1900.
5. Ahenk Gazetesi, 24 Haziran 1902



Göztepe'den Karataş