

## Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Karşıyaka Belediyesi

Dr. Erkan SERÇE

DEÜ Buca Eğitim Fakültesi Tarih Öğretmenliği Anabilim Dalı

1906'da Karşıyaka'daki gelişmeleri konu alan bir gazete yazısı, 30 yıl önce yani 1870'lerde Karşıyaka sahil yolunun baştan aşağı bataklık, havasının kötü, sakinlerinin ise hastalıklı olduğunu kaydettikten sonra yolları yapılan, bahçeleri kurulan, yakında tramvayın işleyeceği ve mekteplerinin açılacağı Karşıyaka'nın tek eksisinin telgrafname olduğunu ileri sürmektedir. Bu yazıya göre telgrafname de açılınca Karşıyaka, artık bir sayfiye mekanı olmaktan çıkacak ve neredeyse kendi basına yetebilen, insanların İzmir'e gitmeye ihtiyaç duymadan işlerini halledebileceği bir iş mekanı olabilecektir.[1] Aynı dönemde İzmir'de yayınlanan Rumca gazetelerden Armonia da, Karşıyaka'nın havagazıyla aydınlatılması girişimiyle ilgili olarak yayınladığı bir makalede aynı konuya işaret ederek bir zamanlar avcılarının, çulluk avlamak için sahil boyundaki bataklıklara kayıkla ulaştığı Karşıyaka'nın, uygarlık göstergesi olan her türlü araca sahip, muntazam bir şehir haline geldiğini yazmaktadır.[2] Bu iki gazete yazısının, o günün koşullarında abartılı olduğu düşünülse de, son otuz yılda gerçekleşen ilerlemeler konusundaki saptamaları son derece yerindedir.

Karşıyaka'nın gelişmesi konusundaki ilk işaretler XIX. yüzyılın ilk yarısında kendisini göstermekle birlikte[3] asıl gelişmenin, İzmir-Kasaba demiryolu hattının 1865'te Karşıyaka'ya ulaşmasıyla başladığı söylenebilir. 1884'de kurulan Hamidiye Vapur Şirketi'nin Karşıyaka'ya düzenli vapur seferlerini başlatması gelişmeyi daha da hızlandırmıştır.[4] Nitekim birkaç ev bulunan köy, kısa sürede büyümüştür. 22 Ocak 1892 tarihli sayım varakasına göre Karşıyaka'ya bağlı mahalle ve köylerde 966 hanede, 1778 İslam, 1002 Rum ve 219 Ermeni nüfus yaşamaktaydı.[5] Hiç kuşkusuz bahar ve yaz aylarında Karşıyaka nüfusu bu sayının çok daha üstüne çıkmaktaydı.

Karşıyaka nüfusunun artması ve yerleşim alanının gittikçe büyümesi kaçınılmaz olarak, beledi ihtiyaçların daha fazla hissedilmesine neden oldu. 1880'lerin ikinci yarısında kendisi de genç bir belediye olan ve henüz emekleme aşamasında bulunan İzmir Belediye dairelerinin,[6] Karşıyaka'ya doğrudan hizmet götürmesi ise son derece zor görünüyordu. Bu nedenle İzmir Valiliği, Karşıyaka'da bir belediye kurulması ve bölgeden elde edilecek gelirle yine bölgenin kendi beledi ihtiyaçlarının karşılanabilmesi düşüncesiyle harekete geçti. Böylece Aralık 1887'de Karşıyaka Belediyesi kuruldu.[7] Elimizde kesin bilgiler olmasa da ilk aşamada Karşıyaka Belediyesinin, üst makam olarak sadece İzmir Valiliği'ni tanıyan bağımsız bir belediye şeklinde örgütlendiğini düşünüyorum. Çünkü Karşıyaka Belediyesi'nin kurulduğu 1887 yılında İzmir bile iki ayrı bağımsız belediye dairesine ayrılmıştı. Günümüzde Fevzi Paşa Caddesi'ne denk düşen bir hatla ikiye ayrılan İzmir'in Müslüman ve Musevi nüfusunun yaşadığı bölge birinci, daha çok gayrimüslim nüfusunun yaşadığı bölge ise ikinci belediye dairesinin yetki alanlarını oluşturmaktaydı. Bu belediye dairelerinin gelirleri, ihtiyaç duyulan hizmetlerin karşılanmasında yetersiz hale gelince 1889'da birleştirilmiştir.[8] O dönemde

benzer sorunları yaşayan Karşıyaka Belediyesi'nin de, bağımsızlığını kaybederek İzmir Belediyesi'ne katıldığı, ancak Karşıyaka'ya ilişkin beledi hizmetleri İzmir'den yürütmek zor olduğu için Karşıyaka'nın, İzmir'e bağlı bir belediye şubesi olarak kabul edildiği anlaşıyor.

Uygulamalardan anlaşıldığı kadarıyla belediye şubesi olma durumu, Osmanlı belediye hukukunda, önceleri, yeterli geliri olmayan, bu nedenle de önemli beledi hizmetlerin sağlanmasında daha güçlü bir merceinin yardımına muhtaç olan yerler için düşünülmüş bir çözümdü. Belediye şubelerinin, kendi bölge halkı tarafından seçilen bir belediye meclisi ve bir belediye reisi bulunuyordu. Bu şubeler, kanunla saptanmış olan beledi vergileri, kendi kadrosundaki görevliler aracılığıyla topluyor ve bir belediyenin, yerine getirmekle yükümlü olduğu hizmetleri kendi elemanları aracılığıyla ifa ediyordu. Doğaldır ki tüm bu işleri bütçesinin olanak verdiği ölçüde gerçekleştirebilirdi. Belediye şubeleri, bütçelerini kendileri hazırlasa da, hazırlanan bu bütçenin onaylanması veya üzerinde düzeltme yapılması merkez belediyenin yetkileri arasındaydı. Bölgede imtiyaz gerektiren yatırımlar konusunda girişimde bulunma yetkisi merkez belediyeye ait olduğu gibi, müteahhit aracılığıyla yürütülmek istenen işlerin münakasaya veya müzayedeye çıkarılması da yine merkez belediye tarafından gerçekleştiriliyordu. Örneğin 1893'te Karşıyaka Belediyesi'ne ait olan zebhiye (hayvan kesiminden alınan belediye vergisi) vergisi 16150 kuruş taban fiyatla İzmir Belediyesi tarafından müzayedeye çıkarılmış, artırmaya talip olanların İzmir Belediyesi'ne başvurmaları istenmişti.[9] Yine Karşıyaka Belediyesi'nin sandığına ait 1905 yılı iskele rüsumunun, bir yıl önceki bedeli olan 1310 kuruş üzerinden eski mültezimine ihale edildiği bilgisi de İzmir Belediyesi tarafından ilan edilmişti.[10]

Bu arada Karşıyaka Belediyesi tarafından gerçekleştirilen bazı uygulamalar basın tarafından İzmir Belediyesi'nce de benimsenmesi amacıyla örnek gösteriliyordu.[11] Karşıyaka Belediyesi de bölgenin hızla büyüyen ihtiyaçlarına, herhalde bütçesinin olanakları oranında cevap vermeye çalışıyordu. 1887-1908 arasını Karşıyaka Belediyesi'nin ilk dönemi olarak nitelendirirsek, bu dönemde doğrudan Karşıyaka Belediyesi'nin eliyle gerçekleşmiş iki önemli girişim saptayabiliriz. Bunlardan ilki, 1900 yılında, Karşıyaka tren istasyonundan Sogukkuyu'ya uzanan yolun vilayet başmühendisi, Karşıyaka mühendisi, İzmir Belediye mühendisi nezaretinde açılmasıdır.[12] Diğer ise 1904'de yeni bir belediye binasının inşa edilmesidir. Temeli 13 Mayıs'ta törenle atılan [13] bina için bütçeden 168 lira ayrılmıştı.[14]

Ancak anılan dönemde Karşıyaka'daki en önemli kamu yatırımı, İzmir Belediyesi tarafından gerçekleştirilen Karşıyaka tramvaylarıdır. İnşa düşüncesi ve ruhsat talebi Kasım 1904'e dayanan tramvay hatlarının, Karşıyaka iskelesinden Osmanzade (Aksoy) yönünden Papas İskelesi'ne (Bostanlı), Naldöken'e ve Sogukkuyu'ya doğru üç koldan ilerlemesi planlanmış ve ilk aşamada 591.580 kuruşa mal olacağı hesaplanmıştı.[15] İhalesi Mart 1905'te yapılan.[16] Karşıyaka tramvay inşaatını, İzmir tüccarlarından Avadis Efendi'nin kefil olduğu Agop Harenç, 485000 kuruşla ihaleyi kazanarak üstlenmişti.[17]

Aynı zamanda Göztepe Tramvay Şirketi'nin de yöneticisi olan Harenç Efendi, sarnameye göre, Karşıyaka'nın Donanmacı İskelesinden başlayarak üç kola

ayrılan ve birincisi Sogukkuyu'ya, ikincisi Osmanzade yönünde Papas Iskelesine ve üçüncüsü Naldöken'e varacak olan toplam 5750 metre uzunluğundaki tramvay hatlarını İzmir Belediyesi adına inşa etmeyi üstleniyor, ayrıca tramvay hattını, altısı açık ve altısı kapalı 12 vagonla birlikte teslim etmeyi kabul ediyordu.[18] Tramvay hatlarının bedeli ile Karşıyaka Belediyesi'nin gelirleri birlikte düşünüldüğünde, tramvay işini neden doğrudan İzmir Belediyesinin üstlendiğini anlamak kolay olacaktır. Çünkü Karşıyaka Belediyesi'nin 1905 yılı gelirlerinin toplamı 124000 kuruş civarındaydı. Belediye şubesinin aynı yıla ait masraflarını düştükten sonra eline kalan paraysa sadece 307 kuruştur. [19] Dolayısıyla Karşıyaka Belediyesi'nin mevcut gelirleriyle böyle bir tramvay projesini hayata geçirebilmesi hayalden öteye geçemezdi.

Kısa sürede inşası başlayan tramvay hattı bütün hatlarıyla yaklaşık bir yıl sonra tamamlandı.[20] Bir ay sonra düzenlenen yeni bir müzayedeye de işletme hakkı on yıllığına Franko-Belej Şirketi'nin İzmir'de bulunan su şirketi müdürü Mösyö Agust Kindorf'a ihale edildi.[21]

Tramvay hattının döşenmesiyle paralel yürütülen bir diğer çalışma, aydınlatmada kullanılacak olan havagazının Karşıyaka'ya getirilmesidir. Havagazı Şirketi ile yapılan anlaşmaya göre, tramvay hattı boyunca 100 adet havagazı feneri dikilecek ve kendisine yıllık 400 lira ödenecekti. [22] 400 liranın 100 lirası İzmir Belediyesi kasasından karşılanırken, geri kalan 300 lirası Karşıyaka Belediye şubesi tarafından toplanan vergilerden ödenecekti. Havagazı borularının döşenmesi Kasım 1906 başlarında tamamlandı ve 13 Kasım'da Karşıyaka sahili petrol yerine havagazıyla aydınlatılmaya başlandı. Ayrıca Karşıyaka'nın çeşitli yerlerine yüz tane havagazı feneri konuldu.[23]

Tramvayların vapur seferleriyle bağlantılı bir şekilde işlemeye başlaması, havagazının gelmesi, yeni yolların açılması, mevcut yolların iyileştirilmesi, İzmir'e telgraf hattının çekilmesi Karşıyaka'ya olan ragbeti büyük ölçüde artırdı. Örneğin, o zamana kadar taş ocağından ibaret ve hemen hemen gayri meskun olan Naldöken bile kısa sürede şenlendi[24]

Nitekim 1906'da yapılan bir sayımda, Karşıyaka'daki ve civarındaki nüfusun 10500 kişiye ulaştığı, bunlardan 9000'inin Müslüman, 1500'ünün de Hristiyan olduğu anlaşılmıştı. Aynı sayımda, bina sayısı 2706'sı Müslümanlara ve 600'si Hristiyanlara ait olmak üzere toplam 3306 olarak saptanmıştı. [25] Armonia gazetesi, Yamanlar suyunun Karşıyaka'ya getirilmesi projesi de gerçekleşti takdirde Karşıyaka'nın, "sakin ve asude bir hayat-ı mesudane" sürmek isteyenler için bütün üstünlüklere haiz olacağını yazmaktaydı.[26]

Ancak gazetelerin Karşıyaka hakkında yansıttıkları bu olumlu gelişmelerin yanında pek çok sorunun varlığı da gözden kaçmamaktadır. Armonia gazetesinin üstü kapalı bir şekilde dile getirdiği su sorunu, bunlardan sadece birisidir. Bataklıkların yarattığı tehlikeler, düzensiz yapılaşma, yolların yetersizliği, esnafın üzerindeki denetimsizlik, ulaşım da meydana gelen aksaklıklar vb. sorunlar hakkındaki şikayetler ve belediyenin bu sorunlar hakkındaki yetersizliği, II. Meşrutiyet'in ilanı ile birlikte gazete sütunlarına yağmur gibi akmaya başlayacaktır. Ve doğaldır ki tüm bu sorunlar, önce belediye yönetimini vuracaktır.

II. Meşrutiyet'in ilanını izleyen aylarda Karşıyaka'daki ilk değişim, belediye

meclisinde yaşandı ve istifa eden bazı üyelerin yerine yenileri geldi.[27] Ancak Mesrutiyet'in ilk aylarında yaşanan kaos, İzmir'de olduğu gibi Karsiyaka'da da vergilerin toplanamamasına ve Karsiyaka Belediyesi'nin, iflasın eşiğine gelmesine neden olmuştur. 18 Eylül 1908 tarihli bir gazete haberinde Karsiyaka Belediyesi'nin iki aydır vergilerini toplayamadığı gibi ihalelerin de yapılamadığı kaydedilmekte, belediye kasasında sadece 800 kuruşun kaldığı iddia edilmektedir. Buna karşılık belediyenin, havagazı şirketine temmuz - ağustos ayları için 4900 kuruş, temizlik müteahhidine 3210 kuruş, belediyeye gelir getirmesi için inşa edilen Papas iskelesinin tamirati nedeniyle kerestecilere 1423 kuruş, fenerciye 549 kuruş, kordonu sulayan işçilere 570 kuruş ve belediye çalışanlarına 2700 kuruş olmak üzere toplam 16590 kuruş borcu bulunuyordu. Parasını alamayan temizlik arabacıları çalışmayı durdurmuş ve havagazının kesilmesi tehlikesi ortaya çıkmıştı. Bunun üzerine Karsiyaka Belediyesi, basta İzmir Belediyesi ve bankalar olmak üzere 200 liralık bir borç arayışına girmişti.[28] Aynı sıralarda İzmir Belediyesi'nin de benzer sorunlarla uğraştığını ve borç para arayışı içinde olduğunu ekleyelim.

Karsiyaka'nın para sorununu nasıl çözdüğünü ve borçlarından kurtulduğunu bilmiyoruz, ancak 1909 yılının Karsiyaka Belediyesi için yeni bir dönemin başlangıcını oluşturduğunu söyleyebiliriz. Uzun bir aradan sonra Şubat 1909'da toplanan Aydın Vilayeti Umumi Meclisi, İzmir Belediyesi'nin üç daireye bölünmesini, Karsiyaka ve Buca şubelerinin de ayrı ayrı idare edilmesini kararlaştırdı.[29] İlerleyen yıllarda kentsel düzlemde büyük tartışmalara yol açan İzmir Belediyesi'nin üç daireye bölünmesi gerçekleşmediyse de, Karsiyaka Belediyesi, Umumi Meclisin kararını izleyen birkaç ay içinde bağımsız bir statüye kavuştu.

İzmir Valiliği bir yandan kentteki beledi yapıyı yeniden örgütlemeye çalışırken, diğer taraftan Karsiyaka'nın ulaşmış olduğu seviyenin, idari örgütlenmede "nahiye" haline gelmesini gerektirdiğini düşünüyordu. Bu amaçla Dahiliye Nezareti'ne gönderilen 19 Ocak 1909 tarihli Vilayet İdare Meclisi kararında, Karsiyaka'nın, sahip olduğu coğrafi konum nedeniyle büyük ragbet gördüğü, Kasaba hattında çalışan trenlerin, yeni açılan İzmir Karsiyaka şosesinde kira arabalarının, körfezde seyrüsefer eden şirket vapurlarının ve vapur iskelesinden Sogukkuyu, Alaybey

Naldöken ve Osmanzade iskelesinden geçerek Papas köyüne kadar, sahil boyunca işleyen tramvayların, ulaşım sorununu çözdüğü belirtilmekteydi. Karar yazısına göre bu gelişmeler, Karsiyaka'nın, yeni oluşmuş birtakım büyük ve düzenli mahallelere; Dedebaşı, Sıralı, Tahtacı, Sancaklı, Yamanlar, Şemikler, Boşnak, Tomaza ve Papas köyleriyle, üç bin haneye ve on üç bine yakın nüfusa ulaşmasını sağlamıştı. Yazının devamında, erkek ve kız ilk ve orta okullarıyla; sahil boyunca birtakım ecnebilerin ve konsolosların ikamet ettiği evleriyle; muntazam belediye dairesi ve telgrafhanesiyle pek çok nahiyeden daha büyük olan Karsiyaka'nın, nahiye hüviyetine kavuşturulması isteniyordu.[30] Dahiliye Nezareti, Valiliğe gönderdiği cevabi yazıda Karsiyaka'nın nahiye haline getirilmesinin "derdest arz ve istizan" bulunduğu belirtmesine [31] karşın bir sonuç çıkmadığı anlaşıyor.

Bu girişimin, bir iki ay sonra Osmanlı hükümet merkezinin 31 Mart ayaklanmasıyla birlikte büyük bir kargaşaya sürüklenmesi ve akabinde meydana gelen saltanat değişikliği hengamında gürültüye gittiğini düşünebiliriz. Ayrıca

unutmamak gerekir ki, Karşıyaka'nın nahiye haline getirilmesine çalışan Rauf Paşa, aynı ay içinde yani Ocak 1909'da görevden alınmış, halefleri Galip Bey, Mehmet Ferit Paşa ve Müşir Kazım Paşa da birkaç ay valilik yaptıktan sonra vilayetin belli başlı sorunlarına bile nüfuz edemedi aynı akıbet yaşamaktan kurtulamamışlardı. Daha sonra İzmir valiliğine atananların makamlarının da, daha uzun ömürlü olduğu söylenemez.

Biz yine Karşıyaka Belediyesi'ne dönecek olursak; Belediye bağımsızlığını elde etmişti etmesine ama mevcut gelirleri belediye hizmetleri yerine getirmesine yetmiyordu. Üstelik İzmir Belediyesi, Karşıyaka'nın kendisinden ayrıldığını belirterek havagazi şirketine ödemekte olduğu 100 lirayı kesmiş, onu da ödemek Karşıyaka Belediyesine kalmıştı. Buna karşılık Karşıyaka Belediyesi, Karşıyaka tramvaylarından elde edilen gelirin kendisine verilmesi için Valilik'e başvurmuş, ancak talebi İzmir Belediye bütçesinin açık vereceği gerekçesiyle başta reddedilmişti. [32] Karşıyaka Belediyesi'nin ısrarlı itirazları üzerine Vilayet İdare Meclisi yeniden toplanarak tramvaylardan elde edilen gelirin İzmir Belediyesiyle Karşıyaka Belediyesi arasında eşit şekilde paylaştırılmasını kararlaştırmıştı. İzmir Belediyesi buna yanaşmayınca da konu Şura-yı Devlet'te incelemeye alınmıştı. [33]

Bu arada mali yetersizlikler nedeniyle Karşıyaka Belediye yönetimi istifaya etmiş, yeniden yapılan seçimler sonrasında İzmir'in önde gelen tüccarlarından Bezzazzade Hacı Mustafa Efendi belediye reisliğine getirilmişti. Onunla birlikte Bekir Behlül, Leblebicizade Fazıl, Manolaki Petrokokino, Alfred Bernseli, Aleksandr Garev ve Petro Apostoledi yeni belediye yönetimini oluşturmıştı. [34]

Ne yazık ki şanssızlıklar bir türlü Karşıyaka Belediyesi'nin yakasını bırakmadı. Tramvay hasılatının belediyeler arasında paylaşılması kararının Şura-yı Devlet tarafından onaylandığı haberi gazetelerde yayınlandığı sırada 4 Ocak 1910'da Bab-ı Ali yangını vuku buldu [35] ve konuyla ilgili tüm belgeler kül oldu. Yazışmaların tekrarlanması ve konunun yeniden incelenerek karara bağlanması iki yıl daha sürmüş, [36] Karşıyaka Belediyesi, tramvay gelirlerinden ancak 1912 ortalarından itibaren yararlanmaya başlayabilmiştir [37]

1912'de görev süreleri dolan belediye meclisi üyeleri için yapılan seçimlerde, yine aynı kişilerin seçilmesine ve Bezzazzade Hacı Mustafa Efendi'nin belediye reisliğinin devam etmesine bakılırsa Karşıyaka Belediyesi'nin biraz istikrar kazandığı düşünülebilir. [38] Hatta 1913'te Karşıyaka'nın elektrikle aydınlatılması bile gündeme gelmiştir. [39]

I. Dünya Savaşı süresince Karşıyaka Belediyesi'nin yapısındaki gelişmeler ve çalışmaları hakkında bilgi sahibi değiliz. Kâğıt darlığı nedeniyle gittikçe küçülen ve sayfa sayısı azalarak en sonunda tek yaprağa düşen gazeteler, sütunlarını daha önemli gördükleri olaylara teksif etmiş olmalıdır. Yalnızca Mütareke döneminde çıkan haberlerden, I. Dünya Savaşı yıllarında Karşıyaka Belediye reisinin değiştiğini ve Bezzazade Hacı Mustafa Efendi'nin yerine Halit Bey adında bir şahsın geldiğini öğreniyoruz. [40] Aynı haberlerden öğrendiğimiz bir başka önemli gelişme ise 1918 yılı başlarında Karşıyaka Belediyesi'nin lağvedilerek yeniden İzmir Belediyesi'ne bağlı bir şube müdürlüğü haline getirilmesidir. Gazete, o sırada hakim olan anlayış doğrultusunda, görevinden ayrılan Vali Rahmi Bey'in

bu uygulamasını eleştirerek aktarmakta ayrıca, Vilayet İdare Meclisi'nin, Nureddin Paşa'nın valî vekili olarak atanmasıyla birlikte Karşıyaka Belediyesi'nin yeniden bağımsız bir yapıya kavuşturulması kararını verdiğini bildirmektedir. 29 Ocak 1919 tarihine ait olan bu gazete haberine göre, alınan bir başka karar, yeni bütçenin mart ayında düzenlenecek olması nedeniyle, işlemlerin ve belediye seçimlerinin mart ayına kadar Vilayet Mektupçusu Vasfî Bey'in nezaretinde tamamlanmasıdır.[41] Nitekim şube müdürlüğüne seçimlerin yapılmasına kadar, Karşıyaka Belediye'sinin lagvedilmesi sırasında reis olan Halit Bey getirilmiştir. [42]

Mütareke döneminde İzmir'in geleceği konusundaki kaygıların ön plana çıktığı bir ortamda, Karşıyaka Belediye'sinin yeni yönetimini belirleyecek olan seçimlerin sürekli ertelendiği anlaşıyor. Nurettin Paşa'nın yerine valiliğe atanan İzzet Bey'in, önce eski yönetimin devam etmesini istemesi, daha sonra seçime gidileceğini açıklaması da sonuç getirmemiştir. [43] Daha sonra da işgalle birlikte, yapılacak olan seçimler tamamen unutulmuş olmalıdır. 1 Mart 1920'de, büyük olasılıkla Yunan işgal yönetiminin isteğiyle, Karşıyaka Belediyesi reisi ve üyeleri Vilayet İdare Meclisi'ne çağırılmış, belediyenin çalışmaları sorgulanmış, Halit Bey görevinden alınarak yerine üyelerden Hüsnü Bey'in getirilmesi kararlaştırılmıştır.[44] İşgal döneminde Karşıyaka Belediyesi ve faaliyetlerini arkadaşım Doç. Dr. Engin Berber'in sunacağı bildiriden öğreneceğiz.

İzmir'in Kurtuluşu'nu izleyen aylarda yeniden yapılanan Karşıyaka Belediyesi'nin başına, daha sonra Altay soyadını alacak olan Fikri Bey (Fahrettin Altay'ın kardeşi) getirildi. Fikri Bey, belediyenin lagvedilerek Karşıyaka'nın, İzmir Belediyesi sınırlarına dahil edildiği Temmuz 1930'a kadar bu görevini sürdürdü.

Karşıyaka Belediyesi'nin Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki serüveni, mali sorunlarını bir türlü çözümleyememesi nedeniyle büyük sıkıntılar içinde geçmiştir. Bütün bu sıkıntıları, belediyenin düze çıkma çabalarını, halkın şikayetlerini ayrıntılı olarak tek bir bildiri çerçevesinde incelemek mümkün olmadığından sizlere ancak belli olayları özetleyeceğim. Yukarıda da belirttiğimiz gibi, Karşıyaka Belediyesi'nin sorunlarının temelinde, İzmir ve diğer tüm belediyelerde olduğu gibi gelirlerinin yetersizliği yatmaktaydı. Buna karşılık Büyük İzmir yangınından Karşıyaka'nın etkilenmemesi, büyük ragbet görmesine ve nüfusunun kısa sürede artmasına yol açmıştı. Ev fiyatları kısa sürede yükselmiş ve İzmir'deki gibi konut krizi başlamıştı. 1923'te düzenlenen bir istatistige göre, Alaybey tersanesinden Bostanlı İskelesi'ne kadar uzanan, Sıralı, Yamanlar, Semikler, Çıgılı, Sancaklı, Alurca Tahtacı, Boşnak ve Eski Dedebaşı köylerini de içine alan Karşıyaka Belediyesi sınırları içindeki 1444 hanede, 6707 kişi yaşamaktaydı. 1924'de bir gazeteye mülakat veren Belediye reisi Fikri Bey, Belediye'nin hizmet verdiği bölgede yaklaşık 20000 kişinin yaşadığını belirtmiştir ki bu, o günkü İzmir nüfusunun altıda biri demektir.[45] 1924 yılında İzmir Belediyesinin bütçesi 800.000 liraya yakın tahmin edilirken, Vilayet İdare Meclisi tarafından onaylanan aynı yıla ait Karşıyaka Belediyesinin bütçe gelirleri ise yalnızca 61650 liraydı. Bu miktar, neredeyse gelirsizlikten yakınan ve bu nedenle hiçbir şey yapamadığını ileri süren İzmir Belediyesinin gelirlerinin 1/13'üdür.

Tabii ki parasızlık, sadece Karşıyaka Belediyesi'nin sorunu değildi; İzmir

Belediyesi ve diğer belediyeler de aynı dertten mustarıptı.[46] Nitekim hükümet, yeni belediye kanunu hazırlanıncaya kadar belediyelerin mali sorunlarına çare olabilecek önlemlerin arayışına girmiş ve 26 Şubat 1924'de Belediye Vergi ve Resimleri Kanunu'nu çıkartmıştı. Kanunun öngördüğü en önemli gelir kaynaklarından biri, ilk kez 1914'de yani İttihat ve Terakki zamanında getirilen ancak devam ettirilemeyen oktrova vergisiydi. Belediye sınırları içine sokulacak olan esyalardan alınan ve eşyanın değeri üzerinden belirlenen oktrova vergisi, şimdi, belediyeler için yeniden bir gelir kaynağı olarak gündeme gelmişti.

Karşıyaka Belediyesi'nin oktrova vergisi almaya başlaması, belediye üzerinde yeni bir tartışmanın başlamasına neden oldu. Çünkü her ne kadar Karşıyaka, ayrı bir belediyenin yönetimindeyse de İzmir'in bir mahallesi gibiydi. Karşıyaka'da ikamet edenlerin çoğu İzmir'de çalışıyordu. Dolayısıyla İzmir'de oktrova vergisini ödeyerek satın aldıkları eşyayı Karşıyaka'ya sokarken, bir de Karşıyaka Belediyesi'ne oktrova vergisi ödemek zorunda kalacaklardı.[47] Çözüm olarak Karşıyaka Belediyesi'nin ya İzmir Belediyesi'yle anlaşması ya da lağvedilerek İzmir Belediyesi'ne ilhak edilmesi öneriliyordu.

Bu arada Karşıyaka'daki alt yapı eksikliklerinin sıkıntısı gün geçtikçe büyüyordu. Halkapınar'dan sonra bölgenin en büyük bataklığına sahip Bostanlı, basta malarya olmak üzere birçok hastalığın kaynağı idi. Doğru dürüst kanalizasyon tesisatı yoktu ve uzun yıllardır bakımsız kalan yollar da acil müdahale gerektiriyordu. Mevcut aydınlatma sebekesi, nüfus artışı nedeniyle yetersiz kalmıştı. Tüm bu sorunların yanısıra, halkın eğlence mekanları ve park taleplerini bir tarafa bırakacak olursak Karşıyaka'nın en önemli sorunu susuzluktu. Zira su ihtiyacı, tamamen taşıma sularla ya da kuyu suyuyla karşılanmaya çalışılıyordu. Bostanlı, Turan ve Bayraklı taraflarına ise belediye neredeyse hiç uğramamıştı.[48]

Tüm bu sorunların, Karşıyaka Belediyesi'nin mevcut yapısıyla ve gelirleriyle çözülmesini beklemek, hayalden başka bir şey değildi. Ayrıca Amerika ve Avrupa mali piyasalarındaki krizin, yakında Türkiye'yi de etkileyeceği tahmin ediliyordu. Sorunlar ya doğrudan merkezi hükümet eliyle çözülecekti ya da İzmir Belediyesi devreye girecekti. Sonuçta Karşıyaka Belediye'sinin lağvedilerek Karşıyaka'nın, İzmir Belediyesi'nin sınırları içine alınması tercih edildi. Bu kararın alınmasında, o sıralarda İzmir Belediyesi'nin İş Bankası'ndan borç olarak aldığı iki milyon liranın bir bölümünü Karşıyaka'daki sorunları çözmek amacıyla kullanabileceği düşüncesinin de etkili olduğu söylenebilir.

Nitekim haber basına yansıdığı anda, Karşıyaka Belediyesi'nin lağvedilmesi değil, bankadan alınan paradan, Karşıyaka'ya ayrılacak 300000 lira ile neler yapılabileceği tartışma konusu olmuştur. Hatta Anadolu gazetesi, "Bu parayla ne yapılmalıdır?" başlığıyla bir anket bile başlattı.[49] İşin ilginç Karşıyaka Belediye reisi Fikri Bey bile bu ankete katılmış; 200 bin liranın şirket aracılığıyla Halkapınar'dan su getirtmeye, 50 bin liranın Alaybey kanalizasyon işinin tamamlanmasına, geriye kalan 50 bin liranın da Osmanınzade, Alaybey, İskele ve Sogukkuyu caddelerinin taş döşeme işine harcanmasını savunmuştu.[50]

Dahiliye Vekaleti'nden emir gelmesinden[51] sonra, gerekli işlemler tamamlanarak, Karşıyaka 10 Ağustos 1930'dan itibaren İzmir Belediyesi sınırlarına dahil edildi.[52] 12 Ağustos'ta Dahiliye Vekaleti'nden gelen bir başka emirle

Karşıyaka - İzmir arasındaki Bayraklı, Turan ve Naldöken köyleri de İzmir Belediyesi sınırlarına katılınca İzmir Belediyesi'nin bütünlüğü sağlanmış oldu Anadolu.[53]

İzmir Belediyesi'nin Karşıyaka'da nasıl örgütlendiği, Karşıyaka'nın sorunlarının nasıl çözüldüğü ya da Karşıyaka'nın yeniden bağımsız bir belediyeye nasıl kavuştuğu başka bir araştırmanın konusu olacak kadar geniştir.

Şimdilik, günümüz Karşıyaka'sının İzmir Belediyesinin idari yapısında farklı bir yere sahip olduğunu, Karşıyaka şube müdürünün diğer şube müdürlerine göre daha yetkili olduğunu, belediye seçimlerinde bile Karşıyaka adaylarının ayrı olarak listelendiğini belirtmekle yetinelim.

## NOTLAR

1. Ahenk, 17 Mart 1906.
2. Armonia, 14 Kasım 1906'dan akt. Ahenk, 15 Teşrin-i sani (Ekim) 1906.
3. Tuncer Baykara eskiden beri İzmir'in en güzel bir mesire yeri olan Karşıyaka'nın XIX. yüzyılın başından itibaren kalabalıklaşmaya başladığını, bu yıllarda kıyıda evleriyle baharları gidilen bir yer olduğunu kaydetmektedir. İzmir Şehri ve Tarihi, İzmir, 1974, s. 44.
4. Hamidiye Vapur Şirketi konusunda bkz. Sadık Kurt, "İzmir Körfezinde Ulaşım (1884-1914", DEÜ ALİTE, İzmir, 1988 [yayınlanmamış yüksek lisans tezi] ve Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", İzmir Tarihinden Kesitler, İzmir, 2000, s. 249-284.
5. Akt. Sabri Yetkin, "Karşıyaka ve Karşıyaka Spor Kulübü Tarih Araştırma ve Yazım Projesi" basılmamış metin, s. 4.
6. İzmir Belediyesi için bkz. Erkan Serçe, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye, İzmir, 1998.
7. 1877 tarihli Vilayat Belediye Kanunu sadece şehir ve kasaba statüsündeki idari birimlerde belediye kurulmasını öngörüyordu. Giderek gelişen ancak her iki kategori içine de girmeyen yerleşim yerleri için belediye ihtiyacı ortaya çıkınca yeni bir düzenleme kaçınılmaz hale gelmişti. Sonuçta 11 Kasım 1886 tarihli bir 'İrade-i seniyye' ile vilayet idare meclisince de uygun görüldüğü takdirde, nahiye merkezlerinde ve "kabil-i imar olan" büyük köylerde belediye kurulabileceği duyuruldu. Serçe, A.g.e., s. 39.
8. Serçe, A.g.e., s. 61-72.
9. "İzmir Belediye Dairesinden", Hizmet, 15 Mart 1893.
10. Ahenk, 14 Nisan 1905.
11. Örneğin Ağustos 1893'te Karşıyaka belediye reisinin halkın sağlığını korumak amacıyla çeşitli tedbirler alması, kasap ve sebze dükkanlarını denetleyerek çürük ve ham meyve ile kokmuş etleri denize attırmasını Armonya gazetesinden okuyan Ahenk gazetesi yazarı, aynı tedbirlerin İzmir Belediyesi tarafından da alınmasını önermekteydi. Ahenk, 2 Ağustos 1893.
12. Ahenk, 16 Mart 1900.
13. Ahenk, 13 Mayıs 1904.
14. Ahenk, 27 Nisan 1904.
15. Ahenk, 25 Teşrin-i sani (Kasım) 1904.
16. "Daire-i Belediyeden", Ahenk, 14 Mart 1904.
17. Ahenk, 29 Mart 1905.
18. Ahenk, 29 Mart 1905.
19. Ahenk, 9 Teşrin-i evvel (Ekim) 1906. Karşıyaka Belediyesi'nin 1907 yılı gelirleri [111684 kuruş] daha da düşmüştür. Salname-i Vilayet-i Aydın, 1326 Hicri senesi, def'a 25, s.106.
20. Ahenk, 27 Nisan 1906.

21. Ahenk, 27 Mayıs 1906.
22. BOA, DH. İD., 23 Nisan 328 tarihli teskere, 38-2/18.
23. Gazete haberinde yakılmaya başlanan havagazı lambalarının yanında 97 tane petrol lambasının bırakıldığı kaydedilmektedir. Ahenk, 11 Teşrin-i sani ve 28 Teşrin-i sani (Kasım) 1906.
24. Ahenk, 4 Ağustos 1906.
25. Ahenk, 15 Teşrin-i sani (Kasım) 1906.
26. Aynı yerde.
27. 1908'de Karşıyaka Belediyesi Meclisi, Hacı Bekir Efendizade Emin Efendi'nin riyasetinde Hacı Mehmet Efendi, Bezzazzade Hacı Mustafa Efendi, Dava Vekili Toma Andonyadi Efendi, Simon Bey ve Bivokyan Efendi'den oluşuyordu. Doktor kadrosunda Agazaryan Efendi ve Katip kadrosunda da Mustafa Efendi'nin görev aldığı Karşıyaka Belediyesi'nde bir tahsildar ve üç belediye çavuş bulunuyordu. Salname-i Vilayet-i Aydın s. 106.
28. Hizmet, 18 Eylül 1908.
29. Ahenk, 23 Şubat 1909, İttihat, 25 Şubat 1909.
30. "Aydın Vilayeti'nden Dahiliye Nezareti'ne 6 Kanun-ı Sani 1325 (19 Ocak 1909)'da gönderilen tahrirata ekli 30 Kanun-ı Evvel 1325 (12 Ocak 1909) tarihli Meclis-i İdare-i Vilayet Kararı", BOA, DH.MUL, 59.1/52.
31. "Dahiliye Nezareti'nden Aydın Valiliğine gönderilen 14 Kanun-ı Sani 1325 (27 Ocak 1909) tarihli tahrirat", BOA, DH.MUL, 59.1/52.
32. İttihat, 23 Ağustos 1909.
33. "Dahiliye Vekaleti'nden Sadaret'e", BOA, DH. İD., 38.2/18, 30 Nisan 1327 (13 Mayıs 1911)
34. İttihat ve Ahenk, 5 Mayıs 1910.
35. 4-5 Ocak 1910 gecesı meydana gelen yangın Şura-yı Devlet ve Dahiliye nezaretleriyle Sadaret dairesinin bir kısmını kül haline getirmiş ve bir çok evrak yanmıştı. İsmail Hami Danişmend, İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi 4, İstanbul, 1972, s. 383.
36. "Dahiliye Nezareti'nden Aydın Vilayetine tahrirat", BOA, DH. İD., 38.2/18, 28 Nisan 1328 (11 Mayıs 1912)
37. Ahenk ve Anadolu, 5 Haziran 1912.
38. Anadolu, 9 Nisan 1912.
39. Ahenk, 21 Eylül 1913.
40. Ahenk, 7 Şubat 1335 (1919).
41. Ahenk, 29 Kanun-ı Sani (Ocak) 1335 (1919).
42. Ahenk, 7 Şubat 1335 (1919).
43. Ahenk, 6 Mayıs 1335 (1919).
44. Ahenk, 3 Mart 1336 (1920).
45. "Karşıyaka Belediye Reisi İle Mülakat", Ahenk, 18 Ağustos 1340.
46. Bkz. Serçe, A.g.e., 228-232.
47. Ahenk, 24 Mayıs 1340 (1924).
48. Sorunlar hakkında bkz. M. Şevki, "Karşıyakamız", Ahenk, 27 Nisan 1926, Ahenk, 25 Temmuz 1930.
49. Anadolu, 24 Temmuz 1930.
50. Anadolu, 27 Temmuz 1930.
51. Anadolu, 30 Temmuz 1930.
52. Anadolu, 11 Ağustos 1930.
53. Anadolu, 14 Ağustos 1930.