

İzmir Bahriye Birliği ilk olarak 1913 yılında kurulmuştur. Bu tarih, adım adım Birinci Dünya Savaşı'nın rüzgârlarının duyumsanmaya başladığı, ancak aynı zamanda İttihat ve Terakki Cemiyeti iktidarının milli bir ekonomi ve burjuvazi yaratma çabalarının en ayyuka çıktığı günlere denk geliyordu. İşte söz konusu dernek, daha o yıllarda böyle bir hava ve heyecan ortamı içinde kurulmuştu. Anlaşılan o ki, savaş yıllarında etkinliğini kesmek zorunda kalmış ve türlü dayatmalar ve zorluklar nedeniyle etkinliğine son vermek zorunda kalmıştı. Ardından 1923 yılında, o günlerin heyecanlarını ve coşkusunu belleklerinde taşıyan İzmirli meslek grupları bir araya gelerek etkinliğine son veren birliği yeniden kurma yoluna gittiler. Deniz taşımacılığı alanında etkili kurum ve işletmelerin üyeleri bir araya gelerek, günler süren çalışma sonunda bir de yönetmelik / (nizamname) oluşturdular. Yönetmelik çalışmaları 1923 yılının sonlarında gerçekleştirilmiş, metin 1924 yılında İzmir'de, Hafız Ali Matbaasında bastırılmıştı[2][2]. Bu yönetmelik bir kaç açıdan önemlidir. İlk olarak, o günlere dek Türkiye'nin en kozmopolit kentlerinden birisi olan İzmir'de denizcilik alanında etkili olan işletmeleri topluca görme olanağını bulmaktayız. Bunun ötesinde, bu işletmelerde etkili olan kişilerin kimlikleri ve etnik ya da kültür aidiyetleri konusunda bilgi edinmekteyiz. Yönetmelikte birliğin kuruluş gerekçesi, yönetim yapısı ve işleyişi ile ilgili ayrıntılı bilgiler ortaya konulmuştu. Gerek yönetim kuruluna gerekse işleyiş biçimine bakıldığında, hala Türkiye'de bu tarihlerde yabancı kumpanyaların ve deniz işletmelerinin tam bir egemenlik kurulduğu açık biçimde görülüyordu. Kurucular birliğin kurulması için ön görüşme yapmış, yasal gerekliliklerini yerine getirmiş ve ardından da İzmir Vilayeti'ne bir kuruluş dilekçesi vermişlerdi. Dilekçenin verildiği tarih, 27 Ekim 1923'tü. Bu tarih, genç Türkiye cumhuriyetinin ilanından iki gün öncesine denk geliyordu. Lozan Antlaşması imzalanmış; yeni bir ekonomik açılım sürecine girilmişti. Bu dilekçe İzmir Valiliği'nce uygun görülmüş ve ardından birliğin kurulmasına ilişkin bir ilmuhaber hazırlanmıştı. İzmir Valisi Aziz imzasını taşıyan ilmuhabere göre, İzmir'de artık bir İzmir Bahriye Birliği kurulmuştu. Birlik reisi, Haşim Ramiz Bey'di. Valilik yaptığı incelemede, birlik kuruluşunu cemiyetler yasasına uygun bulmuştu. Birliğin yönetim kurulu ise; Jerom Posiç, Leones Giriz, Handrikis Van der Zee, Elgardi Rone, Rişar Oliviye, Henri İşperko, Hebert Vitol efendilerden oluşuyordu. Bu kişilerle ilgili polis müdüriyeti inceleme yapmış ve birliğin cemiyetler kanununa uygun olarak kurulduğu böylelikle anlaşılmıştı. Hacim Ramiz Bey, Türkiye Seyri Sefain İdaresi Acenteliği yapıyordu. İkinci başkan ise Jerome Pussich'ti. Bu kişi, Laster Zilberman Limitedin müdürlüğünü yapmaktaydı. Genel Sekreterliğini de Leonce Guys yapmaktaydı. Bu kişi de Messageries Maritimes ve Fraissinet Mulqahşaya'nın acenteliğini yapıyordu. Veznedarı Richard Kohen'di. Bu kişi de Khedivial Mail Line'nin acenteliğini yapmaktaydı. Birliğin müşavirleri de o dönemin en büyük kumpanyalarından birisi olan Loid Triestino Acentelerinden Rene Elgardi; Albert Missır, Charles Maltas, Hendrick Van der Zee'ydiler. Albert Missır Societa Italiana di Servizi Maritimi ve Societa di Navigazione acenteliğini yapmaktaydı. Charles Maltas ise, Ellerman Lines Ltd.'nin acentesiydi. Bunun yanı sıra aynı kişi General Steam Navigation Co.Ld. ve Deutsche Levante Linie'nin acentesiydi. Hendrick van der Zee ise, Furness Withy Co.Ld'nin, Compagnie Royale Deerlandaise de Navigation a vapeur ile Deutsche Levante Linie'nin acenteliğini gerçekleştiriyordu[3][3].

İzmir Bahriye Birliği'nin nizamnamesi 18 Ekim 1923 tarihli genel kurul toplantısında kabul edilmişti. Buna göre; önce İzmirde bir Bahriye birliğinin kurulmuş olduğu belirtiliyordu. Birliğin amacı, İzmir'de seyri sefaini, yani gemilerin gidiş gelişi ve yük taşımalarını ilgilendiren sorunların tümünü çözmek, düzenlemek ve gemi sahiplerinin ve mümessillerinin ortak haklarını

tüccar zümresi arasında korumaktı. Bunlar arasında çıkacak anlaşmazlığı başarılı biçimde barış yoluyla çözmek de birliğin amaçlarından biriydi[4][4].

Buna göre, İzmir limanı ve çevresine uğrayan ya da adı geçen yörede seyreden gemilerin şirketleri temsilcileriyle, bütün gemi donanımcıları birliğin etkin üyeleri olarak kabul ediliyorlardı. Birliğe kimlerin kabul edileceğine yönetim kurulu karar veriyordu. Birliğe kabul biçimleri yönetim kurulu tarafından kararlaştırılmakta ve birliğe üye olabilmek için yirmi yaşından küçük olmamak gerekmekteydi. Birliğin bir yönetim kurulu vardı. Bu birlik genel kurulunda bir yıl süreyle seçiliyordu. Yönetim kurulu azalarının yeniden seçilmesi olanaklıydı. Bütün üyelerin katılımıyla oluşan birlik genel kurulu her yıl aralık ayında toplanıyordu. Genel kurul sayısının yarısından bir fazlası olmadıkça toplanması mümkün olmuyordu. Bunun için ikinci bir çağrıya gerek vardı. Bu kez toplantıya gelen üyelerden nispi çoğunluk aranmaktaydı. Heyet yönetim üyeleri gizli oy ile ve mevcut üyelerin oy çokluğuyla seçileceklerdi. Yönetim kurulundan birinin ölüm, istifa ya da kaybolması durumunda yönetim kurulu genel kurulun toplanmasına gerek kalmadan, geçici olarak birini seçebiliyordu. Yönetim kurulu seçimi izleyen sürede derhal kendi aralarında gizli ey ve mutlak çoğunluk suretiyle bir başkan, bir başkan yardımcısı, bir kâtabi umumi ve bir de veznedar seçecekti. Bundan başka yönetim kurulu üyelerinin isteği üzerine yönetim kurulu olağanüstü olarak toplanmaya, davet etmeye zorunlu olacaktı. Birlik işlemleri ve görevleri yıllık olarak verilen nakit aidatlardan sağlanacaktı. Bu hisselerin oranı yıllık yirmi dört altından fazla olmamak üzere yönetim kurulu tarafından sağlanacaktı. Birlik nakit, mal ve emvalinin yönetimi, yönetim kurulunun ait olup, bu heyet yönetim biçimine uygun olarak her yıl genel kurula bir raporla yapılanları sunacaktı.

Yönetim Kurulu Üyeleri de şunlardı: Hacim Ramiz Bey (Seyri Sefain), MM.T.Bowen Rees, (Agence maritime d. Orient) Mr. E. Guiffroy (Counard Steamship Co.Ltd.; M.M.Olivier, W.F.Van der Zee, Mr. Pussich Jerome.MM.Dabcoviç, MM. Efraim Cohen's Sons, Algardi Rene, MM. F.Danon, MM.H. Sperco, Mr. Guys Leonce, MM.De Andria et A. Missir, MM. H.Sperco, , MM. De Andria, A. Missir, C. Whittall, Bowen Rees... di[5][5].

Bu kişiler, Seyri sefain, America Levant Line Ltd., Maritime d'Orient, Counard Steamship Co. Ltd. Deutsche Levante Linie, Deutsche Orient Linie, Egypt Levant Line Ltd. Ellerman Lines Ltd., Furness Vithy Co.Ltd.; General Steam Navigation Co.Ltd., Chadivial Mail Line, Lloyd Triestino, Lloyd Marittimo İtaliano, Llyod Royal Belge, Messageries Maritimes, Puglia Socuate di Navigazione a Vapore, Royale Neerlandaise de Navigation a Vapeur, Sociate İtaliana di Servizi Maritimi, The Moss Steamship Co.Ltd., The Svedish Orient Line firmaları temsilcileriydi[6][6].

Bu karmaşık yapı, Türkler'in nasıl bir başlangıç yaparak denizcilik işlerine yöneldiğinin en önemli göstergesiydi. Türkler, büyük ölçüde Cumhuriyetin başlarında denizlerden dışlanmış ya da uzak durmuş bir durumdaydılar. Denizcilik konusunda atılan adımların, ulusal bağımsızlık yolunda ne denli önemli hamleler olduğunu belirtmeye bile gerek yoktu.

DEU. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitü Müdürü Doç. Dr. Kemal ARI

