

İzmir'e Hoşgeldin Elektrik...

18 Ekim 1928



Elk. Müh. Ahmet Becerik
ahmet.becerik@emo.org.tr

Yirminci yüzyılın başlangıcı elektrik tesislerinin yapımı konusunda yurdumuzda ilk çalışmaların yapıldığı yıllardır. Özellikle kentlerin elektrik tesislerinin kurulmasında bazı çabalar görülür. Ülkemiz sınırları içinde kent elektrikleştirilmesinde ilk sırayı alan İzmir'deki girişimler, II. Abdülhamit döneminde gündeme gelmiştir. 1899 yılından başlayarak yabancı kişi ve kuruluşlara verilen ayrıcalık (imtiyaz)larla 1905 yılında İzmir'in elektrikle aydınlatılması konusunda sınırlı çalışmalar yapıldığı bilinmektedir. 1908 yılında meşrutiyetin ilanı sonrasında, İzmir Belediyesi özellikle o yıllarda önemli bir ulaşım aracı olan tramvayların gelişmiş ülkelerdeki gibi elektrikle çalıştırılması amacıyla yönelik olarak kent içinde ayrıcalık sahibi olan Belçika kökenli tramvay şirketini satın alma ve kente elektrikle aydınlatma şebekesi yapılması konusundaki tekliflerine, Osmanlı hükümeti, belediyelerin bu tür girişimlerine karşı olduğunu ve bu konularda ayrıcalık verme yetkisinin merkezi yönetimde olduğunu açıklamakta gecikmedi. Nitekim İzmir'in elektrikle aydınlatılması ayrıcalığı 1913 yılında hükümet kanalıyla İzmir tramvaylarını işleten

Traction-Electricite adlı şirkete verildi. Ancak Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nın araya girmesi şirketin çalışmaya başlamasına fırsat vermedi.

İzmir'in kent aydınlatması genel olarak 1922 yılına kadar hava gazı ile sağlanmaktaydı. Büyük yangında (13-18 Eylül 1922) hava gazı şebekesinin büyük ölçekte hasar görmesi üzerine bazı özel kuruluşlar ortaya çıkarak kentten kimi kesimlerini elektrikle aydınlatmaya başlamışlardı. 1924 yılında kentte hem hava gazı hem de elektrik kullanılıyor bu konuda kamuoyunda ve belediyede tartışmalar yaşanıyor. Kimi kişi ve kuruluşlar elektriğin kent için tehlikeli olduğunu ve kentten tümünü aydınlatmada yetersiz kalacağını ve hava gazının elektriğe göre daha ucuz olduğunu öne sürmekteydi. Uzun yıllardır süregelen elektrikli tramvay konusu kentten gündemine yeniden girmiş ve kentten yangın yerlerinde yapılan imar çalışmaları ile birlikte değerlendirilmelere konu olmakta, basın organlarında da yaşanan tartışmalar, yerel yönetimi sorunu çözme amacıyla "elektrik fabrikası" kurulması kararının verilmesine yöneltti. İlk olarak Güzelyalı sonrasında Bahribaba'da kurulması

öngörülen tesisin, kentten gelişmesi ve halk sağlığı açısından sakıncalı bulunması görüşleri karşısında 17 Mart 1925 tarihinde belediye, 1913 yılında ayrıcalık verilen yabancı ortaklıkla imzalanan sözleşmeye ek sözleşmeyle o gün için kentten yerleşim merkezinin kara, demir ve deniz yollarının kavşak noktası olan Darağacı'nda (Alsancak) kurulmasında uzlaşmıştır. 1926 yılında İzmir Hava gazı Fabrikasının yakınındaki alanda kamulaştırma yapılmış ve aynı yılın Mart ayında Traction-Electricite şirketi tarafından kurulma çalışmalarına başlanmış ve 12 Mayıs 1926 günü temel atma töreni yapılmıştır. Fabrika binasının temelinden su çıkması ve değişik nedenlerle inşaat işinin sürdürülmesinde yaşanan sorunların getirdiği gecikmeyle birlikte 18 Ekim 1928 günü hizmete girmiştir. Ülkemizin ilk linyit kömürü kullanan 2x2,5 MW gücündeki elektrik tesisinin verdiği enerji ile İzmir kentinde küçük sanayi hareketlenmiş, atlı tramvaylar yerini elektrikli tramvaylara bırakmış kentten en önemli semtleri ve ana caddeleri aydınlatılmıştır.

Cumhuriyetin başlangıç yıllarında ülkemizde elektrik üretim ve dağıtım tesislerinin kurulmasına



1928 yılı İzmir Devlet Tiyatrosu (eski Halkevi) önünde yeni dikilen elektrik direkleri YG yeraltı kablo çalışması

yönelik olarak yabancı sermaye ortaklıklarına ayrıcalıklar verilerek enerji sağlanmasını amaçlayan politika, İzmir'in yanı sıra 1930'lu yıllara değin ülkemizin değişik yerleşme merkezlerinde de sürdürülmüştür. Ayrıcalıklı yabancı şirketlerle yapılan sözleşmelerde yurtdışından getireceği teknik araç ve gerecin hiçbir gümrük resmine bağlı olmayacağı ve vergi muafiyeti sağlanacağı belirtilmiştir. O dönemde yurdumuzdaki teknik ve işletme konusundaki gerilik, bilgisizlik, halkın yaşam düzeyinin düşüklüğü elde bulunan endüstrinin ilköllüğü elektrikleştirmenin gelişmesine engel olmuş ve yabancı sermaye yapılı ortaklıkların işletme, fiyatlandırma ve genişleme politikalarının giderek artan sorunlar doğurduğu görülmüştür. Ayrıcalıklı ortaklıklar, ayrıcalık sözleşmeleri ile elektrik satış tarifelerini sağlam temellere dayandırmış, para değerinin düşmesi, ürün ve işçilik giderlerinin artması karşısında tarifeleri altın esasına göre

düzenlemek yoluna gitmişler ve altın fiyatlarındaki yapay oynamaları aynen satış fiyatlarına yansıtılmışlardır. Örneğin 1931 Temmuzunda İzmir'de yapılan elektrik satış tarife hesabında konutlarda 24 kuruş/kwh, sanayide 12 kuruş/kwh bulunmuştur. Fiyatlardaki değişiklikler her defasında büyük anlaşmazlıklarla sonuçlanıyordu, ortaklıklar bunu neden göstererek yükümlülüklerini yerine getirmiyor, bazı eski tesisleri ufak tefek onarımlarla yürütmeye çalışarak görünüşte teknik gereklere uyduklarını ilgilileri inandırmaya çalışıyorlardı. Bu uygulamanın bir sonucu da enerji

bulamayan ya da yüksek fiyat ödemekten kaçınan bir çok sanayi kuruluşunun ekonomik olmayan bir yöntemi yeğleyerek kendi enerjilerini üretmek yolunu seçmeleridir. Öte yandan İzmir'de kentteki elektrik şebekesinin genişletilmesi (Karşıyaka, Buca, Bornova) ve Kordon tramvaylarının elektrikli olmasına yönelik ayrıcalıklı şirketin çalışmasının bulunmaması, Kemer'e tramvay raylarının dahi döşenmemesi tartışmaları, basın gündeminde bulunmaktadır. Sözelimi kentteki özel şirket aracılığı ile görülmekte olan hizmetin yetersizliği konusunda Yeni Asır Gazetesi

(kuruş) K.V. S.	Adana	Ankara	Bursa	İstanbul	İzmir
Azami	13,875	13,625	10,45	8,50	12,00
Vasati	12,80	8,58	9,70		

Elektrik Fiyatlarının Diğer İllerle Karşılaştırılması

		1928	1936	1939 – 1941	1942	1943	1945
İzmir, Karşıyaka	Konutlar	25	18,5	14,5	15,5	19,25	21,25
	Sanayi	12,5	8,75	7,25	7,25	9,75	10,75
Bornova, Buca	Konutlar		19,5	15,25	16,25	20	22,25
	Sanayi		9,75	7,50	8	10	11,25

Elektrik Fiyatlarının Konut-Sanayi Karşılaştırması

Malumatın Mahiyeti		1929	1930	1931	1932	1933
Merkez Fabrikasında kudreti mtessesse (kilovat)		5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Muhavvile Merkezleri		10	11	11	19	18
Kablolar						
Tahtalarz	Alçak tevettür			0,236	0,284	0,435
	Yüksek "	16.782	16.834	15.598	25.845	26.236
	Tenvirati Umumiye					
Havai	Alçak tevettür	45.056	48.329	51.953	67.732	73.251
	Yüksek "					4.800
	Tenvirati Umumiye					
Fabrikada İstihsalat (Bin kvs hesabıyla)						
Fabrika		2498	3248	3398	3391	4291
İstihlakat (Bin kilovat saat hesabıyla)						
Devairi Resmîye	Hükümet tenvirati	80	145	154	151	174
	Hükümet kuvvei muharrikesi			2	6	8
	Belediye tenvirati	63	221	269	142	158
	Belediye kuvvei muharrikesi					
Tramvaylar		659	626	3398	656	953
Fabrikalar		109	394	651	493	868
Yekün		911	1386	4474	1448	2161
Tenvirati Hususiye		667	919	972	933	1077
Şebekede zaiyatın % nispeti		36,82	29,04	9,8	10,98	10,72
Aboneler						
Fabrikalar		108	186	231	253	305
Devairi Resmîye	Hükümet tenvirati	88	142	170	187	224
	Hükümet kuvvei muharrikesi			3	5	5
	Belediye tenvirati	5	14	14	17	17
	Belediye kuvvei muharrikesi					
Yekün		201	342	418	462	551
Tenvirati Hususiye		3985	5280	5583	6489	7567
Aboneler Yekünü		4186	5622	6001	6951	8118
Vasati Satış Fiyatı (kuruş)						
Fabrikalar		12,50	12,00	12,00		8,88
Devairi Resmîye		15,00	15,00	14,50	14,50	14,50
Tenvirati Hususiye		25,00	25,00	24,00	24,00	24,00
Umumi Vasati Fiyat		21,79	19,32	18,70	18,25	16,38

İzmir Elektrik Şebekesi (1929-1933)

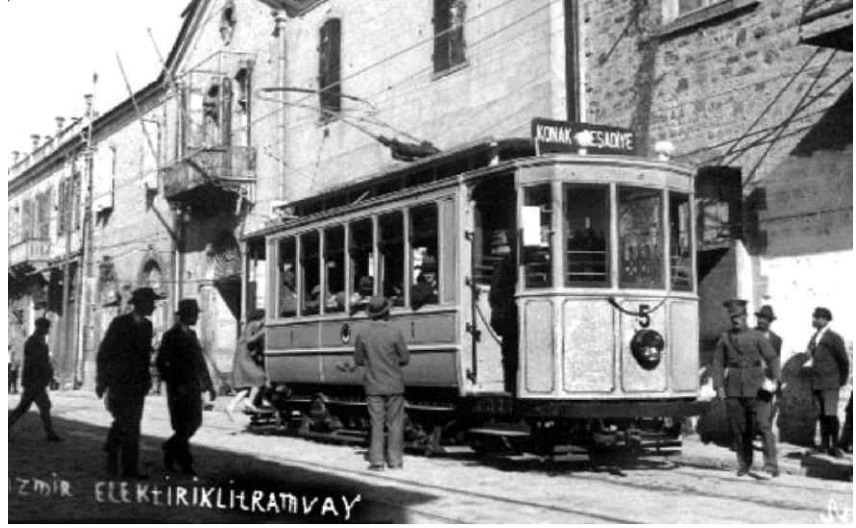
başyazısında şu görüşleri dile getiriyordu: "Müşterinin çoğalması tüketimin artması ucuzluğun temin edilmesi demektir. Eğer biz bugün elektrik cereyanını çok pahalı kullanıyorsak bunun sorumlusu ne elektrik şirketi ve ne de başka bir makamdır. Bizatihi tüketimin azlığıdır. Bunun sebebi şehrin fakirliğidir. Koskoca fabrikanın ancak 7-8 kilometrelik bir tramvayı ve 5000 rakamı ile ifade olunacak müşteri için işletmesidir. Bu vaziyet karşısında yapılacak en tabii iş, bütün vatandaşlara cereyan alabilmek imkanlarını hazırlamaktır. Yani tesisat masraflarını kolaylaştırmak, cereyanı

bütün sokaklardan geçirmektir. Bu kısımlar şirketin yükümlüğünde olan görevlerdir." Belediyenin bu dönemde ciddi bütçe sıkıntıları içine düşmesi nedeniyle yabancı sermayeli şirketin baskı ve oyunlarına göz yummak zorunda kaldığı gözlenmektedir. Örneğin Karşıyaka'nın uzun süre elektrik gereksiniminin karşılanamamasının başında, fazla abone bulunamaması riski ve maliyetin yüksek olması gerekçesiyle, elektrik şirketinin 7 km sahanın dışında tesisat yapmak istememesi geliyordu. Şirketin, çıkarlarını korumak adına belediye ile bu konuda yarattığı çatışma, elektrik şirketi müdürü M. Gormezano ile

yapılan görüşmeler sonucunda uzlaşmaya varılarak kısmen çözüldü. Buna göre şirket mevcut 7 km tesisata 4,5 km yol eklenecek, bu tesisatın yarı masrafı belediye tarafından karşılanacak, bunun dışında kalan alanın yol aydınlatması da belediye tarafından gerçekleştirilecektir.

1930'lara kadar uygulamalar sonucunda elektrik kesimine yayılan yabancı sermayeli ortaklıkların kent elektrik şebekesi işletmeciliğinin giderek artan sorunlar doğurduğunun gözlenmesi 1929 dünya ekonomik bunalımı ile başlayan devlet müdahaleciliği ve daha sonra sanayi programı uygulaması, hükümetin elektrik enerjisi politikasında önemli bir değişikliğe neden oldu. O günlerin önemli yayın organı Kadro Dergisi'nin 1933 Ocak sayısında en az sermaye ile en çok geliri sağlamaya çalışan özel ortaklıklardan yakınıyor, tüm ülkeyi elektrikleendirme yolunun ayrıcalıklı şirketlerden ve kit sermayeli yerli girişimcilerden geçmediği vurgulanıyordu. Önerilen yol, ulusal ekonomi planlaması kapsamında elektrikleendirme planı ve devlet işletmeciliği idi. Ülkenin temel ekonomi politikalarındaki değişme doğal olarak enerji alanındaki uygulamalara da yansımıştır. Bu dönemde elektrik işlerinin merkezi yönetim altında yürütülmesi üzerinde yasalar hazırlanıyor, yeni kuruluşlar kuruluyordu. Ülkemizde kimileri de halen çalışmalarını sürdüren MTA, ETİBANK, EİEİ v.d. o yıllarda kurulmuştur. Elektrik kesiminde çalışmalarını sürdüren ayrıcalıklı ortaklıkların planlı bir kalkınma düzenine uymaları olanaklı olmadığı için yükümlülük ve anlaşmalara karşı ortaklıkların aykırı hareketleri hükümetlerin günden güne artan dikkatleri karşısında bunların çıkarları ve ekonomik durumları sarsılmaya başlamıştı. 1923-1940 yılları

arasında ayrıcalıklı ortaklıkların 17 yıllık çalışma döneminde kent santrallerinin kurulu gücünde ortalama yıllık artışın %7,3; aynı dönemde endüstri santrallerinde %25,6 olması dikkat çekicidir. Ayrıcalıklı ortaklıkların haksız istemleri karşısında yükselen haklı şikayetleri göz ardı edemeyen hükümet, ortaklıklarla girişilen görüşmeler sonucunda tesisler anlaşma ile saptanan bir bedelle satın alındılar. 1938-1944 yılları arasında çıkarılan çeşitli yasalarla ayrıcalıklı ortaklıkların kentlerdeki elektrik şebeke işletmeciliği uygulamasına son verildi. Bu çerçevede 27.07.1943 tarih ve 5466 sayılı resmi gazetede yayımlanan 4483 nolu İzmir Tramvay ve Elektrik Türk Anonim Şirketi İmtiyazıyla Tesisatının Satın Alınmasına Dair Mukavelenin Tasdiki ve Bu Müesse-



senin İşletilmesi Hakkında kanunla İzmir Elektrik Fabrikası ve elektrik şebekesi yabancı ortaklıktan satın alınmıştır. 31 Aralık 1944'e kadar Nafia Vekaletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı "İzmir Tramvay ve Elektrik İşletme İdaresi" tarafından

yönetilen elektrik idaresi, İzmir Belediyesine devredilen havagazı ve su işletmeleri ve kendi kurdukları otobüs işletmeleri ile birleştirilerek 1945 yılı başında kurulan ESHOT İşletmesine 10 Ocak 1945 tarihinde katılmıştır.

AYDINLATMADAN TASARRUF MESELESİ...

"Şehir karanlık içinde yüzüyor. Belediyenin garip kararından bütün İzmir şikayetçidir... Belediye tasarrufa genel aydınlatmadan başladı. Yani belediyeciliğin esaslı vazifelerinden birini baltalayarak belediye bütçesinde mevcut büyük deliğe küçük bir yama koymaya teşebbüs etti. Tasarruf, iyi bir şeydir. Özellikle İzmir gibi gelirinin yarısını kredi faizine veren zavallı bir şehir için... Fakat tasarruf yerinde olmadığı zaman çok hatalı ve zararlı bir şey olur. Saat 01.00'den sonra elektrikleri söndürerek şehri karanlıklar içine gömmek zaten yolları gösteremeyecek kadar az ışıklı olan memlekette saat 01.00'den sonra sokağa çıkmak veya sokakta bulunmak mecburiyetinde olanları her türlü ihtimallere maruz bırakmaktadır."

"...3 günden beri İzmir şehri geceleri ışıktan mahrumdur. Evet biliyoruz ,sabahın saat 01.00'ine kadar elektrik lambaları yanıyor. Fakat sabahın saat 01.00'inden sonra aydınlık olduğunu belediyemize kim temin etmiştir? Ve mademki yoktur,ve mademki saat 1'den sonrada sokağa çıkmak vatandaşların hakkıdır.,aydınlatma vergisini ödemekte kusur göstermeyen bu vatandaşlar sokakların bir mezar karanlığına dönüşmemesini istemekte yerden göğe kadar haklı değil midirler?...Eğer Behçet Salih(Uz) Bey arkadaşımız belediyenin bu münasebetsiz kararının nasıl uygulandığını anlamak için saat 01.00'de Kordon'daki evinin kapısından dışarı çıkmışsa bu manzaraya o da ,tıpkı bizim gibi ürkmüştür. İzmir o saatte tam bir mezar karanlığı içinde idi. Kordon'da bile iki adım atmanın imkanı yok. Adam boğazlansa ne gören olacak ne bilen... Eğer hastası için doktora aramaya çıkan bir baba yolda soyulursa suç kime ait olacaktır?"

Yeni Asır Gazetesi-7 Mart 1932

Kaynakça :

Sadık Kurt İzmir'de Kamu Hizmeti Gören Kuruluşlar (1850-1950) Yayımlanmamış Doktora Tezi

Erkan Serçe Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İzmir'de Belediye(1868-1945)-Dokuz Eylül Yayınları

Emel Göksoy İzmir ve Suç Coğrafyası İzmir Belediyesi Kent Kitaplığı

Bülent Durgun Atatürk Döneminde İzmir Ekonomisi Yayımlanmamış Doktora Tezi

Eylem Şimşek Endüstriyel Yapıların Kültürel Miras olarak Değerlendirilmesi İzmir Liman Arkası Örneği-Yüksek Lisans Tezi