

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TANZİMAT'TAN CUMHURİYET'E (1923)  
AYDIN İLİNDE İKTİSADİ DEĞİŞİM

YÜKSEK LİSANS  
TEZİ

HAZIRLAYAN  
CİHAN ÖZGÜN

DANIŞMAN  
YRD. DOÇ. DR. KENAN KIRKPINAR

İZMİR – 2006



## TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsünün ...../...../2006 tarih ve .....sayılı toplantısında oluşturulan jüri, Lisansüstü Eğitim Yönetmeliğinin .....maddesine göre Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi CİHAN ÖZGÜN'ÜN, "TANZİMAT'TAN CUMHURİYET'E (1923) AYDIN İLİNDE İKTİSADİ DEĞİŞİM" konulu tezini incelemiş ve adayın ...../...../2006 tarihinde, saat ..... 'da jüri önünde tez savunması alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra .....dakikalık süre içersinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerince sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin ..... olduğuna oy ..... ile karar verildi.

BAŞKAN

ÜYE

ÜYE

**TABLO 1-** Türkiye’den İngiltere’ye İhraç Edilen Temizlenmiş Pamuk Miktarı:

<b>Yıllar</b>	<b>Miktar (Libre)</b>
1725	667.279
1755	738.412
1775	2.175.132
1785	2.190.027
1787	3.227.964
1789	4.406.892

KAYNAK: Cihan DURU- Kemal TURAN- Abdurrahman ÖNGEOĞLU, **Atatürk Dönemi Maliye Politikası**, 1.Kitap, Tisa yay., Ankara 1982, s. 122.

**TABLO 2-** 19. Yüzyılın Sonlarında İzmir’den İhraç Edilen Afyonun Payı:

<b>Yıl</b>	<b>Afyon (Sandık) (*)</b>
1888	7.500
1892	5.500
1897	6.500
1900	8.500
1908	10.500
1912	6.500

(\*) sandık=60 okka

KAYNAK: Abdullah MARTAL, **Değişim Sürecinde İzmir’de Sanayileşme**, D.E.Ü yay., İzmir, 1999, s. 106.

**TABLO 3- 19. Yüzyılda İzmir'in Pamuk İhracatı:**

Yıl	Pamuk İhracatı (Sterlin)	İzmir'in Toplam İhracatı (Sterlin)
1863	1.674.536	4.832.979
1864	2.076.086	4.046.338
1866	521.600	3.606.240
1867	1.187.358	4.455.170
1869	461.320	4.540.350
1870	431.750	3.620.450
1871	216.800	4.043.280
1872	770.000	4.866.800
1873	81.000	4.499.000
1874	631.730	3.940.000
1875	521.000	3.896.000
1876	655.751	4.630.000
1877	423.754	4.687.491

KAYNAK: Orhan KURMUŞ, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Savaş yay.,  
Ankara,1982, s. 68.

**TABLO 4-Osmanlı Devleti'nde 1870-1911 Yılları Arasında Verilen Maden İmtiyazları:**

Yıllar	Türk	Azınlık	Yabancı	Toplam
1870-1879	8	16	24	48
1880-1889	4	9	25	37
1890-1899	18	13	28	59
1900-1911	77	29	32	138

KAYNAK:., Gülçin UZUNTEPE, **Osmanlı İmparatorluğunda İlk Demiryolu: İzmir-  
Aydın-Kasaba (Turgutlu) 1856-1897**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi),  
Anadolu Üniv. Sos. Bil. Enst., Eskişehir, 2000, s. 101.

**TABLO 5-** İzmir’den İhraç Edilen Kökboyanın Yıllara Göre Dağılımı:

Yıllar	Kökboya Kuruş	Koşnil Kuruş	Kadife Kuruş		Para birimi
1846	18-20	-	-		Beşlik
1849	24-26	-	-		Beşlik
1853	29-30	-	-		Beşlik
1856	35-40	-	-	Osmanlı Lirası	=108 krş
1857	38-40	45-50	-	Osmanlı Lirası	=108 krş
1859	35-36	45-46	-	Osmanlı Lirası	=109 krş
1860	39-40	49-50	60-62	Osmanlı Lirası	=110,5 krş
1861	39-40	49-50	60-62	Osmanlı Lirası	=110,5 krş
1862	44-48	54-58	60-68	Osmanlı Lirası	=115,5 krş
1863	48-52	70-72	76-78	Osmanlı Lirası	=116,5 krş
1864	48-52	70-72	76-78	Osmanlı Lirası	=116,5 krş
1865	44-46	65-69	73-75	Osmanlı Lirası	=116,5 krş
1866	38-45	58-60	68-70	100 Mecidiye	=20 krş
1867	38-42	58-60	68-70	100 Mecidiye	=20 krş
1868	38-40	58-60	68-70	100 Mecidiye	=20 krş
1869	36-40	58-60	68-70	100 Mecidiye	=20 krş
1870	36-40	58-60	68-70	100 Mecidiye	=20 krş
1871	36-40	58-60	68-70	100 Mecidiye	=20 krş
1872	36-40	58-60	68-70	100 Mecidiye	=20 krş
1873	40-50	60-65	68-70	100 Mecidiye	=20 krş

KAYNAK: KARL VON SCHERZER, **İzmir-1873**, (çev. İlhan Pınar), İ.B.B. Kent  
Kitaplığı yay., İzmir, 2001, s. 134.

**TABLO 6- Hicri 1307 Yılı İnşa Olunan Yollar:**

Köprü ve Menfez ve Kasis ve divar ve İnşaat Saire						Tesviye-yi terabiye ve şose			Esâmi-yi Turûk
Divar		İkmâl olunmuş Kasisin miktarı	Köprü ve menfezleri miktarı			Yolların tâli			
Tâli			İkmâl olunmuş			Tesviye-yi terâbiye		İkmâl olunmuş şose	
Metro	Kireç ile Harçlı Metro Metro	Taş ve ağaç ile	Ağaç ile	Taş ile	Mübâserat olunmuş	İkmâl olunmuş			
		Adet	Adet	Adet	Metro	Metro	Metro		
1.800		3	7	1	6	5.000	16.290	11.710	Kuyucak'tan Karacasuya kadar.
950	80	9	67		62			36.898	Nazilli'den Bozdoğan'a kadar.
720		6	27		43			21.560	Aydın'dan Çine'ye kadar
1.870	188	2	13	3	21	2.800	1.000	18.800	Balatçık'dan Söke'ye kadar
									Ayasuluğ'dan Kuşadası ve Söke'ye

KAYNAK : Hicri 1307 Aydın Vilayeti Salnamesi, s. 526-529.

**TABLO 7- Hicri 1313 Yılı İnşa Olunan Yollar:**

Esamî-i Tarik	Tesviye-i Turabiyye ve Şose		
	Yolların Tûlî		
	İkmâl Olunmuş Şose	Tesviye-i Turâbiyye	
		İkmâl Olunmuş	Mübâseret Olunmuş
	Metro	Metro	Metro
Kuyucak'tan Karacasu		5000	
Nazilli'den Bozdoğan	9800	5000	200
Aydın'dan Çine	39100		
Balatçık'dan Söke	21560		
Ayasuluğ'dan Kuşadası ve Söke	2180	2500	4000

KAYNAK: Hicri 1313 Yılı Aydın Vilayeti Salnamesi, s. 544- 545.

**TABLO 8- 19. Yüzyılda Aydın İlinde İktisadi Mekanlar:**

<b>AYDIN SANCAĞI</b>	<b>Oda</b>	<b>Han</b>	<b>Kahvehane</b>	<b>Mağza</b>	<b>Dükkan</b>	<b>Çeşme ve Sebil</b>
Aydın Kasabası	21	38	87	132	1.450	80
Kurâ ve Nevâhi-yi Mülhakası	121	24	120	131	302	123
<b>Yekün</b>	<b>142</b>	<b>62</b>	<b>207</b>	<b>263</b>	<b>1.752</b>	<b>203</b>
Nazilli Kasabası	1	12	68		625	26
Kurâ ve Nevâhi-yi Mülhakası	56	8	98		582	121
<b>Yekün</b>	<b>57</b>	<b>20</b>	<b>184</b>		<b>1.207</b>	<b>147</b>
Bozdoğan Kasabası	50	3	14	7	172	3
Kurâ ve Nevâhi-yi Mülhakası	151	5	61	11	163	
<b>Yekün</b>	<b>201</b>	<b>8</b>	<b>75</b>	<b>18</b>	<b>335</b>	<b>3</b>
Söke Kasabası	3	10	60		492	
Kurâ ve Nevâhi-yi Mülhakası	10	3	50		333	
<b>Yekün</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>110</b>		<b>825</b>	
Çine Kasabası		2	4	3	103	1
Kurâ ve Nevâhi-yi Mülhakası	63	2	7	1	123	13
<b>Yekün</b>	<b>63</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>226</b>	<b>14</b>

**KAYNAK: Hicri 1307 Aydın Vilayeti Salnamesi, s. 442-449.**



**TABLO 9-** İzmir-Aydın Demiryolu'nun 1876 Ve 1881 Yıllarında Yapılan Hatların İsimleri Ve Uzunlukları:

Yapılış Tarihi	Mevkilerin İsimleri	Mesafesi	
		Metre	Kilometre
Temmuz 1876	Kemer	11,25	2
Temmuz 1876	Paradiso	424,75	4
Temmuz 1876	Gaziemir	642,75	7
Temmuz 1876	Cumaabad	240,50	7
Temmuz 1876	Develiköy	838,25	6
Temmuz 1876	Kıyas	45	8
Temmuz 1876	Triyanda	838,25	6
Temmuz 1876	Torbali	229,25	5
Temmuz 1876	Celladt	860,75	10
Temmuz 1876	Kozpınar	838,25	6
Temmuz 1876	Ayasuluğ	263	11
Temmuz 1876	Aziziye	849,500	8
Temmuz 1876	Balatçık	274,25	13
Temmuz 1876	Değirmencik	447,25	8
Temmuz 1876	Anbarlı	33,75	6
Temmuz 1876	Karapınar	33,75	6
Temmuz 1876	Aydın	6,25	10
Temmuz 1881	Umurlu	458,50	10
Temmuz 1881	Güşan	447,25	5
Temmuz 1881	Çiftkahve	631,500	5
Temmuz 1881	Sultanhisarı	827,25	4
Temmuz 1881	Atça	229,25	5
Temmuz 1881	Nazilli	458,50	10
Ağustos 1881	Kuyucak	27,50	12
Temmuz 1882	Ortakçı	78,75	14

KAYNAK: Gülçin UZUNTEPE, **Osmanlı İmparatorluğunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) 1856-1897**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniv. Sos. Bil. Enst., Eskişehir, 2000, s. 48-52.



## ÖNSÖZ

Tarih boyunca Aydın ve çevresi, İzmir'in hinterlandındaki konumunun büyük etkisiyle tarihi olguların ve coğrafi şartların birbiriyle bütünleştiği, doğal zenginlikleri ile hareketlilik gösteren bir iktisadi yaşam ve ortamına sahip olmuştur. Bununla birlikte 19. yüzyılda, İngiltere'de gerçekleşen sanayi devriminin sonuçlarının Osmanlı İmparatorluğuna yansıdığı süreçte, kapitalizm kimlik değiştirerek emperyalizme dönüştüğü dönemde, Aydın ve çevresi, Avrupalıların ısrarlı çabalarıyla planlı bir şekilde kolonileştirilmiş, emperyalizmin yayılma alanına dahil edilmiş, daha da açıkçası; dünya ekonomisine eklenmiş, böylelikle 19. yüzyıldan 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar Avrupalıların adeta yarı koloni şeklinde hammadde gereksinimlerini karşıladığı, mamul maddelerini pazarladığı bir konuma getirilmiştir. Bölge üzerinde yaptığım bu çalışmada, olay ve olgulardan iktisadi ilişkiler üzerine bir takım bulgulara erişirken derlediğim bilgilerin mutlak doğruyu sunduğu peşin hükmüne kapılmadan onları şüphe süzgecimden geçirerek, gerek inceleme yapıtları ve makaleler, gerekse arşiv belgelerinden ve gerekse sözlü Tarih çalışmamdan elde ettiğim verileri kullanarak, kanıta dayanan –veya en azından gerçeklik payı yüksek olan- sonuçlar ortaya koymaya çalıştım. 2004 yılında Lisans Tezi olarak hazırlamış olduğum “İzmir'in Hinterlandı Olarak Büyük Menderes Havzasında Ticaret Ve Ticaret Yolları” başlıklı tezimin temelleri üzerine inşa ettiğim, bu Yüksek Lisans Tezimde, Aydın'ın Ticari ortam ve düzeninin yanı sıra; Lisans Tezimde incelemediğim Tarımı, Sanayisi ve Hayvancılığını da çok yönlü iktisadi yapısı içinde değerlendirip, Aydın İli'nin Tanzimat'tan Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar geçirdiği iktisadi değişimi çeşitli yönleriyle ve ayrıntılı bir şekilde ele almayı amaç edindim.

Ayrıca Yüksek Lisans Tezimi hazırlarken pek çok eser, makale, kaynak, süreli ve Resmi Yayınlardan yararlanmakla birlikte, İstanbul'dan temin ettiğim Başbakanlık Osmanlı Arşivi Belgelerinden, Değerli Hocam Yrd. Doç. Dr Ahmet Mehmetefendioğlu hocama ait kıymetli arşiv belge ve kaynak eserlerinden, Değerli Hocam Yrd. Doç. Dr. Günver Güneş Hocamın temin ettiği önemli arşiv

dökümanlarından, Değerli Hocam Araş. Gör. Olcay Pullukçuoğlu Yapucu'nun kütüphanesi ve arşiv belgelerinden, İzmir Kent Arşivi ve İzmir Milli Kütüphanesi'nde yaptığım araştırmalardan elde ettiğim gazete arşivlerinden, yerli-yabancı kaynak ve eserlerden yararlanma imkanı buldum. Bununla birlikte yapmış olduğum sözlü tarih çalışmalarımın edindiğim bilgilere de tezimde yer verdim.

Tezimin Giriş bölümünde Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan yıkılışına kadar genel olarak yaşadığı iktisadi değişimleri ele aldım. Ardından ilk bölümden itibaren Osmanlıların Dünya Ekonomisine eklenme süreci içinde geçirdiği değişimleri Aydın İli'ndeki Tarım, Ticaret, Sanayi, ve Hayvancılık sektöründeki iktisadi yapısı üzerinden incelemeye çalıştım. İlerleyen bölümlerde iktisadi düzeni yaratan unsurların birbirine bağlı işlemlerinden dolayı iktisadi yapı içinde bu sektörlerle bağlı veya uzantısı konumunda bulunan diğer ilişki ve hizmetlerdeki değişimleri de inceledim. Kullandığım bazı tablo ve arşiv belgelerimin bir kısmını, tez içinde konu bütünlüğünü bozmaması için ekler kısmında yer verdim.

Tezimin hazırlanması esnasında, danışmanlığı boyunca bana gösterdiği ilgi, alaka, iyi niyet ve sabrından ötürü Değerli Hocam Sn. Yrd. Doç. Dr. Kenan Kırkpınar'a teşekkürü bir borç biliyorum. Aynı zamanda bu tezimin ilk nüvesini lisans yıllarımda kendisine hazırladığım ve sonsuz yardımlarını gördüğüm Değerli Hocam Prof. Dr. Sabri Sürgevil'e bana bilimsel yöntem ve çalışmayı öğrettikleri için minnettar olduğumu belirtmek isterim. Tezimin hazırlanmasında sonsuz sabırları, değerli bilgileri, ve bana karşı hiçbir zaman eksik olmayan ilgi ve yardımlarından ötürü başta Değerli Hocam Prof. Dr. Zeki Arıkan olmak üzere , Sn. Yrd. Doç. Dr. Ahmet Mehmetefendioğlu, Sn. Yrd. Doç. Dr. Kemal Arı, Sn. Araş. Gör. Olcay Pullukçuoğlu Yapucu, Sn. Yrd. Doç. Dr. Günver Güneş hocalarımın da sonsuz teşekkürler ediyorum. İyi niyet ve dileklerini hiçbir zaman üzerimden esirgemeyen aileme bana verdikleri destek ve cesareten ötürü sonsuz teşekkür ediyorum, izninizle bu çalışmamı kıymetli aileme ithaf ediyorum!..

Cihan Özgün- İzmir, 2006

# İÇİNDEKİLER

Sayfa No

ÖNSÖZ.....	I
İÇİNDEKİLER.....	III
KISALTMALAR .....	V
GİRİŞ .....	1
<b>I- İKTİSADİ ORTAMDA DEĞİŞİM</b>	
<b>A- TARIM SEKTÖRÜNDE DEĞİŞİMLER.....</b>	<b>10</b>
1- TARIM POLİTİKALARI.....	10
2- TARIMSAL ÜRETİM.....	20
<b>B- TİCARET SEKTÖRÜNDE DEĞİŞİMLER.....</b>	<b>46</b>
1- TİCARİ ÜRÜNLER.....	46
2- TİCARİ DÜZEN.....	71
<b>C- SANAYİ SEKTÖRÜNDE DEĞİŞİMLER.....</b>	<b>79</b>
1- İMALAT SANAYİ.....	79
2- MADEN SANAYİ.....	99
<b>D- HAYVANCILIK SEKTÖRÜNDE DEĞİŞİMLER.....</b>	<b>106</b>
<b>II- İKTİSADİ İLİŞKİLERDE DEĞİŞİM</b>	
<b>A- ÜRETİM VE TÜKETİM DÜZENİ.....</b>	<b>112</b>
<b>B- PAZARLAR VE ÇARŞILAR.....</b>	<b>125</b>

### **III- İKTİSADİ DÜZENİN DEĞİŞİMİ**

<b>A- GÜVENLİK.....</b>	<b>132</b>
<b>B- ULAŞIM .....</b>	<b>147</b>
<b>1- KERVAN YOLLARI.....</b>	<b>147</b>
<b>2- DEMİRYOLU.....</b>	<b>177</b>
<b>C- PARA VE BANKACILIK .....</b>	<b>191</b>
<b>1- PARA VE VERGİ SİSTEMİ.....</b>	<b>191</b>
<b>2- BANKACILIK HİZMETLERİ.....</b>	<b>196</b>
<b>a- ZİRAAT BANKASI.....</b>	<b>199</b>
<b>b- MİLLİ AYDIN BANKASI.....</b>	<b>200</b>
<b>SONUÇ.....</b>	<b>203</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>208</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>222</b>

## KISALTMALAR

a.g.e	Adı geçen eser
a.g.m	Adı geçen makale
a.g.t	Adı geçen tez
ASK.	Müşterek Harekat Haritası,- Askeri Harita (Aydın- Türkiye), Harita Genel Komutanlığı,Ankara, 1984
B.O.A	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
A.İ.İ.T	Atatürk İlkeleri Ve İnkılap Tarihi
A.V.S	Aydın Vilayeti Salnamesi
Bkz.	Bakınız
c.	Cilt
C	Cemaziyelahir
Ca	Cemaziyelevvel
çev.	Çeviren
D.E.Ü	Dokuz Eylül Üniversitesi
D.T.C.F.D.	Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi
Ed.	Editör
Enst.	Enstitü
Fak.	Fakülte
H.	Hicri
Haz.	Hazırlayan
İ.B.B.	İzmir Büyükşehir Belediyesi
İ.Ü	İstanbul Üniversitesi
K.P	H. Kiepert, Specialkarte Von Westlichen Kleinasien, Berlin, Verlag Dietrich Reimer, P.X, 1892
M.	Miladi
M	Muharrem
N	Ramazan
PH.	A. Philippson, Reisen Und Fogchungenim Westlichen Kleinasien, C.4, 1911

R	Rebiulahir
Ra	Rebiulevvel
S	Safer
SB.	Söke Belediyesi Ayrıntılı İl Planı
Üniv.	Üniversite
s.	Sayfa
Sos.	Sosyal
ş.y	Şehir yok.
T.V.Y	Tarih Vakfı Yurt Yayınları
TED	İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi
TTK	Türk Tarih Kurumu
yay.	Yayın
Z	Zilhicce
Za	Zilka'de



## GİRİŞ

Osmanlı Devleti'nde toplum iki ana gruba ayrılıyordu: Birinci grupta *hükümdarın otoritesini temsil edenler* (yöneticiler, askerler, din adamları) yer alırken, ikincisinde *sıradan halk* yani reaya bulunuyordu. İlk gruba mensup olanlar üretimle ilgilenmiyor ve vergi vermiyorlardı. İkinci grupta yer alanlar ise üretici olanlar ve vergi verenlerdi. Bu grup içerisinde toprağı işleyenler, zanaat erbabı ve tüccarlar bulunmaktaydı. Toprağı işleyenlerin ve zanaat erbabının üretim metotları ve kar marjları devlet tarafından sıkı şekilde kontrol ediliyor, sadece devletin koyduğu kurallar çerçevesinde faaliyette bulunmalarına müsaade ediliyordu. Bunun dışında tüccarlar devlet içerisinde daima kollanan ve iyi davranılan, düzenlerinin bozulmamasına azami dikkat gösterilen kesimdi. Çünkü devletin, onların ticareti sayesinde zenginleşeceğine inanılırdı. Bu yüzden kendinden önceki bütün Ortadoğu devletleri gibi Osmanlı Devleti de ticareti geliştirmeye ve tüccar sınıfının çıkarlarına özen göstermişti<sup>1</sup>. Özellikle, 15. ve 16. yüzyıllarda en parlak çağını yaşayan Osmanlı Devleti'nin bu yüzyıldaki pek çok savaşları ticaret yolları üzerinde denetim kurma çabasının cüretkâr birer sonucuydu. Osmanlı Devleti'nin bu ihtişamlı çağında Osmanlılar lehinde ekonomik döngüler, siyasi karar ve dengeleri çok rahatlıkla belirleyebilmişti<sup>2</sup>. Bu ihtişamlı çağları takip eden yüzyıllarda; Osmanlılar aleyhine siyasi döngüler, ekonomik dengelerini yavaş yavaş belirlemeye başladı. Nitekim, Osmanlı İmparatorluğunun genişlemekte olan kapitalist dünya ekonomisi içindeki iş bölümüne, gelişme merkezlerinden sanayi ürünleri satın alan ve onlara hammaddeler satan bir çevre alanı olarak katılması 17.ve 18.yüzyıllarda

---

<sup>1</sup> Halil İnalcık, "Modern Avrupa'nın Gelişmesinde Türk Etkisi", **Osmanlı ve Dünya: Osmanlı Devleti ve Dünya Tarihi'ndeki Yeri**, (Haz. Kemal H. Karpat), İstanbul, 2001, s. 83-84. Ancak Niyazi Berkes, Osmanlı Devleti'nin Batı'nın merkantalist ticaret politikalarına karşı ilgisiz kalmasını söz konusu politikaları "kafir" kafası ürünü saymalarından kaynaklandığını söylemektedir. Yazarın bu konuyla ilgili görüşü için bkz. Niyazi Berkes, **Türk Düşününde Batı Sorunu**, Ankara, 1970, s. 20.

<sup>2</sup> Osmanlı Devleti'nin ticaret ve ekonominin canlandırılması için uyguladığı politikardan en önemlisi büyük şehirler etrafında bir yol sistemi meydana getirmek ve fetihlerle belirli ticaret yollarının denetimini ele geçirmektir. Zira onlar, ticaret yollarının kendi memleketlerinden geçmesinin getireceği maddi faydaları tamamiyle kavramışlardı. W. Barthold, **İslam Medeniyeti Tarihi**, (Haz. Fuat Köprülü), TTK yay., Ankara, 1984, s. 226-227.

iyice belirginleşmişti<sup>3</sup>. Osmanlı-Avrupa ticaretinde 17.yüzyıl boyunca İngilizler hakim oldu. Osmanlı ülkelerinde genellikle ham ipek, tiftik, pamuk ve meyan kökü gibi ham maddeler alıp, yünlü kumaşlar ve madeni eşyalar gibi mamul maddeler satan Levant Company tüccarlarının büyük karları İngiltere'deki sermaye birikimine ve İngiliz merkantilizminin gelişmesine önemli katkılarda bulundu. Osmanlı ekonomisi için “*arzı kıt talebi bol bir ekonomidir; bu nedenle elde tutmalıyız*” diyen Colbert'in iktisat politikasıyla önemli atılımlar yapan Fransızlar ise, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla olan ticaretinde 18.yüzyılda önem kazandı. Fransızlar da Osmanlılara daha çok sanayi malları satıyordu. Ancak, Osmanlı İmparatorluğu'ndan yaptıkları ithalat arasında, 18.yüzyılın sonlarında bile bazı düşük kaliteli pamuklu dokumalar, pamuk ve tiftik ipliği bulunması, Osmanlı ekonomisinin mutlak bir ham madde ihracatçısı haline gelecek kadar kendi artizan sanayilerini henüz yitirmediğini göstermesi bakımından ilginçtir<sup>4</sup>. Avrupa Devletleri'ne tanınan ticaret kolaylıklarındaki denge 18.yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı aleyhine bozulmuştu. Söz konusu dönemde Avrupa'da kol gücü yerine buhar gücünün geçmeye başlamasıyla üretimde büyük artış sağlanmıştı. Bunun doğal sonucu olarak Osmanlı pazarını elde etmek için Fransa, İngiltere ve Rusya gibi devletler kıyasıya bir yarışın içine girmişlerdi<sup>5</sup>. Bunun ardından manifaktürel başarı ve uygulanan merkantalist politikalar Osmanlı ekonomik düzenini alt üst etmişti<sup>6</sup>. 1774'den sonra kapitülasyonları delme arzusu içinde bulunan Osmanlı Rumları için konsolos olmak veya konsolosluklara hizmetli olarak girerek yabancı tüccarlar gibi davranmak yolu açılmıştı. Ayrıca, Ticaret, Tarım, Faizcilikle para kazanan ve çoğu yerli olan konsolosların resmi sıfatları hükümetle ilişkilerinde onlara avantajlı bir durum

---

<sup>3</sup> Osmanlıların bu tip bir çevre alanı haline getirilmesi için hazırlıklar 16.yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı ülkesi ticaret bileşimi ve rejiminde değişiklikler yapılarak başlandı. Daha önceleri Venedik bandrası altında ticaret yapan Fransızlar 1569'da Osmanlılardan kapitüler ayrıcalıklar aldı. 1581 yılında İngiltere'de Osmanlı İmparatorluğuyla yapılacak ticareti konu alan Turkey Company kuruldu. Daha sonraları Levant Company adını alan bu tekelci şirket aracılığıyla İngilizler de 1583 yılında Fransızlarınkine benzer ayrıcalıklar elde etti. Hollandalılar 1612'de, Avusturyalılar 1615'de, İsveçliler 1737'de, iki Sicilya Krallığı 1740'da, Danimarkalılar 1746'da, Prusyalılar 1761'de, İspanyollar 1782'de ve Ruslar da 1783'de Osmanlı Hükümetinden kapitülasyon diye bilinen ticaret ve yargı ayrıcalıklarını aldılar. Yahya S. Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, Yurt yay., Ankara, 1982, s. 60-61

<sup>4</sup> **A.g.e.**, s. 60-61

<sup>5</sup> Musa Çadircı, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal Ve Ekonomik Yapıları**, TTK yay., Ankara, 1991, s. 6.

<sup>6</sup> Necdet Ekinci, **Sanayi ve Uluslaşma Sürecinde Toprak Reformundan Köy Enstitülerine**, Kültür Bakanlığı yay., Ankara, 1997, s. 27.

sağlamakta idi<sup>7</sup>. Bu değişimleri de göz önünde tutarak şunu söyleyebiliriz ki; Osmanlıların 18. Yüzyıldaki ülke ekonomisi üzerindeki kontrolü 16. Yüzyıldakine nazaran epeyce zayıflamıştı. Bunun en önemli nedeni Avrupa devletlerinin Osmanlı topraklarında konsolos, kaptan ve tüccarlarıyla, ayrıca para ve istihdam olanaklarıyla varolmalarıydı. Ayrıca, Hıristiyan tüccarlar yabancı tüccar ve konsoloslara yanaşmaya ağırlık vererek, vergi yüklerini hafifletmek için sık sık bir tercüman olarak –kağıt üzerinde- bir konsolosluğun hizmetine girmişlerdi. Osmanlı padişahları elçiler nezdinde bu durumu protesto ettikleri halde kalıcı bir başarı sağlayamamışlardı<sup>8</sup>. 19.yüzyıl sanayi devriminin yol açtığı üretim patlaması, teknolojik gelişmeler, hızlı ulaşım araçları gibi faktörler nedeniyle, dünya uluslarının birbirleriyle ekonomik ilişkilerini üst düzeylere tırmandırdıkları bir süreç oldu<sup>9</sup>. Sermaye birikimi her şeyden önce Batı'nın gerçekleştirdiği tarihi bir olguydu. Yani Batı'da iç ve dış sömürü olmasaydı belki sermaye birikimi ve bunun sonucu olarak sanayi devrimi görülmeyecekti. Oysa Osmanlılar geleneksel olarak sermayenin belli ellerde toplanmasını engelleyerek ve gereğinde müsadere silahını kullanarak böyle bir iç oluşuma imkan tanımak istememişti<sup>10</sup>. Öyle ki 19.yüzyılın ilk yarısından itibaren buharlı gemilerin yapılmasıyla ticaret yollarının kısalması, Asya-Avrupa ticaretinde Osmanlıların topraklarından geçen kervan yollarına büyük darbe indirmiş, Osmanlılar ticari açıdan sadece atıl bir duruma düşmekle kalmamışlar, ayrıca giderek sanayi devrimini tamamlamış büyük devletlerin iyi bir müşterisi olma yoluna da girmişlerdi. Önemle belirtmeliyiz ki, 1750-1815 arasında hiçbir mal Osmanlı İmparatorluğu'ndan yeteri kadar uzun bir süre içinde ve belirli bir miktarın üstünde düzenli olarak ihraç edilmemişti. Ayrıca 1838'e gelinceye kadar Osmanlı Devleti ekonomik politikasını tek başına belirleyebiliyordu. Uygulanan politikanın temeli ithalata kolaylık sağlamak, ihracata sınırlamalar koymaktı. Böylece, dışa kapalı olmamakla birlikte kendi kendine yeten, ürettiğini tüketen bir toplum düzeni yerleşmişti<sup>11</sup>. Dolayısıyla şehirlerde ve kırsal bölgelerdeki üretim faaliyetleri dünya ekonomisindeki değişikliklerden pek etkilenmiyordu. Bu durumda da yerel halkın dış pazarlara veya merkez bölge ekonomilerine bağımlı olduğunu söylememiz oldukça

---

<sup>7</sup> A..g.t, s. 5-6.

<sup>8</sup> Bu konu hakkında ayrıntılı bir çalışma için bkz. Suraiya Faroqi, "İktisat Tarihi -17 ve 18. Yüzyıllar", (Haz. Sina Akşin), **Türkiye Tarihi**, III, Cem yay., İstanbul, 1997, s. 203-204.

<sup>9</sup> Abdullah Martal, **Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme**, Dokuz Eylül yay., İzmir, 1999, s. 73.

<sup>10</sup> Ahmet Tabakoğlu, **Türkiye İktisat Tarihi**, İstanbul, 1986, s. 445.

zordur<sup>12</sup>. Geleneksel Osmanlı ihraç politikası *provizyonist* bir yapıdaydı. İçerde halkın ihtiyacı karşılandıktan sonra ancak artan kısım ihraç edilebilirdi. Ayrıca devlet *yed-i vahit (tekel)* usulü ile ürünün alım ve satımı üzerine tekelini koyabiliyordu. Tanzimat'a kadar dış ticaret devletin *provizyonist* ve *fiskalist* kaygılarıyla ve kapitülasyonların belirlediği ilkeler ışığında yürütülüyordu. Bu genel konjonktür içinde, Osmanlılar aleyhine siyasi döngülerin, ekonomik dengelerini yavaş yavaş belirlemeye başladığına dair yaptığımız tespitin en canlı ve temel örneğini 1838 Ticaret Anlaşması oluşturmaktadır.<sup>13</sup> Kapitülasyonların önemli bir aşaması olan 1838 Türk-İngiliz Ticaret Sözleşmesi, Osmanlı Devleti'nin maliyesinin çıkmaza girmesinin ve Osmanlılarda varolan ticaret ortamının radikal bir şekilde değişmesinin en temel etmenidir. 1838-1846 arasında ticaret muahedesi yapılan diğer Avrupa devletleri de İngilizlerinkiyle aynı imtiyazlara sahip oluyorlardı. Bununla birlikte 1846 Rus ticaret muahedesinde Osmanlı Devleti lehine olmak üzere bazı değişiklikler yer aldı. Rus tüccarı, harp alet ve malzemesi, müskirat, enfiye gibi maddeler de dahil olmak üzere perakende ticaret yapamayacak; şap, sülük, tuz ve tütün alım ve satımları bazı şartlara tabi olacaktır<sup>14</sup>. İlk Fransızlarla 29 Nisan 1861'de yapılan, onu diğer devletlerle yapılanların takip ettiği Kanlıca Ticaret muahedelerinde Balta Limanı muahedeleriyle yabancılara tanınan imtiyazlar aynen muhafaza edilmekle beraber bazı maddelerin ticaretine 1846 Rus muahedesindeki gibi sınırlamalar getiriliyordu. Fransa ile yapılan 1861 antlaşmasından sonra aynı yıl İtalya, İngiltere ve Belçika, 1862 yılında Rusya, Amerika Birleşik Devletleri, İsveç, İspanya, Danimarka, Prusya, Hollanda ve Avusturya; 1866 yılında Meksika, 1868 yılında Portekiz devletleri de yapılan anlaşmalarla belirtilen bu ayrıcalıklara kavuşmuşlardı<sup>15</sup>. Avrupa'nın Osmanlı hammaddelerine öteden beri rağbeti

---

<sup>11</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 73.

<sup>12</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e.**, s. 37.

<sup>13</sup> Anlaşmanın getirdiği en önemli değişiklik, ihraç yasağı, yed-i vahit ve satın alınan malların nakli için gerekli tezkere yönteminin kaldırılmasıydı. Ayrıca 1826'dan beri çeşitli adlarla alınmakta olan bütün dahili resimler kaldırılmakta ve yerine dahili gümrük resmi olarak %9 oranında bir resim konulmaktaydı. İthal mallarında ise yabancı tüccarın getirdiği malı memleket içine götürmesi halinde ödeyeceği resim sadece %2 idi. Harici gümrük resmi aynen %3 olarak muhafaza edilmekteydi. Bu resimleri ödeyen tüccar, başka herhangi bir engelle karşılaşmaksızın Osmanlı topraklarında perakende ticaret de dahil olmak üzere her türlü ticareti serbestçe yapabilecek duruma gelmiş bulunuyordu. Mübahat Kütükoğlu, "Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri", **150. Yılında Tanzimat**, (Haz. Hakkı Dursun Yıldız), TTK yay., Ankara, 1992, s. 94.

<sup>14</sup> **A.g.m.**, s. 94-95.

<sup>15</sup> Tuz ve tütünün Osmanlı ülkelerine ithali yasaklanıyor, ancak isteyen yabancı tüccar yerli tüccar statüsünde sadece ihraç edeceği miktarı bildirmek şartıyla ülke dışına göndermek hakkına sahip

fazla idi. Bir kısmının Avrupa’da yetişmemesi, bir kısmının kalite üstünlüğü ve hemen hepsinin ucuz oluşu rağbeti artıran sebeplerdendi. Ticaret konusu olan bu malların çoğu önce miri ihtiyaçlar için satın alındığından devletin ödediği fiyat rayicinde altında kalıyor ve üretici imkan bulduğu takdirde malını, daha yüksek fiyat ödeyen yabancı tüccara satmayı tercih ediyordu. Bunun içindir ki yasaklara rağmen kaçak olarak hammaddenin dışarı kaçıışı tam manasıyla önlenemiyordu. 1838’den sonra söz konusu durum değişmeye başladı. Yabancı tüccar her türlü malın alım ve satımında yerli tüccarla aynı haklara sahip olmuştu. Fiyatları kolaylıkla yükseltebildiklerinden Osmanlı tebası olan tüccar ve esnafı devreden çıkarmayı başarmışlardı<sup>16</sup>. Önceki dönemde liman kentlerinde toplanan yabancı koloni tüccarları, sadece Osmanlı tüccarlarından hammadde alıp mamullerini satmakla uğraşır, ülke içindeki üretim tüketim ve ticaretle doğrudan ilgilenmezken, yeni dönemde ilgi alanları artmaya iç üretim, ulaştırma ve haberleşme işleriyle doğrudan ilgilenmeye başladılar. Bu ilgide, Avrupa’da ortaya çıkan sermaye birikiminin yanında, Osmanlı pazarının da karlı görünmesinin de payı vardı. Yerli sermayesinin teknik bilgi ve becerinin, girişimcilerin olmayışı bunların işlerini kolaylaştırıyordu<sup>17</sup>. Öncelikle, 19.yüzyıl ticaret sözleşmeleri Osmanlı tarımının geçimlik yapısını çözmüştü. Provizyonist klasik Osmanlı ekonomik düzeni parasallaşmış, Pazar göstergeleri ve piyasa güdülerini toplumda *iktisadî rasyonaliteyi* egemen kılmıştı. Kendi yağıyla kavrulan kapalı Osmanlı “ekonomileri”ni dış pazara açmış, üreticiye *tevekkül* yerine *kazanç* özlemini aşılamıştı. Öte yandan ekonomik bütünlüğe doğru, türdeşliğe doğru önemli bir açılım sağlamıştı<sup>18</sup>. Osmanlı Devleti bu süreçte, bir yandan geleneksel yapısındaki çözümlere karşı yeni değerler ortaya koymak, öte yandan değişime ayak uydurmak çabaları içindeydi. Ancak ticaret sözleşmeleri, gümrük sisteminde yapılan düzenlemeler, ulaşım ve haberleşme alanındaki gelişmeler, yabancı sermaye yatırımları, verilen imtiyazlar vb. olaylar devletin, dünya kapitalist düzeniyle hızla bütünleştiğini gösteriyordu<sup>19</sup>. Ancak bununla

---

kılınıyordu<sup>15</sup>. Dış satım resmi %12’den %8’e indiriliyordu. Her yıl yapılacak %1 indirimlerle resim oranının 7 yıl sonra %1’de sabit kalması hükme bağlanıyordu. Silah, top, tüfek ve her türlü savaş araç ve gereçlerinin Osmanlı topraklarına sokulması yasaklanıyordu. Cihan Duru- Kemal Turan- Abdurrahman Öngöçlü, **Atatürk Dönemi Maliye Politikası**, 1. Kitap, TİSA yay., Ankara, 1982, s. 100.

<sup>16</sup> Mübahat Kütükoğlu, “Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri”, s. 95.

<sup>17</sup> Musa Çadircı, **a.g.e.**, s. 335.

<sup>18</sup> Zafer Toprak, **a.g.m.**, s. 234.

<sup>19</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 73.

birlikte, 19.yüzyılın sonlarında, Osmanlı aydınları arasında artık serbest mübadele kapısını kapatmak gerekliliğini, yoksa sanayi ve iç ticareti canlandırmanın katıyen mümkün olamayacağını belirten fikirler yoğunluk kazanmıştı<sup>20</sup>. Osmanlı Devleti'nde bu tür tartışmalar süredursun, merkantalist engellerin kaldırılması, yeni altın kaynaklarının keşfi, iletişim ve ulaşım ağının genişlemesi, yaygın bir savaş çıkmaması, 19.yüzyılın ikinci yarısında mal, insan ve sermaye akımının genişlemesi ve dünya ekonomisinin derinleşip büyümesi için elverişli bir ortamın ortaya çıkmasında etkili oldu<sup>21</sup>.

Bu tip ekonomik dönüşümlerin etkisinin en dramatik şekilde yaşandığı yıllarda, 1908 hareketi sonucu İttihat ve Terakki Partisi iktidara gelmişti. 2.Meşrutiyet yıllarında giderek güçlenen milliyetçilik, Osmanlı aydınının iktisadî düşüncesini de etkilemekte gecikmemişti. Alman romantizminden kaynaklanan *millî iktisat* politikası benimsenmiş, serbest dış ticaret politikasından biran önce vazgeçilerek koruyucu bir dış ticaret politikasının uygulamaya sokulması özlenmişti<sup>22</sup>. 1908'den sonra sayıları önemli ölçüde artan gazete ve dergilerde ticaretin önemini vurgulayan yazılar yoğunluk kazanmıştı. İkinci Meşrutiyetle birlikte Müslüman- Türk unsur ticarete atılmaya başlamıştı<sup>23</sup>. İttihatçılar millî iktisat politikasıyla hem dünya kapitalizminin Osmanlı Ekonomisi üzerindeki etkilerini giderebileceklerini hem de ülke içinde giderek palazlanan azınlık

---

<sup>20</sup> Örneğin Ahmet Mithat Efendi, bir iktisatçı olmamasına rağmen ülkenin gelişmişlik düzeyini gerçekçi biçimde tespit ederek yapılması gerekeni görmesi sonucu "kapitalistleşme için himaye" politikasının temellerini atmıştır. Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Tefik Çavdar, **Türkiye'de Liberalizmin Doğuşu**, Ankara, Uygurluk yay., 1981, s.173. Kırkor Zohrap Efendi de, Osmanlı üreticisinin yabancı rekabetine karşı pek güçsüz olduğunu belirtiyor, ilkel düzeyde olan Osmanlı sanayini ve ülkenin tek zenginlik kaynağı olan toprak ürünlerini korumak için ılımlı himayeciliği kabul etmenin zorunluluğuna değiniyordu. Bu tür bir dış ticaret politikası benimsenmezse, ülkenin sınırlı servetinin yok olacağına, "ecnebi kapitalistlerin; yabancı sermayecilerin tahakkümünün doğacağına" dikkat çekiyordu. Bkz. Zafer Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat (1908-1918)**, Ankara, 1982, s. 112. Mizancı Murat, "Usul-ü Himaye ve Serbest-i Mübadelat" başlıklı yazısında, serbest dış ticaret politikasının sanayi'i ve ticareti gelişmiş yabancı ülke sanayi'i ve ticaretiyle rekabet edebilecek güçte ülkeler için uygun düşeceğini Osmanlı Devleti gibi geri kalmış bir ülkede "ancak usul-ü himayenin" diğer bir deyişle koruyucu bir dış ticaret politikasının ulusal çıkarlarla bağdaşacağını belirtiyordu. Bu konu hakkında bkz. **a.g.e.**, s. 106; ve ayrıca bkz. Aynı Yazar, **a.g.m.**, s. 243. Hiç kuşkusuz bu usul-ü himaye fikri, başta dönemin devlet adamları olmak üzere bir kısım kitle tarafından karşı çıkılıyordu. Serbest ticaret politikasından yana olanların, himayeci politikalara karşı itirazları; himaye politikasının uluslar arası iş bölümünün gelişmesini engelleyeceğine, malların daha da pahalılaşmasına neden olup ürün kalitesinin düşeceğine, biriken sermayenin himaye edilen dallarda kullanılmasına ve belki de en önemlisi, usulü himayenin merkantilizm gibi çağ dışı olarak nitelendirilmesine dayanılarak eleştiriliyordu. Geniş bilgi için bkz.. Tefik Çavdar, **Türkiye'de Liberalizmin Doğuşu**, Uygurluk yay., İstanbul, 1982, s. 176.

<sup>21</sup> Resşad Kasaba, **a.g.e.**, s. 42.

<sup>22</sup> Zafer Toprak, **a.g.m.**, s. 225.

<sup>23</sup> Zafer Toprak **a.g.e.**, s. 50- 52.

tüccarlarına karşı bir milli burjuvazi yaratabileceklerini düşünüyorlardı<sup>24</sup>. Ancak Türk Müslüman tüccar yaratma çabalarının sonucu milli mücadeleden önce alınamamıştı<sup>25</sup>. 2. Meşrutiyet döneminde ülke ekonomisine egemen olan azınlık burjuvazisine karşı Türk unsurlardan Milli burjuva yaratma politikası izleyen İttihat ve terakkinin çabaları yoğunlaşmış; azınlık burjuvazisine karşı yaratılmak istenen Türk burjuvazisi 1.Dünya savaşının yarattığı ekonomik sıkıntılardan da yaralanarak ve hükümetten de destek görerek gittikçe güçlenmişti<sup>26</sup>. Bir yandan Müslümanlara ait birikimlerle bankalar kurulurken diğer yandan Rum ve Ermeni azınlıkların ekonomik yaşamdan dışlanmasına çalışılmış yabancı unsurlara karşı boykot hareketlerine girişilmişti<sup>27</sup>. Birinci Dünya Savaşı başladığında Osmanlı Devleti kapitalist dünya ekonomisiyle tamamen bütünleşmiş uydu ülke konumunda idi<sup>28</sup>. Osmanlı devletinde iktisadi dengelerin devamlı Avrupalıların aleyhinde gelişmesine neden olan kapitülasyonlar, savaş sırasında bir oldu bitti ile kaldırılmıştı. Avrupalılar savaş ortamında kendileri için bir sömürü aracı olan kapitülasyonların 1914 de kaldırılmasını nasıl olsa bu hastanın mirasını savaş sonrası parçalayıp sömüreceklerini düşünerek -ama Anadolu'yu sömürge durumuna getirilmesi yolundaki çabalarına karşı olası bir mücadelenin çıkmasını akıllarına getirmeden- karşı çıkma girişimlerinde ısrarcı davranmadılar. İttihat ve terakki bu ortamı değerlendirerek, yabancı işletmelere Türk personel kullanma ve bunları iş yaşamına hazırlama yükümlülüğü getirilmiş, iç pazarı Türklere açmak ve ticari yaşamda etkinliklerini sağlamak amacı güdülmüştü. Nitekim 1.Dünya savaşı öncesi iç sermaye hareketini savaş oldukça hızlandırmıştı<sup>29</sup>. Savaş başlar başlamaz deniz ticaret yolları kapandığı için ithalat aksamış, büyük şehirlerin yiyecek gereksinimlerinin karşılanması için, Anadolu'nun üretim kaynaklarından yararlanmak

---

<sup>24</sup> Abdullah Martal, "Osmanlı Ekonomisi Ve Batı Anadolu'da Kooperatifçiliğe Yol Açan Ekonomik Gelişmeler", **Tarih Tarihi**, İzmir, 1993, s. 18.

<sup>25</sup> Mübeccel B. Kiray , Örgütlemeyen Kent: İzmir, 2. baskı, İstanbul, 1998 , s. 87- 88.

<sup>26</sup> Türkan Çetin- Hakkı Uyar, "Tarih Ve Siyasal İktidarlar, **Tarih Tarihi**, İzmir, 1993, s. 395.

<sup>27</sup> Ahmet Emin Yaman, **Kurtuluş Savaşında Anadolu Ekonomisi**, Betik yay., Ankara, 1998, s. 47.

<sup>28</sup> Kuramsal olarak teknelci kapitalizmin (=emperyalizm) en belirgin ekonomik özelliği belli bir düzeye erişmiş kâr oranını korumak veya daha yükseltmek için fazla sermayesini sermayenin kıt, kâr oranının yüksek olduğu alanlara yöneltmektir.Sermaye ihracı önce devlet borçları şeklinde olup daha sonra hammadde kaynakları üzerinde yoğunlaşır. Bkz. Berber, **a.g.t**, s. 11.

<sup>29</sup> Ahmet Emin Yaman, **a.g.e**, s. 47. Babiâli *ad velorem* (değere göre) tarifeden *spesifik (miktarla göre)* tarifeye geçmiş; böylelikle seçici bir gümrük politikası izleyerek, gümrüklerini yabancı devletlerin onayını almaksızın dilediğince yükseltebilme imkanı kazanmıştı. Kapitülasyonların kaldırılışı ve yeni gümrük tarifesi "ekonomik bağımsızlık" doğrultusunda atılmış önemli adımlardı. Geniş bilgi için bkz. Zafer Toprak, **a.g.m**, s. 225.

düşünülmüştü<sup>30</sup>. İttihat ve Terakkinin taşra örgütleri, kredi ve satış kooperatifleri kurarak üretici ve Müslüman tüccarı örgütlemiş; böylece piyasayı denetimleri altında bulunduran alıcı sendikaların karşısına tek satıcı olarak çıkmışlardı. İttihat ve Terakki ulusal bankacılığa yönelmiş , Osmanlı Bankasının yerini alacak bir devlet bankasının temellerini atmış, taşrada Müslüman- Türk eşrafını “Milli Bankalar” kurmaya özendirmişti. Nitekim savaş koşulları bu şekilde otarşik bir çözümü zorunlu kılmış ise de sonuçta “milli iktisat”a ortam hazırlamıştı. Ancak ülke ekonomisi savaş sırasında büyük darbe yemiş, savaş öncesi ortalama 15 milyonu besin maddesi, 30 milyonu sınai mal olmak üzere yılda toplam 45 milyon Osmanlı liralık ithalatı olan Osmanlı devleti, 1915 yılında bu miktarın %3’ünü bile yakalayamamıştı. Bu nedenle ülke olanaklarıyla yetinmek zorunda kalınmış, kendi yağıyla kavrulan bir Osmanlı ekonomisi oluşturulmak istenmişti<sup>31</sup>. Ülke ekonomisinde düzenleyici bir rol oynamayı deneyen ittihat ve terakki kendi iktidarına bağlı çevrelere zorunlu gereksinim maddelerinin imalat ve satış tekeli verdi. Gerekçe “...Her savaşta Türk olmayan unsurlar servet sahibi oluyor, vatandaşlar insanca kayıp verdikten başka, geçim sıkıntısına düşüyorlardı. Bu itibarla vatandaşları ticarete teşvik etmek ve kendilerine kolaylık göstermek...”, “... bu sefer Türkler zenginleşsin...”di<sup>32</sup>. Bu yıllarda serbest piyasa mekanizması savaş nedeniyle alt üst olmuş, devlet doğrudan iktisadi yaşama müdahale etmek gereği duymuştu. Öte yandan “milli iktisat” ve “iktisadi uyanış” adı altında Müslüman Türk unsur girişimciliğe özendirilmiş sermaye birikimini hızlandıran spekülâtif kazançlara göz yumulmuştu. Osmanlı toplumunda güçlü bir ahlak anlayışının olmayışı, tüccarın aşırı fiyatlarla mal satışının, memurun yasa dışı yollarla ticarete atılışının, ticarete spekülâtif girişimler ve istifçiliğin rağbet görmesinin en temel nedenleri olarak gösterilebilir<sup>33</sup>.

---

<sup>30</sup> Ahmet Emin Yaman, **a.g.e**, s. 47.

<sup>31</sup> Zafer Toprak, **a.g.e**, s. 21, 25-26.

<sup>32</sup> Ahmet Emin Yaman, **a.g.e**, s. 48.

<sup>33</sup> Zafer Toprak, **a.g.e**, s. 34 ve 57. Nitekim, tüccar savaş durumundan yararlanıp, karaborsayla özellikle şehir halkının sırtından kolay kazanç sağlama yollarını bulmuştu. Örneğin 1914 temmuz ile 1918 eylül arasında, şeker 3 kuruştan 250’ye, zeytinyağı 12 kuruştan 280’e, pirinç 3 kuruştan 90’a fırlamıştı. Buğdayın çuval fiyatı 0,99 lira iken 51 liraya erişmişti. Ordu orta kalite buğdayı 28 ile 32 liraya almıştı. Bu fiyatlar arasındaki oransal farklılıklara dayanarak spekülâtif kazançların ne dereceye vardığını görebildiğimiz gibi, savaş sonrası ülkede niçin “Harp zenginlerinin” türediğini de hiç tartışmasız anlayabiliyoruz. Dolayısıyla, yönetimin oynadığı rolü göz önünde tutacak olursak ulusal bir ekonomi kurma yolundaki çabalar, yarı sömürge koşullarının ortadan kaldırılmaması ve girişimcilerin kolay kazanç sağlama yollarını seçmeleri nedeniyle başarısızlıkla sonuçlanmıştı. Kabul etmek gerekir ki yarı



Savaş yıllarında toplam ithalatın %90'nını Almanya ve Avusturya-Macaristan'dan gerçekleştiren Osmanlı Devletinin bu ticareti kesintiye uğramış<sup>34</sup> savaşa girmeden önce elinde bulunan 110.000 tonluk küçük ticaret filosunun üçte ikisini kaybetmişti<sup>35</sup>. Ancak Kurtuluş savaşı sırasında, (Müslüman- Türk) tüccarın dış ticarete aracı rolü oynaması ihracat ve ithalat güçlüğü doğurmuş, sermayeli az sayıdaki (Müslüman- Türk) tüccarlar dış ticareti bilmediklerinden sık sık yanılığa düşmüşler, dış ticaret boşlukları doğmuş, dış bağlantıların kapanmasına neden olmuştu. Ulusal savaş boyunca dış ticaret açık vermişti<sup>36</sup>. Savaşta, Anadolu'nun ekonomik yaşamı büyük ölçüde TBMM Hükümetinin denetimindeydi ve ordunun gereksinimlerinin karşılanması en büyük iktisadi girişim olarak görünmekteydi<sup>37</sup>. Nitekim, Tekalif-i Milliye emirleri ulusal yükümlülük çerçevesinde, halk ve tüccarın bazı ham madde, yarı mamul ve mamul malların %40'ını devlete verecek ve bunun bedelini ilerde tahsil edecekti<sup>38</sup>. Görülüyor ki, alıcı ulusal devletti ve siyasi ortamın belirsizliği tüccarın parasını alıp alamayacağına da kesin bir teminat vermemekteydi. Bununla birlikte Anadolu hareketi her türlü üretim kaynaklarına el atarak siyasal olduğu kadar bu ekonomik savaşımından da galip çıkmıştır. 2. Meşrutiyet döneminde izlenen milli iktisat politikaları sonrasında yaratılmak istenen Türk Burjuvazisi, Kurtuluş Savaşından sonra azınlıkların göç etmesiyle rakipsiz bir konuma gelmişti.

Sonuç olarak; Kurtuluş savaşı öncesinde Osmanlı Devleti siyasal, ekonomik ve mali bakımdan tam bir çöküntü içinde, kapitülasyonlar zinciriyle dışa bağımlı durumdaydı. Dış borçlar giderek artmaktayken, yabancı sermaye ülkenin önemli bütün ekonomik girişim alanlarını ele geçirmiş durumdaydı; daha açık bir deyişle Osmanlı Ülkesi kapitalist ülkelerin hammadde ambarı, mamul madde pazarıydı. Dolayısıyla Kurtuluş Savaşı mali kaynak bulma –veya yaratma- çabalarıyla geçmiş, Osmanlı devleti yıkıntılarında farklı bir iktisadi anlayışa sahip yeni bir Türk Devleti ortaya çıkmıştır.

---

sömürge koşullarının yarattığı toplumsal yapı içindeki ticari geleneğin değişmeden kalışı ulusal ekonomiyi kurma girişimlerine ket vurmuştu. Lütfen bkz. Ahmet Emin Yaman, **a.g.e.**, s. 48

<sup>34</sup> Zafer Toprak, **a.g.e.**, s. 120; ve ayrıca bkz. Ahmet Emin Yaman, **a.g.e.**, s. 49.

<sup>35</sup> Besim Darkot, **Türkiye İktisadi Coğrafyası**, İstanbul, 1963 , s. 218.

<sup>36</sup> 1921 yılında ihracat Antalya, Trabzon, Samsun ve Erzurum'dan gerçekleştirilmiş on aylık süre içinde 9.317.822 liralık ihracat yapılmış, 2 milyon lira açık verilmişti. Lütfen bkz. Ahmet Emin Yaman, **a.g.e.**, s. 50-51.

<sup>37</sup> Ahmet Emin Yaman, **a.g.e.**, s. 52.

<sup>38</sup> Tevfik Çavdar, **a.g.e.**, s. 249; ve ayrıca bkz. Doğan Avcıoğlu, **a.g.e.**, s. 207.

## I- İKTİSADİ ORTAMDA DEĞİŞİM

### A- TARIM SEKTÖRÜNDE DEĞİŞİMLER

#### 1- TARIM POLİTİKALARI

Tarımda ticarileşmenin öncüsü kabul edilen Batı Anadolu<sup>39</sup>, hammadde alıcısı Avrupa ile bol ve ucuz mal satarak ekonomisini darboğazdan kurtarmaya çalışan Osmanlı devleti, arasında iktisadi yapıda organik bir değişime uğramış, bu yüzden sadece tarımsal üretimin artırılmasına yönelik değil aynı zamanda tarımsal üretimin çeşitlendirilmesine yönelik çabaların sergilendiği bir bölge olmuştu. Batı Anadolu'da kırsal kesime yayılmış bulunan yüzlerce üretim birimi bu şekilde bir ekonomik ağla birleştirilmiş ve iç ve dış pazarlardaki dürtülere toplu halde karşılık verecek duruma gelmişlerdi<sup>40</sup>. 1850 yılına gelinceye dek tüccarlar tarıma karşı belirgin bir ilgi göstermemişlerdi. Türklerin hemen hemen tümü tarımda uzmanlaşırken yabancılar ve azınlıklar ticareti tekellerine almışlardı<sup>41</sup>. Bununla birlikte ellerindeki nakit serveti, Devletin o andaki tek büyük üretim aracı olan toprağa yöneltmek için fırsat kollayan bu gurup için 1858 tarihli Arazi yasası bulunmaz bir fırsat olmuştu. Bu yasa toprakta küçük köylü mülkiyetini, bu tür mal varlığının büyümemesi için açık sınırlamalar getirerek fiilen tanıyordu. 1867'de büyük bir ödün vererek Bab-ı Ali yabancılarla Osmanlı İmparatorluğu'nda taşınmaz mal edinme hakkı tanıdı<sup>42</sup>. İzmir-Aydın demiryolunun

---

<sup>39</sup> 19. Yüzyılda Pazar için üretim Anadolu'da giderek daha fazla hakim olmaya başlamasıyla birlikte, Anadolu tarımı 19. Yüzyılda hızla ticarileşmeye başlamıştı. Yalnızca tarımsal üretimde genel bir artış değil, Pazar için üretilen ticari ürünlerde de önemli bir artış yaşanmaktaydı. Geniş bilgi için bkz. Tosun Arıcanlı, "19.Yüzyılda Anadolu'da Mülkiyet, Toprak Ve Emek", **Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti Ve Ticari Tarım**, (Haz: Çağlar Keyder- Faruk Tabak), İstanbul, Tarih Vakfı Yurt yay., 1998, s. 132-136., ve ayrıca bkz. Faruk Tabak, "Bereketli Hilal'in Batısında Tarımsal Dalgalanmalar ve Emeğin Kontrolü", **Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti Ve Ticari Tarım**, a.g.e, s. 158.

<sup>40</sup>Reşat Kasaba, **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi**, Belge yay., İstanbul, 1993, s. 59.

<sup>41</sup>Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Savaş yay., Ankara, 1982, s. 78.

<sup>42</sup>Reşat Kasaba, a.g.e, s. 48. Tımar sisteminin kaldırılması sonrası özel mülkiyette yasal düzenlemelere gidilmiş, 1847 düzenlemeleriyle mülk sahiplerine tapuları verilmiş, 1858 yılında ise kapsamlı bir arazi kanunnamesi hazırlanmıştı. Saadet Tekin, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Nazilli**, D.E.Ü. A.İ.İ.T. Enst., (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1997, s. 102. Bu yasanın çıkmasından çok önce İngilizlerin Aydın'da tek tük de olsa toprak satın almışlardı. Yabancıların içerilerde satın aldıkları topraklar hızla genişledi ve 1860 yılında -yasanın çıkmasından yedi yıl önce- İngiliz konsolosu, büyük elçi Sir Henry Bulwer'e, Bölgenin genel durumunun gün geçtikçe iyileşmekte olduğunu ama bu iyileşmeden yararlananların aslında Türkleri soyup soğana çeviren Hıristiyanların olup, Gülhane Hattı şerifinin öngördüğü reformlarla beraber Hıristiyanların tarımla ilgilenmeye başladıklarını, askerden dönen

yapımı bölgede İngiliz sermayesini güçlendirmiş, İngiliz girişimciler demiryolunun yapımından sonra, bölge de büyük miktarda toprak satın almaya başlamışlardı<sup>43</sup>. İngilizler demiryolunun tarım ve ticareti geliştireceği ve kâr oranını yükselteceği dürtüsüyle toprak satın alıyorlardı<sup>44</sup>. Zaten İzmir kenti Osmanlı İmparatorluğunda hemen hemen her dönemde hammadde ihraç eden bir kentti. İzmir ve çevresindeki toprakların ham madde kaynakları açısından verimli olması bu bölgede demiryolunun yapılmasında önemli bir etkendi<sup>45</sup>. İngilizlerin toprak alma kararlarını etkileyen öğeler arasında toprak fiyatlarının dönüm başına bir veya bir buçuk sterlin gibi çok düşük olmasının yanı sıra, tarlaları demir yoluna yakın yerlerde bulunan bazı köylülerin bu yeni icat karşısında çok büyük bir önyargı ve düşmanlık ile topraklarını bedava denecek kadar ucuz fiyata satmak istediklerinin de rol oynadığı görülmekteydi<sup>46</sup>. Besim Darkot'un haklı tespitinde ortaya koyduğu şekilde, İzmir en çok çeşit olarak tarımsal ürünler yetiştiren bir bölgenin iskelesiydi. İzmir'in ekonomik hinterlandı ise Ege bölgesini içerisine almıştı<sup>47</sup>. Yetiştirilen mahsullerde ki çeşitlilik Aydın bölgesi ziraatının başlıca coğrafi karakterlerinden biriydi. Sıcak, mutedil, soğuk iklim kuşaklarında ziraatı yapılan mahsullerden pek çoğu Aydın İlinde yetişmekteydi. Bunlar bölgenin bir çok kesimlerinde yan yana yetiştirilebildiği gibi, bir birinin arasında yahut bir sene birbirinin, öteki sene ise diğersinin ziraatı yapılmakta ve mahsul alınmaktaydı ki; ayrıca bölge de çok çeşitli ve iyi kalitede verimi yüksek mahsul yetiştirilmesinde sulamanın hissesi büyüktü. Tarihin en eski zamanlarından beri bölgeye hükümran olan ve büyük medeniyetler kuran insan toplulukları bu bölgenin su kaynaklarından faydalanmak suretiyle içtimai ve iktisadi seviyelerini yükseltmişlerdi<sup>48</sup>. Tüm bu faktörler, öncelikle

---

Türklerin köy ve kentlerini tanınmayacak kadar değişmiş bulmaya başladıklarını; tarlalarını işlemek isteyen Türklerin hemen Hıristiyan bir tefecinin pençesine düşerek eninde sonunda toprağını satmak zorunda bırakıldığını içeren ilginç raporu yollamak zorunluluğunu duyuyordu. Lütfen bkz. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 78.

<sup>43</sup>Gülçin Uzuntepe, **Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın, Kasaba (Turgutlu) 1856-1897**, Anadolu Üniv. Sos. Bil. Enst., (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir, 2000, s. 97.

<sup>44</sup>Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 79.

<sup>45</sup>Bülent Varlık, **19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması**, Ankara, 1976, s. 45.

<sup>46</sup>Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 79.

<sup>47</sup>Besim Darkot, "Aydın", **İslam Ansiklopedisi**, II, İstanbul, 1961, s. 61.

<sup>48</sup>Süha Göney, **Büyük Menderes Bölgesi**, İstanbul Üniv. Yay., İstanbul, 1982, s. 246 ve 394. "Esas para getiren ürünlerin hasadı temmuz ve aralık ayları arasında birbirini kesintisiz izliyordu. Bu takvim, bir köylünün yada bir hanenin bir tarlaya veya bir ürünle işlerini bitirip hemen ötekine geçmelerine izin veriyordu. Şubat- mart ayı arası yoz otlar ayıklanır, nisan- temmuz ayları arası Tütün yetiştiriciliğine ardından kuru üzüm ve incire büyük emek verilir." Aydın İli'nde ard arda tarımsal üretim ve hasatıyla ilgili geniş bilgi için bkz. Dido Situriyu, Sotiriyu, **Benden Selam Söyleyin Anadolu'ya**, çev. Atilla

İngilizler olmak üzere emperyalist devletlerin ellerinde biriken tüccar sermayesi yardımıyla bölgenin pazar için üretim yapan bir nitelik kazandırılmasında ve ayrıca, bölge tarımının kapitalistleştirilmesinde önemli bir rol oynadı. Dolayısıyla, İngilizlerin toprak satın almaları 1866 yasasından sonra iyice hız kazandı. Diğer ülkelerin tüccarları da toprak satın almaya başlamıştı. Örneğin, İsveç onursal konsolosu ve bir Hollanda şirketinin sahibi olan Charles Van Lennep, Aydın yakınlarında büyükçe bir çiftlik satın almıştı<sup>49</sup>. Açıkça görülmektedir ki, Aydın İli alt yapısı planlı bir şekilde hazırlanan, bir iktisadi değişim sürecine dahil edilmişti. Osmanlı Devleti, iktisadi düzeni yaratan unsurların birbirlerine bağlı bir işleyişi olduğu gerçeğini göz önünden kaçırmıştı. Öyleki; iktisadi yapının temeli sayılan toprak üzerindeki bu tür hukuki değişikliklere gidilmesiyle, iktisadi yapı içinde toprağa bağlı olan diğer kurumlarda hızla değişim sürecine girmişti. Bu bağlamda Aydın ili, devletin “devletçi” tutumundan ödün vererek, Tanzimatla ticaret serbestliğini sağlayıp, toprakta özel mülkiyete öncelik tanınmasından sonra özel teşebbüsün hareket ve yatırım alanlarını genişletmesinin sonuçlarının yakından izlendiği bir şehir olmuştu. Yabancı sermayesi Aydın İlinde genişledikçe, Devlet’in iktisadi görev ve sorumlulukları bir o kadar daralıyor, Pazar üzerindeki siyasi kontrolünü de gün geçtikçe kaybediyordu.

İngiliz işadamları 1850 yılından sonra sadece ithalat ve ihracat işleriyle yetinmeyip toprak satın alarak İzmir ve çevresinde çiftçiliğe başladılar. Bu şekilde üretime iştirak ederek üretimi teşvik etmek yoluna girmişlerdi. 19. yüzyılın ortalarına gelinceye kadar İngiliz iş adamları tarıma karşı belirli bir ilgi göstermemişlerdi. Bazı Museviler veya Rumların bağ bahçe aldıkları olmuştaysa da ilkel teknolojinin yarattığı düşük üretim miktarları ve ulaşım güçlükleri bu alımları oldukça az miktarda tutmuştu. Yabancı uyrukluların Türkiye’de taşınmaz mal alma imkanları olmayışı, bunun yasak oluşu, yabancı tüccarları bu gibi alımlardan alıkoyuyordu. Ancak sözünü ettiğimiz 1868 Arazi Kanunnamesinden sonra İzmir Aydın ili arasındaki ekilebilir arazinin pek çoğu 41 İngiliz tüccarının malı olmuştu<sup>50</sup>. 1857 ve 1892 yılları arası İngilizlerin Aydın ve çevresinde satın aldıkları toprakların bir dökümünü yapacak olursak; A.O Clarke

---

Tokatlı, 10. Baskı, Alan yay., İstanbul, 1994, s.15., ve ayrıca bkz. Reşat Kasaba, “Batı Anadolu’da Göçer İşçiler 1750-1850”, **Dünya, İmparatorluk ve Toplum, -Osmanlı yazıları-**, İstanbul, 2005, s.30.

<sup>49</sup> Orhan Kurmuş, a.g.e, s. 79.

Kuşadası'ndan 72.000 dönüm, G. Meredith Aydın'dan 12.000 dönüm, Asia Minor Cotton Company Nazilli'den 36.800 dönüm, J. Aldrich Aydın'dan 6.000 dönüm, C. Gregoriades Ayasuluğ'dan 5.160 dönüm toprak satın almıştı. Ayrıca o zamanlar bazı bireyleri Fransız, bazı bireyleri de İngiliz uyruğunda olan Giraud ailesinin 1860'lar da Karaosmanoğulları'ndan aldıkları geniş toprakların alanı veya değeri hiçbir resmi kayıta görülmemekteydi<sup>51</sup>. Satın aldıkları topraklarla birlikte ilkel tarım teknolojisini de devralan İngilizlerden bazıları tarım yapılamayacağını ileri sürerek çiftlikten vazgeçtiklerini açıkladılar. Bir bölümü de kırsal kesimde hayatı felce uğratan eşkıyalık hareketlerinden son derece rahatsız olarak tarlalarını kısa zamanda satmak yoluna gittiler. Bütün zorluklara karşı direnen çoğunluk (İngiliz toprak) sahipleri, başlangıçta köylülerle ortaklık veya yarıcılık anlaşmaları yapanlar olduğu gibi, daha da ileriye giderek köylüleri angaryaya koşmaya çalışanlar oldu. Ortaklık ve yarıcılık gibi geçiş döneminin belirtileri uzun süre devam etti. İngiliz tüccarların toprak satın aldıktan sonra İzmir'deki işlerinin çokluğu yüzünden tarımla gerektiği gibi ilgilenememeleriydi. İşte başlıca bu nedenlerden dolayı ortaklık ve yarıcılığın çok büyük çiftlikler ve İzmir'de büyük ticaret evleri olan İngilizlere ait çiftliklerde devam ettiğini görüyoruz. Örneğin, Maltass, Abbott ve Whittall gibi büyük tüccarların toprak satın aldıktan sonra İzmir'de ki işlerinin çokluğunu bahane ederek eski toprak sahiplerinin köylülerle olan ortaklık ve yarıcılık anlaşmalarını sürdürdükleri hakkında bilgiler var<sup>52</sup>. İngilizler ile köylüler arasında yapılan ortaklık anlaşmalarının zaman içinde çeşitli değişiklikler geçirdiğini de gözlemek mümkün. 1860'ların sonuna doğru İngilizler köylülerden genel olarak ürünün yarısını talep ediyorlar ve köylüler hangi ürünü yetiştireceklerine kendileri karar veriyorlardı. İzmir'in tarımsal ürünler ihraç eden bir liman olarak öneminin gitgide artması sonucu ortaklık anlaşmaları İngilizlerin dileklerine uygun biçimde

---

<sup>50</sup> Melih Gürsoy, **Tarihi, Ekonomisi Ve İnsanları ile Bizim İzmirimiz**, Metis yay., İzmir, 1993, s.94.

<sup>51</sup> Cihan Duru- Kemal Turan- Abdurrahman Öngeoğlu, **Atatürk Dönemi Maliye Politikası**, 1.Kitap, Ankara, 1982, s. 124 ve ayrıca bkz. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 80. Batı Anadolu tarımını harekete geçiren etkileşim belirli bir toprak mülkiyeti hiyerarşisine dayanıyordu. Toprak genişliğindeki farklılık, esas olarak çok büyük malikaneler ile geçimlik tarlalar arasında değil, orta büyüklükteki tarlalar ile küçük tarlalar arsındaydı. 19. yüzyılın ortalarına doğru bu fark giderek belirginleşmişti. 1850'lerde büyük şehirleri çevreleyen bahçeler ve çiftlikler ile kırsal kesime dağılmış olanlar arasındaki fark iyice açıldı. Bu topraklar pahalıydı ve entansif tarım yapıyordu. İş gücü akışı büyük oranda bu bölgeye yönelmiş ve bu bölge içinde yoğunlaşmıştı. Sonuçta, ticari tarımdan elde edilen karın çoğu bu iyi konumlanmış çiftçilerin elinde birikti. Geniş bilgi için lütfen bkz. Reşat Kasaba, **a.g.m.**, s.31.

yapılmaya başlandı<sup>53</sup>. Aslında bu 19. yüzyılda Aydın ilinde dış pazar için “Cashcrop”ların üretilmeye başlaması, bir yandan büyük çiftliklerin ücretli emek kullanarak doğrudan üretime geçmesi öte yandan İzmir’de ki ticaret sermayesinin büyük miktarda toprak alarak kapitalist işletmeler kurması eğilimini yansıtıyordu<sup>54</sup>. Bu nedenle, köylüler yetiştirecekleri ürünü kendileri saptayamıyorlar, aksine, toprak sahibi İngiliz’in dilediği ve genellikle Avrupa’ya ihraç edilmesi mümkün olan ürünleri yetiştirmeye zorlanıyorlardı<sup>55</sup>. İktisadi büyümeyi sağlayan sektör geleneksel ekonomide olduğu gibi hala tarımdı ancak tarım sektöründe itici güç dünya pazarlarına yönelik üretim yapılmasıydı<sup>56</sup>. Bölgenin kapitalist dünya pazarıyla bütünleşmesi sürecinde tarımda ihracata yönelik önemli ürün değişiklikleri ortaya çıktı. Avrupa’da kentsel nüfusun artan satın alma gücü ve temel gıda maddelerinin şimdi buharlı gemilerle güvenlikle daha uzaklardan getirebilmesi İzmir’den talebi daha çok lüks gıda maddelerine doğru kaydırmış, bunu da daha sonra sınai tarım bitkileri izlemiştir. İzmir limanının 1800’lerin başında ve ortasında ihracat listelerinin en önemli maddesi buğday ve bakliyat olmasına rağmen, 1860-1870’lerde artık bu ürünler Kuzey ve Güney Amerika’dan getirildiği için lüks yiyecek maddeleri olan incir ve üzüm İzmir’in ihracatı içinde hakim hale gelmiş, ikinci sırada da kendi kendine yetişen kök ve nebatlar toplanmıştı<sup>57</sup>. Aslında yetiştirilecek ürünlerin İngiliz toprak sahipleriyle belirlenmesi, Osmanlı Devleti’nin işine gelmekteydi. Örneğin, Osmanlı Devleti’nin mahsullerden aldığı onda bir vergi çeşidi olan aşar; 1884’de, tımar usulünün kaldırılmasından sonra mültezimlere ihale edilmeye başlanmıştı. Aydın vilayetinde 19. yüzyılın sonlarına

---

<sup>52</sup> Whittall’lerin İzmir’e gelişleri, ailesinin İzmir ve çevresindeki iktisadi faaliyetleri hakkında lütfen bkz. Edmund H. Giraud, **Family Records- A Record Of The Origin And History Of The Giraud And Whittall Families Of Turkey**, London, 1934, s. 63-78.

<sup>53</sup> Orhan kurmuş **A.g.e.**, s. 81-82.

<sup>54</sup> İlhan Tekeli, “Ege Bölgesinde Yerleşme Sisteminin 19.Yüzyıldaki Dönüşümü”, III/IV, **Ege Mimarlık Dergisi**, İzmir, 1992, s. 81. Ülkeye giren yabancı sermaye, devlet borçları ve dış ticareti geliştirmeye yönelik alt yapı yatırımlarında yoğunlaşınca tarım ve sanayi gibi doğrudan üretim alanlarına yatırılan miktarlar sınırlı kaldı. Bu nedenle yabancı sermayenin Osmanlı toplumunda mevcut olan üretim tarzları üzerindeki etkisi doğrudan değil, özellikle dünya pazarlarına yönelik üretimin yaygınlaşmasını sağlamak yoluyla oldu. Bu süreçte kentsel dış ticaret kesimi ile kırsal tarım kesimi kapitalist dünya ekonomisi merkezleri ile ayrı ayrı bütünleşti ve ekonominin kendi içindeki bağlantıları yüzyıl boyunca zayıfladı. Geniş bilgi için bkz. Murat Baskıcı, **1800- 1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim**, Turhan yay., İstanbul, 2005, s. 220.

<sup>55</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 82.

<sup>56</sup> Murat Baskıcı, **a.g.e.**, s. 223.

<sup>57</sup> Mübeccel B. Kıray, **Örgütlemeyen Kent: İzmir**, İstanbul, 1998 s. 28; ve ayrıca bkz. Mümtaz Peker, “İzmir’e Göçler Ve Mekan Olgusu”, **II. Uluslararası İzmir Sempozyumu-Tebliğler**, (Haz: Prof. Dr. Nemci Ülker), İzmir, 1998, s. 94.

doğru, palamut aşarı için 33.000 liraya talip çıktığı halde, bu ürünün öşrünün geçen seneye nispetle fazla olarak 100 bin kantara ulaşacağı ve Avrupalılarca isteğın fazla bulunduğu bilinmesinden dolayı hazinenin hukukunun korunması düşüncesine dayanılarak Söke ve Nazilli kazalarının geçici olarak aşar ihalesi durdurulmuş, bu gelir doğrudan ve eksiksiz hazineye çekilmişti<sup>58</sup>. Avrupalıların ürün taleplerine karşılık Osmanlı Devleti son derece hassastı. Öyleki Aydın Vilayeti'nde yetişen incir ve üzüm mahsülünün iharacatında bir mahzur bulunmadığı Avrupalı devletlere resmi bir yazıyla bildiriliyordu. Aynı zamanda “Gerek incirin gerek üzümün serbestçe imrarına (serbestçe geçişine) müsaade olunması ve cihet-i askeriyece ihtiyaç görüldükçe piyasa fiyatıyla mübayaa (satışı) edilmesi tensib (uygun) olunduğundan keyfiyet-i Harbiye ve Ticaret ve Ziraat nezaretlerine tebliğı ve mahsulatın nakl ve imrarı hususunda Amerika sefaretı nezdinde teşebbüsatta bulunulmuş olduğunun ticaret ve ziraat nezaretine ilaveten izbarı (yazı) ve suret-i muamele ve muharebeden Hariciye Nezaretine malumat-ı izasına (aydınlatılmasına) tezker kılındı” ifadesinden de anlaşılacağı üzere, Devlet'in gelire veya ürüne el koyucu bir konumda da olmadığı, merkez odaklı bir denetleyici rolünü hızla kaybetse de alıcı rolünü muhafaza ettiğini ortaya koymaktaydı<sup>59</sup>. İngiliz toprak sahiplerinin aynı zamanda İzmir'de tarımsal ürün ihracatı ile uğraşmaları, aynı kiralardan parasal kiraya dönüşmesi sürecini daha da hızlandırdı<sup>60</sup>. Tarımda kapitalist üretimin yerleşmesinin ön koşullarından birisi tarımı tıpkı kapitalist bir fabrika gibi örgütleyecek bir sınıfın varlığıdır. İzmir'deki İngiliz tüccarlarının bu niteliğe sahip olduğu tartışma götürmez haldeydi<sup>61</sup>. Özellikle 1800 Osmanlı-Rus savaşlarından sonra İngiliz sermayesi Ege'de çok büyük ölçüde toprak alımına girişti. Ama tarımsal üretimin esas kit faktörü emekti. İngilizlerin emeği sağlayacak kolonizasyon projesini Osmanlılar kabul etmiyordu. Daha etkin tarımsal teknoloji kullanmak için köylüleri topraklarından çıkarmak isteyen İngilizlere karşı köylülerin tepkisi çok sert oldu<sup>62</sup>. Örneğın, kuşaklar

---

<sup>58</sup> Mehmet Akpınar, **Ahenk Gazetesine Göre İzmir 1895-1896**, Ege Üniv. Edeb. Fak., (Basılmamış Lisans Tezi), İzmir, 1986, s. 44. İltizam karlılık açısından en önde gelen faaliyetti. Burada asıl önemli olan iltizamın kendisinden çok spekülatif sonuçlarıydı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Reşat Kasaba, “19. Yüzyıl Ortalarında Batı Anadolu'da Komprador Burjuvazi Var mıydı?”, **Dünya, İmparatorluk ve Toplum, - Osmanlı yazıları-**, İstanbul, 2005, s. 14.

<sup>59</sup> **B.O.A.**, MV., 11/ Z/ 1333.

<sup>60</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 83. ve 124n.

<sup>61</sup> **A.g.e.**, s. 84.

<sup>62</sup> İlhan Tekeli, **a.g.m.**, s. 81. Toprak alımlarıyla Aydın ilinin iktisadi yapısında büyük değişiklikleri başlatacak olan Avrupa kapitalist ilerleyişi aslında, Çağlar Keyder'in haklı tespitinde ortaya gibi 19.

boyu işledikleri topraklarından zorla veya aldatmacayla atılan köylüler 1883 yılında Söke ve Nazilli yakınlarında bazı İngiliz çiftliklerini işgal ederek direnmeye başladılar. Ancak kısa sürede yenilgiye uğrayarak toprak sahiplerinin dileklerini kabul etmeye zorlandılar. İngiliz çiftliklerinin bazı kesimlerinde eski yöntemlere göre düzenlenen ortakçılık ve parasal kira uygulamaları sürerken diğer kesimlerde ücretli işçiler çalıştırılmaya başlandı. 1868 yılında mevsimlik işçi kıtlığının en yüksek düzeye çıkması sonucu bir çok ürün gibi incirlerin bile ağaç üzerinde çürümeye bırakıldığı bir zamanda İngilizler işçi sıkıntısı çekmediler. Yirminci yüzyılın ilk yıllarında İngilizlerin ödediği ücretlerin günde ortalama 3 şilin gibi yüksek bir düzeyde olduğu görülüyordu. 1911 yılında tütün toplama ve ipe dizme işinde çalışacak işçilere ödedikleri ücret ise 6 şilindi ve o zamana kadar bölge’de hiçbir gündelikçi işçi bu kadar yüksek ücret almamıştı<sup>63</sup>. Henüz I. Cihan Harbi çıkmazdan bir yıl kadar önce Aydın’da tarım işçisi gündelikleri yüksek düzeydeki seyrini devam ettirmiş, erkek tarım işçilerinin gündelikleri, kadınlarınkinden fazla olduğu gibi, yılın belli aylarına göre gündeliklerde artış gözlenmekteydi<sup>64</sup>. Burada, tarım işçisi gündeliklerinin yüksek olması, üretimi doğrudan denetimine alamayan kapitalist girişimcilerin emek sorununu bu şekilde çözme yoluna gittiklerini söyleyebiliriz. Ormanlar ortak kullanıma ayrılan arazilerden sayıldığı için Batı Anadolu bölgesinde ormanlar 19. yüzyılda tamamen yakılmış ve tarıma elverişli yerler durumuna getirilmişti. Bu dönemde köylülerin mülkü olan yada ortakçılık ve kiracılık yoluyla işledikleri toprakların ortalama büyüklüğü 12 ile 48 dönüm arasında değişiyordu. Bununla birlikte, ileri teknoloji kullanmak isteyenlere karşı köylüler toprakları küçük olduğu için direniyorlardı<sup>65</sup>. 19. yüzyılda Aydın ve çevresinde ki küçük toraklarda son derece ilkel tarım araçları kullanılıyordu. 1830’larda Aydın ve çevresindeki seyahat notlarında Arundell bu ilkel tarım araçlarını hayatında hiç görmediğini, iki veya üç tahta kalastan yapılmış sağlam tekerlekleri olan bir çift öküzün çektiği çift sürme aletini şaşkınlıkla anlatmaktaydı.<sup>66</sup> Nitekim bu küçük topraklarda

---

Yüzyılın sonlarına doğru özellikle 1880’lerden sonra dolaysız sermaye yatırımlarına önem vererek bölgenin adeta sömürülmesinin altyapısını da hazırlama gayretini göstereceklerdi. Geniş bilgi için bkz. Çağlar Keyder, **Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye 1923- 1929**, Ankara, 1982, s.20.

<sup>63</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 86.

<sup>64</sup> Zafer Toprak, **a.g.e.**, s. 336.

<sup>65</sup> Cihan Duru, **a.g.e.**, s. 125.

<sup>66</sup> F.V. J. Arundell, **Discoveries In Asia Minor Including A Description Of The Ruins Of Several Ancient Cities And Especially Antioch Of Pisidia**, London, 1834, s. 190-191



çapa ve karasabandan pahalı olan demir pulluğun kullanılmasının onları işlerinden edeceğini anlayan köylüler, bu gavur icadına karşı besledikleri duygularında etkisiyle, bazı yörelerde toprak sahiplerinin ileri teknoloji kullanma yolunda ki çabaları köylülerce sert bir direnmeyle karşılandı. Aslında bu direniş Aydın İlinde yaşanan İktisadi değişimin halk tarafından nasıl karşılandığı konusunda bize “değişime direnişle” karşılık verdikleri çıkarımını yapmamıza olanak sağlamaktadır. İngiltere Ticaret Dairesi Türkiye’ye tarım araçları satmak için başlatılmış olan kampanyaya katılan şirketlerini, uyararak, onlara toprak sahiplerine araçları çalışırken göstermelerini istedi. Batı Anadolu’da Türk toprak sahiplerinin çiftliklerin de ilk makinelerin 1885 yılında görülmesi İngilizlerin makineleşme hareketinin öncüsü olduğunu kanıtlar<sup>67</sup>. Ancak 1864-1901 yılları arasında İzmir limanından yapılan ihracatın %42-%63 arasında değişen bölümünü oluşturan kuru üzüm, kuru incir, palamut, afyon gibi ürünlerin makineleşme gerektirmeyen ürünler olması nedeniyle bu öncülük çok geniş boyutlara ulaşamadı<sup>68</sup>. Ancak Anadolu’nun bölgeleri arasında farklılık göstermekle birlikte 20. Yüzyılın başlarında ve özellikle 1. Dünya savaşı içinde bile, Osmanlı tarım topraklarındaki durağan üretim yapısına rağmen tarım araç ve gereçlerinin ithaline aralıksız önem veriliyordu<sup>69</sup>. Bu da bize Osmanlılar’ın kaynağı ürüne dayanan iktisadi ihtiyaçların teknikle bütünleştirme çabalarını bize göstermektedir. Ayrıca, Merkezleri Ipswich ve Wexford’ta bulunan iki İngiliz şirketi tarım makineleri ithalatı ve satışını hemen hemen tekellerine almışlardı. Eldeki verilerin gösterdiğine göre tarım makinelerinin büyük çoğunluğu yabancıların ve özellikle İngilizlerin çiftliklerin de kullanılıyordu<sup>70</sup>. 19. yüzyıl sonlarında Batı Anadolu tarımın kapitalizme hızla açılması karşısında feodal toprak sahipleri eski ayrıcalıklarından fedakarlık ederek topraklarını daha ileri üretim biçimlerinin temsilcisi olan çiftçilere satmak zorunda kalıyordu ve böylece feodallerin toprakları üzerinde ortakçılık ve yarıcılık oldukça yaygındı. Ayrıca

---

<sup>67</sup> Orhan Kurmuş **A.g.e.**, s. 89- 90.

<sup>68</sup> Abdullah Martal, “19.Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Ve Batı Anadolu’da Kooperatifçiliğe Yol Açan Ekonomik Gelişmeler”, **Tarih Tarihi**, İzmir, 1993, s. 16.

<sup>69</sup> “(...) Bu sene mümkün olabildiği kadar fazla ziraat icrasını temin için ticaret ve ziraat nezareti tarafından Almanya ve Avusturya Macaristan’dan celb edilen ziraat makineleri hakkında icra edilen tahkikata nazaran şimdiye kadar Macaristan’da ki Alan Vaşvak fabrikasından 10 tane lokomobil ve harman makinesi celb olunmuştur. Bunlardan maada 140 parça orak makinesi ile 1000 taneye yakın pulluk getirilerek Anadolu’nun merakiz-i muhtelifesine (çeşitli merkezlerine) sevk edilmiştir. Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından Almanya’ya 50 tane Traktör makinesi sipariş edilmiştir(...)” **Ahenk**, 10 Eylül 1916

az sayıda bulunan kapitalist çiftçiler hemen hemen tümüyle yabancılarda ve özellikle İngilizlerden oluşuyordu. Bunlar genellikle ihracatını yaptıkları ürünleri yetiştiren veya yetirilmesini teşvik eden tüccar çiftçilerdi. Hepsinin İzmir’de büyük ticaret evleri ve Londra Liverpool, Paris, Marsilya ve Hamburg gibi büyük kentlerde şubeleri vardı. Çiftliklerinde ücretli işçi kullanarak veya ortakçılarını aracılığıyla bu kentlere ihraç ediyorlardı. Öte yandan kapitalist çiftçilerin en ileri ve başarılı olanları Londra, Liverpool ve Manchester tüccarlar ve sanayicileriyle birlikte tarım şirketlerini oluşturdular. Bu şirketlerden bazıları İzmir’de İngiliz tüccarları tarafından kurulmuş sonra çeşitli yollarla İngiltere’deki ortakların kontrolüne geçmişti. Batı Anadolu bölgesinde faaliyet gösteren azınlık şirketlerinden bazılarının adları şunlardır:<sup>71</sup> Smyrna Vineyards and Brandy Distillery Co. Ltd, Smyrna Dried Fruit importers Association Ltd., Asia Minor Tobacco Co. Ltd. Otoman Cotton Co. Ltd. Otoman oil Co Ltd., Levent Trading Agency Ltd.,<sup>72</sup> adlı kapitalist şirketlerin yanı sıra aynı zamanda Oil and By Products Industries of Turkey Ltd., Eastern and Overseas Products Ltd., The Smyrna Fig Packers Ltd. şirketleri de vardı<sup>73</sup>. Bu şirketler, malın alım satımıyla uğraştıkları gibi, bu malın üretimden satışına kadar her aşamayı kontrol ediyorlardı. Kendi toprakları üzerinde yetiştirdikleri üzüm, incir, zeytin, pamuk, tütün, palamut ve haşhaşı kendi atölye veya Hamburg’ta ki şubeleri aracılığıyla satıyorlardı. Pamukların çırçırılması, kuru üzüm ve incirlerin kimyasal maddelerle işlenmesi hep bu şirketlerin kendi atölyelerinde yapılıyordu<sup>74</sup>.

Önemle belirtmeliyiz ki, yeni kapitalist üretim biçimleri bölgede oluşurken, devletin ticari tarımı destekleyen girişimlerinin de var olması önemlidir. Örneğin, Batılı sermaye çevrelerinin veya girişimlerin pamuk üretiminin artırılması yolundaki girişimlerine, Osmanlı Devleti 1862’de yayınladığı bir fermanla olumlu cevap vermiş ve yaptığı düzenlemelerle 1860’lara başlarında pamuk üreticileri aşar’dan muaf tutmuş, ihracat vergilerini 10 yıl süreyle sabit kılmış, ithal edilen makineleri vergiden muaf tutmuş, Mısır ve ABD’den ithal edilen daha nitelikli tohumları köylüye bedava

---

<sup>70</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 91.

<sup>71</sup> **A.g.e.**, s. 94-95.

<sup>72</sup> **A.g.e.**, s. 96.

<sup>73</sup> **İzmir 5000.Yıl**, (Haz: Hamdi Türkmen), ş.y, 2000, s. 104.

<sup>74</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 96

dağıtmayı kararlaştırmıştı<sup>75</sup>. Böylelikle, Osmanlı Devleti İngiliz kapitalinin bu ürünü daha çok ticaret yoluyla denetlenmesine fırsat vermiş ama bir anlamda da ticari tarımı desteklediğini açıkça ortaya koymuştu. Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında birkaç yabancı alıcı şirketin Türkiye'nin incir, üzüm, tütün gibi ürünlerinin piyasasına hakim olması durumu 1920'lerde de sürdürdü. Örneğin İzmir bölgesinde pek çok tütün üreticisi Amerikan ve İtalyan firmasının elinde oyuncak gibiydi<sup>76</sup>. 1923 yılına gelindiğinde Anadolu 9 yıl savaşı sahne olmuş ve en zengin tarım bölgeleri 1919 yılından beri işgal altında kalmıştı. Türkiye'den ayrılanlar tarafından terk edilmiş topraklar 1923 yılı tarım üretiminin 1913 düzeyinin çok altına düşmesine sebep olmuş, Hükümet derhal Cumhuriyetin ilanından bir yıl sonra bir yasa çıkartarak; bir çift öküzü olan köylüyü en az 100 dönüm toprak işlemeye mecbur etmiş, Ziraat Bankasına çiftçiye tarım makineleri kredisi vermesi şartını getirmişti. Bu yasayla tarım politikasında savaş öncesi üretim düzeyine ulaşma çabasına girilmiş artık tarım politikalarının ilk aşaması, savaş öncesi üretim düzeylerine ulaşmak ve eski pazarları yeniden kazanmak olmuştu<sup>77</sup>. Ancak ne olursa olsun , Türk Kurtuluş savaşına kadar Avrupa Kapitalizmi; Aydın'da tarımsal üretimin artırılması, çeşitlendirilmesi ve dış talep doğrultusunda tarım ürünlerinin üretimine yönelik planlı çabalar sarf etmiş, bunun sonucunda, Aydın ve çevresinin tarım topraklarında kurumsal ve örgütsel yeniden düzenlemeler, emeğin daha sıkı denetlenmesini ve ihraç ürünlerinin etkin ve kesintisiz biçimde piyasaya sürülmesini sağlamıştı. Bölgenin dünya ekonomisine eklenme sürecinde, tarımsal üreticiler artık küresel ticaret ve üretim ağlarını içine yerleşmiş, sürekli değişen ve gelişen koşulların ve kapitalizm eksenlerinin belirlediği parametreler içinde yeni gelişmelere yer yer sert tepkiler verseler de Avrupa kapitalizmine bağımlı hale getirilmişlerdi.

---

<sup>75</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e.**, s. 61.

<sup>76</sup> Yahya Sezai Tezel, **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, Yurt yay., Ankara, 1982, s. 358-359. Öyleki, Smyrna Fig Packers Ltd. 1960 yılında bile İzmir'de ki ticaretini sürdürüyordu. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 96.

<sup>77</sup> Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 132. Türkiye'de tarımsal ürünün üretim ve pazarlamasını ellerinde tutan başta Rumlar olmak üzere yabancılar savaştan sonra ülkeyi terk ederek ayrılmışlardı. Bu yüzden tarımsal ürünlerin yetiştirilmesi için uzun zaman verimli olabilecek bir sermaye yatırımı gerekmekteydi. Kurtuluş savaşı Anadolu sermayesini büyük ölçüde tüketmişti. Bu yüzden Atatürk Kurtuluş Savaşını , geniş köylü kitlelerinden yararlanabilmek için Anadolu eşraf ve tüccarına dayanarak yürütmüş, bir bakıma Türk kurtuluş savaşı bu egemen güçlerin kararsız köylü kitleleri üzerindeki etkilerine dayanılarak kazanılmıştı. Geniş bilgi için bkz. Cihan Özgün, "Milletin Efendisi", **Orkun**, sayı: 46, Aralık, 2001, s.45.

## 2- TARIMSAL ÜRETİM

Aydın ilinin de dahil olduğu İzmir'in ard bölgesi daha 17. yüzyıldan beri Avrupa tarafından istenen tarım ürünlerini üretmeye yönelmiş, İzmir aracılığıyla dışa pazarlamaya başlamış ve bu durum İzmir'i ard bölgesini kontrol eden bir konuma taşımıştı. Sözüünü ettiğimiz bu durum 18. ve 19. yüzyılda da devam etmişti<sup>78</sup>. Henüz İzmir-Aydın demiryolu devreye girmemişken, İzmir'e getirilen ve buradan ihraç edilen eşya, mal vesairenin miktarı 879 bin 380 tonilato idi ve değeri 5 milyon liraya varıyordu. Anadolu'nun mümbit topraklarında yetişen ürünlerin bir çoğu adı geçen limana nakil olunmaktaydı. Ancak bu eşya ve ürünlerin naklinde yolların fenalığı ve bozukluğu yüzünden öteden beri bir çok zorluklar meydana gelmekteydi.

Nitekim araba kullanılamamakta ve bütün her şey çok masraflı olan hayvanlarla nakil edilmekteydi. Fakat buna rağmen bu ticaret karlı olmaya devam etmekte ve fakat yine de deve, at vesaire üzerinde taşınan mallar yollarda bozulmakta, zedelenmekteydi. Aydın eyaletinde meydana gelen tütün, incir, üzüm, zeytin, pamuk, afyon, dut, keten, bal, palamut, balmumu, tiftik ve yün gibi pek çok hububat ve hayvanların deri ve kemiğinden üretilen şeylerin hepsi her yerden Aydın'a yollanmakta, oradan yine hayvanlarla İzmir'e getirilmekteydi<sup>79</sup>.

Tarımın en çok ticarileştiği ve modern tarımsal tekniklerin diğer bölgelere göre daha fazla yaygınlaştığı bölgeler içinde 20. Yüzyılın başlarında, nüfus başına düşen vergi yükü sıralamasında Aydın ilinin de dahil olduğu Aydın vilâyeti, birinci sıradaydı ve burada orta veya büyük ölçekli tarımsal araziler oldukça yaygındı. Bu durum ihracata dönük büyük tarımsal işletmelerin ilgili bölgelerdeki önemi hakkında bir göstergedir. 20. Yüzyılın başlarında Aydın'da çeşitli ürünlere ayrılan tarımsal arazinin oranı; tahıl

---

<sup>78</sup> Çınar Atay, **a.g.m.**, s.44.

<sup>79</sup> Haydar Kazgan, **Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali**, İstanbul, 1995, s.117. 19. Yüzyılın sonlarında (1890'larda), Aydın ili sınırları içinde Tarım yapılmakta olan alanların bir sıralaması yapılacak olursa Nazilli 800 kilometrelik payla Aydın'da en büyük tarım alanına sahipti. Nazilli'yi 700 kilometrekarelik alanıyla Aydın, 500 kilometrekarelik tarım alanıyla Söke, 250 kilometrekarelik tarım alanıyla Bozdoğan, 150 kilometrekarelik tarım alanıyla Çine izliyordu. Geniş bir coğrafi alanı içine alan Aydın ilinde Nazilli'de tarıma elverişsiz 835 kilometrekarelik bir alan, Bozdoğan'da 849, Çine'de 1026, Söke'de 504, Aydın'da 616 kilometrekarelik alan tarıma elverişsiz olduğu için tarım yapılamıyordu. **Yurt Ansiklopedisi**, Cilt 1, İstanbul, 1981, s. 996.

% 72.81, sebze %4.03, endüstriyel bitkilerde %5.77, şarapta % 17.39 idi.<sup>80</sup> İzmir'in ardalanı Aydın şehrinin ürün verimi Üniform ( tek biçimli ) değildi, ve ayrıca ürünlerin şehre akışı değişik tarifelere sahipti<sup>81</sup>. 1885 yılında, İzmir'den uzaklığı 112 km olan Aydın'dan İzmir'e deve taşıma ücreti 69 şilin\*, ton başına diğer mal taşıma ücreti 77 şilin idi<sup>82</sup>. Nitekim, özellikle 1838'den sonra başlayan bir yoğunlukla, İzmir'e bol miktarda ucuz sanayi ürünleri taşıyan yabancı ticaret gemileri, ambarlarını Batı Anadolu'nun zengin tarım ürünleriyle ve çeşitli ham maddeleriyle doldurarak geri dönmekteydiler. Böylece Aydın şehrinin de içinde bulunduğu İzmir, dünya kapitalist sisteminin çarkları arasına girmiş bulunan Osmanlı İmparatorluğunun, bir açık liman kenti kimliğine bürünmeye başlamıştı<sup>83</sup>. Aydın Şehrinin de bu çarkın içinde yer aldığı Hicri 1306 yılında İzmir'de bulunan Müfettiş Ferik Asaf Paşa'nın Yıldız Sarayı Hümayunu'na çektiği telgrafta açıkca görülmekteydi. Bu yazıda Aydın Vilayetinde yirmi seneden beri benzeri görülmeyen bir bereketin olduğu söyleniyor, zahire ve meyve üretiminin iki kat arttığı bildiriliyordu. Defterdar Kadri Bey ise aşarın da geçen seneye nazaran çok arttığını, meyve ve zahire fiyatlarını Avrupalılar'ın belirlediğini ve aralıksız ürünleri satın aldıklarını da ilave ediyordu<sup>84</sup>.

Tarım sektöründe yüzyıl içinde geçirdiği önemli değişikliklerden başlıcası dünya pazarlarına yönelik tarımsal üretimin başlaması idi ve hem dünya piyasasındaki gelişmeler hem de sözünü ettiğimiz ticaret anlaşmaları ve hükümetin tarım ve ticaret politikaları bu değişimi getiren unsurlar oldu. Osmanlı tarım sektöründeki değişimin iç unsuru tarımsal politikalar olurken dış unsur Avrupa'nın tarımsal ürün talebi idi.1800'lerden itibaren Avrupa artan nüfusu için ürün talebinde bulunmaya başladı. 1860'larda ki Amerikan iç savaşı Osmanlı topraklarında özellikle pamuk ve tütün gibi

---

<sup>80</sup> Murat Baskıcı, **a.g.e.**, s. 133-134.

<sup>81</sup> Çınar Atay, **a.g.m.**, s.44.

\* Şilin: 19.yüzyıl boyunca bir şilinin ortalama değeri 5,7 kuruş idi. ( Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 25n )

<sup>82</sup> Nedim Atilla, **İzmir Demiryolları**, İ.B.B Kent Kitaplığı yay., İzmir, 2002, s. 54.

<sup>83</sup> Abdullah Martal, **Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme**, D.E.Ü. yay., İzmir, 1999, s.77. Ülkede ticareti serbestleşmesi ile hızla attığı görülen ithalata karşılık, İzmir- Aydın demiryolu etkileri ile ithalatı biraz gecikme ile takip ederek, ihracat da yükselmişti. 1865-1910 arsında ihracat 1.1 kat, ithalat 1.7 kat arttı. İhracat değeri dalgalı bir seyir göstermekle beraber, ithalat değeri 1897 yılı hariç sürekli yükselmişti.1865-1910 döneminde 7 yıl hariç ihracat ithalattan fazla olup İzmir temelde bir ihracat limanı özelliğini korumuştur. Murat Baskıcı, **a.g.e.**, s. 66

<sup>84</sup> **B.O.A.**, YPRK. ASK., 25 M 1306.

tarımsal ürünler için gelişme imkanı sağladı<sup>85</sup>. Pamuk İzmir liman kentinin yakın civarında üretilmekteydi. Kaliteleri farklı olan ve üretildikleri yerlere göre adlandırılan sekiz çeşit pamuk vardı ve en yüksek kalite pamuk Aydın ve Subatça' da<sup>86</sup> üretilmekteydi. Bununla birlikte 19. yüzyılda ticari amaçlarla üretilen sınai bitkilerinin önemli bir yer tuttuğu Güzelhisar'da pamuk en önemli sınai mahsuldü. Güzelhisar'da henüz 19. yüzyılın ortalarına doğru, şehirde yetiştirilen sınai bitkilerin 176.448 kuruşluk hasılatı içinde 163.815 kuruşluk bir pay ile pamuk Aydın ilindeki iktisadi önemini ortaya koymaktaydı<sup>87</sup>. Bölgede böylesine hazır bir ortamın bulunduğu dönemde, 1857 yılında Manchester Pamuk Alım Birliği (MCSA) kurulmasıyla Lancashire'li pamuklu fabrikatörleri Lancashire pamuklu endüstrisinin tümüyle Amerikan pamuğuna bağlanmasında ki tehlikeyi sezerek, Amerika'da olağanüstü bir durum karşısında fabrikalarının üretimini durdurmak zorunda kalacaklarını anlamışlardı<sup>88</sup>. MCSA, yurt dışındaki İngiltere konsolosluklardan bölgelerinde pamuk üretiminin geliştirilmesi olanaklarının araştırılmasını istedi. Alınan yanıtlardan Batı Anadolu'nun en elverişli bölgelerinden biri olduğu anlaşıldı ve bölgede pamuk yetiştirilmesini teşvik etmek için çalışmalar yoğunlaştırıldı<sup>89</sup>. Aslında bölge'de geniş ölçekte pamuk üretimini teşvik etmek için ilk çabaların bu tarihten kısa bir süre önce 1856 yılında Küçük Asya Pamuk şirketi'nin (Asia Minor Cotton Company) kurulmasıyla yapılmıştı. 1856'da Küçük Asya pamuk şirketinin kurulması ve pamuk üretiminin özendirilmesi ile İzmir-Aydın demiryolu imtiyazın alınması aynı tarihteydi. Ancak şirket çok kısa bir süre içinde çalışmalarını durdurmak zorunda kalmıştı<sup>90</sup>. Nitekim, İzmir konsolosluğundan

---

<sup>85</sup> **A.g.e.**, s.130-131. Üretim bölgeleri açısından bakıldığında, 1840'lardan sonra tarımda egemen üretim biçimi değişmiş bazı ürünlere yabancılarda fazla fiyat verilmesi, üretilen ürün çeşitlerinde de değişmelere yol açmıştı. Köylü buğday yerine pamuk, sebze yerine tütün ekmeye başladı. Geniş bilgi için bkz. Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 120. Ve ayrıca bkz. Reşat Kasaba, "Sivil Toplumun Ekonomik Temelleri: Batı Anadolu Ticaretinde Rumlar", **Dünya, İmparatorluk ve Toplum, a.g.e.**, s.77

<sup>86</sup> Doğrusu "Sobice"dir.

<sup>87</sup> Arzu Tozduman, **Aydın Güzelhisarı'nın Sosyal Ve İktisadi Durumu (1844)**, İ.Ü., Sos. Bil. Enst., (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1992, s. 76 ve 79.

<sup>88</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 60.

<sup>89</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e.**, s. 77. Lancashire pamuklu dokuma fabrikalarının üretimlerini sürdürebilmek için bol ve ucuz pamuğa ihtiyaçları vardı. Yeni pamuk üretim alanları bulabilmek için İngiliz firmaları bütün dünyada ve özellikle Ege'de faaliyete geçtiler. Manchester Pamuk Alım Birliği pamuk üretimini artırma çareleri ararken bu konuyu yerinde tespit edebilmek için konsolosluklar kanalıyla bir anket yaptırdı. En umut verici cevaplardan birisi İzmir konsolosluğundan gelmişti. Raporla göre eğer üreticilere Amerikan Pamuğu tohumu ve pratik yardım sağlanabilirse pamuk üretiminin çok artabileceği belirtiliyordu. Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 53.

<sup>90</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 98.

MCSA'ya gönderilen raporda deve kervanlarıyla yapılan taşımanın son derece masraflı olduğu fakat buna karşılık yapımına yeni başlanan Aydın demiryolu'nun pamuk üretimine çok büyük katkılarda bulunacağı söyleniyordu<sup>91</sup>. Öyle ki, bölge de ulaşım imkanları gelişmemiş olduğundan taşıma maliyetleri yüksekti. Pamuğun İzmir bölgesinde hayvan sırtında taşınması halinde 100 km'lik bir mesafeye taşıma masrafı İzmir'deki satış fiyatına eşitti<sup>92</sup>. Bu şirketin yaptığı anket sonucunda üç ana sorun olduğu belirlendi. Bunlar, Türkiye'de uygulanan tarım vergisi (aşar sistemi), yatırım ve propaganda yapılması gereği, ulaşım olanaklarının yetersizliği idi<sup>93</sup>. Bu arada, MCSA, Batı Anadolu bölgesinde pamuk üretimini teşvik kararı çerçevesinde pamuk üreticilerini yerli tohum kullanmaktan vazgeçirip Amerikan tohumu kullanmaya alıştırmak olduğu kararlaştırıldı ve sonuçta Liverpool'dan 60 torba Amerikan tohumu getirilerek parasız dağıtıldı<sup>94</sup>.

Pamuk Üretimini artırılması için yabancılarca yapılan girişimler sonuç verdi. Hükümet, 1862'de yayınladığı bir fermanla, kullanılmayan devlet arazisinde pamuk tarımı yapacak çiftçilerin bu topraklara sahip olacaklarına ve buralardan 5 sene vergi alınmaması araç ve gereçten de vergi alınmayacağına karar vererek pamuk tarımının yaygınlaşmasına destek verdi<sup>95</sup>. Ancak ilginç bir durum söz konusuydu. İhracata yönelik en önemli tarımsal ürün pamuk üretimi teşvik edilmiş ise de, Aydın Demiryolu müteahhit vekili yolda çalışacak amelenin toplanıp çalıştırılmasını bir aydan beri yoluna koyamamıştı. Bunun nedeni pamuk üretimi burada çok yaygın olması nedeniyle, orada daha çok iş ve yevmiyeye sahip olan işçilerin orayı tercih etmesi idi. Bir yandan Osmanlı Devleti, bedava tohumlar dağıtarak bir yandan da pamuk tathiri (temizlenmesi) için İngiltere'den getirilerek bir takım makinelerin de gerekli yerlere gönderilmesini sağlayarak pamuk üretimini teşvik etmeyi sürdürürken, diğer yandan pamuk üreten topraklardan hala aşar almaya devam ediyor, vaat edilen gümrük muafiyetlerini de gerçekleştiriyordu. Olaylara umdukları yönde gelişmediğini gören Lancashire fabrikatörleri işin başa düştüğünü anlayarak, Batı Anadolu'da pamuk tarımını geliştirme

---

<sup>91</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 62.

<sup>92</sup> Tevfik Güran, "Zirai Politika Ve Ziraatte Gelişmeler (1839-1876)", **150. Yılında Tanzimat**, (Yay. Hakkı Dursun Yıldız), TTK yay., Ankara, 1992, s. 225.

<sup>93</sup> Cihan Duru, **a.g.e.**, s. 122.

<sup>94</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 62.

<sup>95</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 97.

ve yaygınlaştırmayı amaçlayan şirketler kurmaya başladılar. 1856'da kurulan Küçük Asya şirketi (Asia Minar Co. Ltd.) 1882 yılına kadar varlığı ile yokluğu pek belli olmayan bir biçimde yaşadı. 1863'de kurulan ikinci şirket ise Osmanlı Pamuk Şirketi (Otaman Cotton Co. Ltd.) de ilk şirket gibi bir varlık göstermiş ve 1873 de feshedilmişti. 1863'de üçüncü şirket Küçük Asya Pamuk şirketi kuruldu. Şirket pamuk ihracatı ile uğraşırken, diğer yandan pamuk üretmeye başladı. Nazilli dolaylarında ki toplam alanı 36.800 dönüm olan Azizbey ve Küçükköy çiftliklerini alarak üretime geçti. 1882'de Nazilli'de çeşitli büyüklüklerde toprak satın alan şirket, Batı Anadolu'nun pamuk yönünden öneminin azalması sonucu yavaş yavaş faaliyetlerini durdurdu. 1893'te de kendi kendini feshetti<sup>96</sup>. Bütün bunlar Osmanlı Devletinin iktisadi alanda üretim, dağıtım ve tüketim alanlarındaki görev ve sorumluluklarının büyük bir kısmını yabancı sermayedarlara bıraktığının da açık bir kanıtı halini almıştı.

Pamuk üretimi 1862-1863'ten başlayarak 1870 yılına kadar hızla artmıştı. Özellikle demiryolunun geçtiği ve demiryoluna yakın yerlerde pamuk ekimi daha çok yoğunlaşmıştı<sup>97</sup>. Nitekim Aydın dolaylarından 1862 yılında 18000 dönüm üzerinde pamuk üretilirken bu alan 1863'de 70.000 dönüme yükselmişti. Nazilli yakınlarında bir çiftçi 17.600 dönüm pamuk ektiğini söyleyerek övünüyor ve Torbalı dolaylarında 1862 yılında 15.200 dönüm pamuk ekim alanını 1863'te 34.800 dönüme çıktığı bildiriliyordu<sup>98</sup>. Aydın pamukları sert ve temiz; Atça pamukları ise Atça pamukları gibi olup Nazilli pamukları iyi cins ve umumiyetle sarımtırak, Kuyucak pamukları da temiz ve ipekliydi<sup>99</sup>. Aynı zamanda Aydın şehrinin bu iyi cins pamukları özellikle Rusya ve Yunanistan tarafından büyük ilgi görüyor, hatta Aydın ve Söke'den gelen pamuk balyaları Aydın Vilayetinin diğer kaza ve şehirlerden gelen pamuktan daha pahalıya satılıyordu<sup>100</sup>. İzmir bölgesinde 1863'te 45.000 balya olan pamuk üretimi 1872'de 72.000 balyaya yükselmişti. Bu artışta, hükümetin 1864'te pamuk üreticisine kolaylıklar sağlayan kararlarının yanında, İngilizlerin Batı Anadolu'da satın aldıkları topraklarda pamuk tarımıyla uğraşmalarının da rolü oldu. Ancak üretim dış pazara bağlı olduğu

---

<sup>96</sup> **A.g.e.**, s. 66.

<sup>97</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 96.

<sup>98</sup> **A.g.t.**, s. 66.

<sup>99</sup> Hikmet Şölen-Asaf Gökbel, **Aydın İli Tarihi**, I, Aydın, 1936, s. 18. Aydın ilinin pamuk özellikle Rusya ve Yunanistan'a

<sup>100</sup> **Hizmet**, 24 Haziran 1891.



için, 1890'da 40.000'e, yüzyılın sonunda da 33.000 balyaya kadar düştü. Pamuk üretiminde belli oranlardaki düşüşe karşı, İzmir'in ihracatı içinde pamuğun payının oldukça azalmasının nedeni önce İngiltere sonra İspanya olmak üzere, tek ülkeye olan bağımlılığının bedeliydi. Bununla birlikte bu olayda, yeni kurulan fabrikalar sayesinde iç piyasadaki talep artışının payını da unutmamak gerekir<sup>101</sup>. Amerikan iç savaşının bitmesi ile Amerika'dan İngiltere'ye tekrar büyük miktarda pamuk ihracı başlamıştı. Artık İngiltere tezgahlarının Ege pamuğuna ihtiyacı kalmamıştı. Bu durumda 1870 yılında sonra pamuk üretimi hızla azaldı<sup>102</sup>. 20. yüzyıl başlarında Fabrika-i Hümayun için Aydın'dan yapağı ve pamuk talep ediliyor olması da söz konusuydu<sup>103</sup>. Sözü ettiğimiz yıllarda özellikle Nazilli, Bozdoğan, Karacasu ve Söke kazalarında pek çok ve pek güzel yetişmekte olan pamuk, Aydın sancağında 75 bin dönüm araziye ekiliyordu. Bu ürün miktarı her geçen yıl azalmaktaydı ki bunun nedenleri Amerika piyasalarının tesiri, bölge halkının bağcılığa vesair ziraata düşkünlüğü ve bu suretle önem verilmemesinden dolayı idi; ve bu yüzden daha ziyade ilerlemeyip bilakis ürün miktarı azalmaktaydı<sup>104</sup>.

Kimi yıllarda da Avrupa piyasalarında fiyatların düşmesi gerek üreticilerimizin gerekse tüccarlarımızın zarar etmesine sebep olmuştu. 1905'te Amerika ve Liverpool da çevrilen entrikalar sonucu pamuk piyasası alt üst olmuş ve gerekli sermaye olmadığı için ürünü elden çıkarmak zorunluluğu doğmuştu. Bu durum, pamuk ziraatına önem verilmesinin ve elde devamlı para bulundurulmasının şart olduğunu göstermişti<sup>105</sup>. Henüz Birinci Dünya Savaşı başlamadan bir yıl önce Aydın ilinde yapılan tarım sayımının sonuçları bize Avrupa Kapitalizminin talep ettiği ve getirisi yüksek mallardan en önemlisi olan pamuğun Aydın ilinden ne kadar önemli bir miktarını karşıladığını ortaya koymaktadır. Aydın İlinde Pamuk ekili alanlar, Osmanlı Devleti'nin pamuk ekili alanlarının %5.6'sını, bu ekili alanlardan elde edilen pamuk üretiminde ülke toplamının %10.2'sini karşılayan bir payla hala önemli bir ürün türü olduğunu ortaya koyuyordu. Batıdaki Ege Deniziyle kıyısı olan kazalar ile Çine ve Kuşadası'ndaki Aydın ilinin

---

<sup>101</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 111.

<sup>102</sup> Melih Gürsoy, **a.g.m.**, s. 128.

<sup>103</sup> Askeri levazımat olarakta kullanılmak için Aydın Vilayetinden Fabrika-yı Hümayun'a 200 bin kıyye-i atika pamuk gönderilmişti. **B.O.A.**, Y. MTV., 06/C/1321.

<sup>104</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsnü, **İzmir- 1905**, (Haz. Erkan Serçe), İzmir, 2000, s. 23.

<sup>105</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 113.

bütün kazalarında pamuk ekonomik açıdan önem kazanmıştı. ülke ortalamasının iki katına yaklaşan yüksek verime sahip pamuk, sözünü ettiğimiz yılda 3.900 tonluk üretimle Bozdoğan kazasında en yüksek üretime sahipti. Bozdoğan'ı 3.042 tonluk pamuk üretimiyle Nazilli, 2.309 tonluk pamuk üretimiyle Aydın merkezi (sancak merkezi), 473 tonluk pamuk üretimiyle Karacasu, 10 tonluk pamuk üretimiyle Söke, 2 tonluk pamuk üretimiyle Kuşadası ve 1 tonluk pamuk üretimiyle Çine izlemekteydi<sup>106</sup>. Cumhuriyetin ilk yıllarında da önemini koruyan en önemli tarım ürünlerinden olan pamuk, Aydın ilinin incir, zeytinyağı gibi önemli tarım ürünlerinden farklı olarak 4.175.560 kilo üretilip tamamı ihraç edilmişti<sup>107</sup>.

Aydın ilinde iktisadi değişimin bir sonucu olarak çok net görülen ürünlere yönelik “coğrafi ihtisaslaşmanın” en önemli örneklerinden birini de incir oluşturmaktaydı. Aydın ilinde incir ağaçları etek ovalarının yakın kısımlarını yani nispeten alçakta bulunan alüvyal toprakları kaplamıştı. Aydın demiryolunun iki tarafında Reşadiye-Karapınar, Umurlu- Nazilli istasyonları arasında en çok yoğunlaştığı gözlenen bu incir ürünü dünya piyasalarında tanınmış ve yörenin talep edilen belli başlı bir ihraç ürünü olmuştu<sup>108</sup>. “Kıymet-i ticarisiyle mahsulü mütearif olan yerler; Aydın, Nazilli, Bozdoğan, Söke, Karacasu, Çine, Karapınar, Erbeyli, Germencik, Selçuk, Ödemiş, Bayındır, Kuşadasıydı Bu kasabaların mahsulü İzmir pazarlarında en canlı mamulata zemin teşkil ederdi ve bilhassa Erbeyli malları ziyadesiyle makbuldü”<sup>109</sup>. Nazilli odasının verdiği bilgiye göre; Erbeyli, Germencik, Balatçık ve çevresi birinci derecede mal yetiştirir denmekte ve bu yerler dışında ki düşen kazalar “nefaset” itibarı ile ikinci derece mal yetiştirdiği ilave edilmekteydi. Aydın ticaret odasının verdiği bilgiye göre de mahsulü ticarete birinci dereceye haiz olan mahaller dağlık kısmından birinci derecede Köşk Deresi namıyla bilinen arazi ile Germencik nahiyesinin güney kısmında yetişen ve Erbeyli ile Germencik arasındaki Alangüllü adlı mahalde yetişen ürünlerdi. Ancak,

<sup>106</sup> Yurt Ansiklopedisi, **a.g.e.**, s. 1019.

<sup>107</sup> Bilgin Çelik, **a.g.t.**, s. 62-63. Ayrıca Cumhuriyet öncesinde, gelişmelere ve çabalara karşın istenilen sonuçlara ulaşılmamış, pamukçuluk yeterince desteklenmemişti. Saltanat devrinde Türk pamukçuluğu gerilemiş, tohumlar dejenere olmuş, bakımsız ve başı boş bırakılan Menderes ve çaylar, pamuk yeri, altın kaynağı toprakları bataklık haline getirdi. Aydın pamukçuluğunun kalkınması 1930'lu yıllarda başlamış eski ismi ile Nazilli pamuk üretme çiftliğinde yapılan uzun çalışmalardan sonra 1935 yılında açık kozalı (*Gossypium hirsutum*) pamuk türüne ait Akala pamuğunun ekimine başlanılmış ve iyi sonuçlar alınmış, pamuk üretiminde büyük gelişmeler sağlanmıştı. Süha Göney, **A.g.e.** s. 419.

<sup>108</sup> Sabri Yetkin, **a.g.m.** s. 26.

Erbeyli incirlerinin şöhreti o derece ileriye ki bazı firmalara alım yapıldığı gibi yabancı piyasalarında bile Erbeyli incirleri aranır olmuştu<sup>110</sup>. Nasıl elmas Transval'da çıkarsa, kayısı Malatya'da olursa, elma Amasya'nın ise, incir de Erbeyli'nindi. Tahtını orada kurmuş, haşmetini orada göstermişti<sup>111</sup>. Aydın havzasında yetişen incirlerin “evsaf ve kıymet” itibarıyla birbirinden farkı ve cinsleri: Sarı lop; kıtası ayrı kuyruğu hemen yok gibi, kısa, kabuğu ince, açık sarı renkli, kuru beyaz ve lezzetli. Gök lop; sarı loptan kabuğunun açık yeşil renginde olmasıyla farklıydı. Piyasada alınıp satılan %98 bu çeşittendi. Kara yaprak; kıtası daha koyu mahsulünün beyazlığı ile diğerlerinden ayrılıyordu ve miktarı azdı. Yemeklik olarak sarf olunuyordu. Yani kuru meyvecilikte ehemmiyetli bir mevki yoktu. Bardakçı; kıtası nispetiyle küçük kuyruğu uzun çadır, yaş olarak yenir. Siyah ve mor incir; kıtası daha çok küçük rengi siyah ve mordur. Kuru piyasada tutulmaz fakat mahallinde sarf olunur. Adi ve hurda mallar arasına karışırdı<sup>112</sup>. Ayrıca, Nazilli denince akla her şeyden önce incir gelirdi. Evliya Çelebi'de eserinde buranın incirleriyle meşhur olduğunu ve buradan yurdun dört bir yanına yüzbin yük kuru incir götürüldüğünü belirtmekte; incir çeşitlerini gök lop, ak lop ve müsemmes lop, ballı lop ve ter lop ve şekerli lop ve nakip lopu ve sultan lopu ve Aydın lopu olarak on çeşit olduğunu söylemişti<sup>113</sup>.

İncirler Ağustos ayında ballanmaya başlayınca hemen koparılır, incir harmanları denilen yerde kurutulurdu<sup>114</sup>. “15 Ağustos günü de Alsancak garına büyük gösterilerle ulaşırdı kuru incir sepetleri ve çuvalları. Alsancak Garı'ndan önce yeni Osmanlı Demiryolu ile tanışmadan öncede incir bayramı kutlamaları yapıldığına dair güçlü karineler vardı. Trenin olmadığı zamanlarda incirleri en güzellerinin yetiştiği doğru nokta olan Nazilli'den deve kervanları getirirmiş İzmir'e, özenle hazırlanmış kırmızı beyaz çuvalların içinde. Elde var olan bilgiler incir bayramı kutlamasının Cumhuriyet dönemine kadar eski adı Punta olan Alsancak Garı'nın önünde yapıldığını ortaya koyuyor”<sup>115</sup>. İzmir'e getirilen incirler pazar yerine konur konmaz incir tacirleri

---

<sup>109</sup> Mehmet Ziya, **İncir**, İzmir, 1928, s. 11-12.

<sup>110</sup> **A.g.e.**, s. 11-12.

<sup>111</sup> Zeki Mesud Alsan, **Memleket Çocuğu Mustafa'nın Romamı**, Vadi yay., Ankara, 2002, s. 28.

<sup>112</sup> Mehmet Ziya, **a.g.e.**, s. 16.

<sup>113</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 100, 101 ve 109.

<sup>114</sup> **A.g.t.**, s. 110.

<sup>115</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 105.

tarafından alınıp o gece işletilerek, şehirde bulunan yabancı şirketlerin vapurlarına yüklenerek Avrupa'ya gönderiliyordu<sup>116</sup>. Ayrıca, inciri tamamen kurumadan İzmir'e getiren tüccar bunu hemen satıyordu. Nitekim incirin yaş olması demek sütünün çok olması demektir ve inciri işleyen veya kutulayan amelelerin zoruna giden incirden çıkan bu süttten elleri yanarak yara olmasıydı. Bu yaralanmadan dolayı işçi çekilir ve işçi bulunamaz bu yüzden İncirin Avrupa'ya ihracı gecikirdi. Halbuki, 19. yüzyılın sonlarında İzmir piyasası Aydın cihetlerinden yeni kuru incir malının ilk partisinden 120 çuval kadarının gelmesini büyük bir heyecanla bekliyor ve o senenin incir hasılatının tahminen ne kadar artacağı hesaplarını yapıyorken, işçilerin bu nedenle inciri işlemek istemeyişleri de kaygıyla düşündürüyordu. Halbuki şehirde incir işleyenlerin sayısı 3500'ü bulmakta, hatta incir işçiliğinden 5 kişilik bir aileye 17.500 para düşüyordu. Kuru inciri kutulayan işçilerin gündeliği 15 kuruştan, 50 kuruşa hatta 60 kuruşa kadar çıkıyordu<sup>117</sup>. Bu arada Avrupalılar pazar alanlarını genişletirken bir yandan da Anadolu'nun coğrafi ihtisaslaşmasının sınırını zorluyorlar, beşeri üretimin sınırlarını genişletmeye çalışıyorlardı. Bu yüzden Girid adasının arazisi ve coğrafi konumu itibariyle her türlü ürünün yetiştirilebileceği bir yer olduğu, Girid'de pek çok şeyin yetiştirilemediği ama çeşitli ürünlerin yetiştirilmek istendiği Osmanlı Devleti'ne bildirilmişti. Bu yüzden özellikle çekirdeksiz üzüm ile meşhur incirin Girid'de yetiştirilebileceği söyleniyordu. Üzüm asması çubuğunun İzmir'e bağlı Karaburun kasabasından 6000 çubuk kadar, incir çubuğunun ise Aydın'a bağlı Nazilli kasabasından 2000 çubuk kadar gönderilmesi isteniyordu<sup>118</sup>.

---

<sup>116</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t.**, s. 237. "Meyve mevsiminde, Küçük Asya'nın dört bucağından deve kervanlarının gelişyle İzmir'de her yer canlanır, hareketlenir. Bu deve gurupları genellikle beş veya altı, nadiren daha çok sayıda, başı öbürünün kuyruğuna bağlanmış hayvandan oluşur... bu tuhaf görünümlü dört ayaklılar pazara giden sokaklara dizi dizi girdiklerinde çan sesleri bütün şehri doldurur. Tüccar hanlarının avlularına vardıklarında develer çömelir ve yükleri boşaltılır ve çabucak ortadan kaldırılır. Kadın erkek, çocuk işçi gurupları bu uzun çalışma gününde meyveleri ihraç edilmek üzere paketlerler. İncirlere yapılan işlem çok ilginçtir ve herkes telaş içinde çalışır. Olgun ama henüz yeşil meyveler dallarından ve yapraklarından ayrılır, sonra avuç avuç davula benzer kaplara doldurulur, kabın şekline uysun diye daire şeklinde dizilir... İncirler paketlendikten sonra , meyvelerin şişmesini önlemek amacıyla kutuların kapakları çivilenir... ve derhal ihraç edilmek üzere gemilere yüklenir. Yolculuk sırasında daha da olgunlaşırlar ve üstleri şekerli bir tabakayla kaplanır. Taze mevsim meyveleriyle Londra'ya ilk ulaşan gemiye para ödülü verildiği rivayet edilir". Geniş bilgi için bkz. Reşat Kasaba, "Sivil Toplumun Ekonomik Temelleri: Batı Anadolu Ticaretinde Rumlar (1840-1876)", **Dünya, İmparatorluk ve Toplum, -Osmanlı yazıları-**, İstanbul, 2005, s. 78.

<sup>117</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t.**, s. 259-261.

<sup>118</sup> **B.O.A.**, A. MKT. MHM., 28 N 1279

Dünya savaşı başlamadan önce, Osmanlı topraklarındaki incir ağaçlarının yarısından fazlasına (3,5 milyon üzerinde) sahip Aydın İlinde 1913 yılında 43.724 ton (Osmanlı üretiminin %44'ü) incir elde edilmiş, bunun 23.192 tonu yurtdışına satılmıştı<sup>119</sup>. Osmanlı İmparatorluğu 19. yüzyılda ekonomisinin dış güçler tarafından denetlenmesi ve ekonomik düzenin büyük bölümünün Levantenler arasında cereyan etmesi, 20. yüzyıla gelindiğinde büyük sorunları da beraberinde getirmişti. Mesela Aydın'da incir ürünlerinde hastalık olduğu hakkında birtakım şaibeler çıkarılmıştı. Eğer böyle bir şey varsa bile bu sorunun tetkikini Ticaret Ve Ziraat Nezareti yapması gerekirken “incir mahsulatında hastalık olduğu hakkındaki şaibeler olduğu için mahsulatı tetkik etmek üzere İngiltere'den biri gönderilmiş ve Aydın'a vasıl olarak bağçeleri gezmeye başlamıştı”<sup>120</sup>.

Bölgede kooperatif şirketlerinin bulunmaması üreticiyi yabancı tüccarların insafına bırakıyordu. İzmir'de ki güçlü tüccarlar üreticinin malını yok pahasına kapatmak için ellerinden geleni yapıyorlardı. İzmir'de incir ticaretiyle uğraşanların çoğunluğu alavere satışlar yapıyor, İnebad ile civarında beş on taciri yemleyip borç altına alıp, bunlar aracılığıyla incir üreticilerinin ellerinden bu kıymetli mahsulü yok pahasına aldırıyorlardı. İncir üreticisinin, düşük faizli ve yaygın ziraat kredisinin üreticiye dağıtacak olan kuruluşların tüm üreticileri kapsayamamasından dolayı, bu boşluğu İzmir'deki incir komisyoncuları tarafından doldurmağa çalışması sonucunda, yüksek faizli borç alıp ürün zamanı düşük fiyatla mal satma durumuna gelmesine neden oluyordu. Nitekim, incirden oldukça iyi para kazanmış olan tüccarlar, bu tatlı kârlarını artırmak amacıyla İzmir'de incir ticaretiyle uğraşanlardan mösyö Masir ve Jiro, İzmir'li tüccarları bir çatı altında toplamaya girişerek “İncir Tröstü (sendikası)” kurdular. Tröstlerin hem alıcı hem de satıcı olacak, üreticinin ürününü istediği fiyattan alacak ve yurtdışına istediği fiyattan satacağı ki, bu o dönemin aydınlarını harekete geçirmiş ve basında İttihat ve Terakki Partisinin “Milli İktisat” politikası doğrultusunda yazılar yer almaya başlamıştı. İncir tröstünün yemiş çarşısından rekabeti kaldırıp üreticiyi esir duruma düşüreceği anlaşılmış, Germencik'te Belediye Reisi Ali Rıza ve eşraftan Hafız Tahir üreticileri ve konuyla ilgili olanları Germencik'te toplayarak 1912'de “bölgenin

---

<sup>119</sup> Bilgin Çelik, **a.g.t.**, s. 61.

<sup>120</sup> **Hizmet**, 5 Ağustos 1891

ekonomik sorunlarını tartışmak üzere toplamış ve ilk toplantı”yı gerçekleştirmişlerdi. Bu toplantıda, incir alıcı tröstünün kötü bir girişim olduğu, gelecek ay “Müstahsiller Kongresi”nin Aydın’da toplanması gerektiği kararlaştırılmıştı.

Önce Germecik sonra Aydın’da toplanan üretici kongreler incir üreticilerinin oluşturacağı bir şirket kurulmasını hedeflemişler ve sonuçta, 31 Temmuz 1912’de “Osmanlı Anonim Aydın İncir ve Himaye-i Zürra Şirketi” kurulmuştu. Bu şirket, Aydın İlinde tefecilikle uğraşanların gayet fahiş fiyatla borç para vermeleri nedeniyle, üreticiler özellikle incir üreticileri büyük zararlara uğramaktaydı ve İzmir’deki incir alıcıları düşük fiyatla mal almak kasdıyla gizli şirket (tröst) oluşturduklarından bu şirketle mücadele etmek ve üreticiyi korumak amacıyla kurulmuştu. Ancak şirket fazla bir yaygınlık kazanamamış, fakat kooperatifleşme hareketine bir ruh vererek, ilk temel harcını atmıştı<sup>121</sup>. Avrupa sanayisi gelişip iktisadi faaliyet alanlarını sınırlarının dışına taşınması, sermaye ve şirketleşme hareketlerini, bu da tekelci tröstleşmeleri meydana getirmiş; Aydın İli tüketici ve üreticileri başta Avrupa sermayesinin çevre bölgesi haline gelmenin sancularına hem de yabancı sermayenin iktisadi istismarına karşı iktisadi açıdan milli bir tepki olarak kooperatifleşme hareketlerine girişmişlerdi.

Dünya savaşı içinde ürün ihraç etme kaygılarının yerine “Kurtuluş kaygısını” almış olmasının bir sonucu olarak, Himaye-i Zürra Şirketi, Osmanlı Ordusunun iaşesine katkılar yapmıştı<sup>122</sup>. “Aydın Vilayeti’nde yetişen ve millî mahsullerimiz içinde birinci mevki’i işgal eden incir, üzüm ve palamut gibi mahsulattan servet-i millimiz için azami istifadeyi temin maksadıyla İttihat ve Terakki Cemiyeti Vilayet Heyet-i Merkeziyesi’nin himayesi altında vücuda getirilen” bu kooperatifler, yörenin Müslüman çiftçi, bağ, bahçe sahibi, tüccar ve eşrafını bir araya getirerek güçlü ihracatçı tüccar sendikaları karşısına “tek satıcı” olarak çıkmalarını sağlamıştı. Üreticiyi örgütleyen bu tür kooperatiflerden ilki Aydın İncir Müstahsilleri Anonim Şirketi’ydi. Bir tarımsal ürün satış ve kredi kooperatifi olan bu şirket 30 Kasım 1915 günü kurulmuştu. Kooperatifin 10.000 Osmanlı lirası kuruluş sermayesi 1916 yılında beş kat arttırılmıştı. Milli Aydın Bankası kurucular arasında gözükmüyordu<sup>123</sup>. Aydın Sancağı, Ödemiş, Tire, Kuşadası

<sup>121</sup> Sabri Yetkin, **a.g.m.**, s. 34-46.

<sup>122</sup> Oktay Gökdemir, “Tariş Ve Sosyal Etkinlikler”, **Tariş Tarihi**, İzmir,1993, s. 403.

<sup>123</sup> Zafer Toprak, **a.g.e.**, s. 225.

incir üreticilerini kapsayan kooperatif, incir üretimini çağdaş yöntemlerle gerçekleştirmeyi, iç ve dış piyasalara incir sevk etmeyi ve ortaklarının çıkarlarını savunmayı amaçlıyordu. Kooperatif, yönetim kurulu kararıyla, incir dışında başka ürünlerin de pazarlanmasında aracılık edebilecekti. İzmir ihracatçı incir tüccarı, Smyrna Fig Packers Limited ve İncir Anonim Şirketi (Societe anonyme de figues) gibi kuruluşlarda bir araya gelmiş ve Yemiş Çarşısı'nda incir piyasasını büyük ölçüde denetimi altına almıştı. Kooperatif Aydın İncir Müstahsilleri Anonim Şirketi üreticiyi tekelden yürütülen alım işlemlerine karşı korumayı ve ortaklarının ürünlerine yüksek bir fiyat sağlamayı amaçlıyordu<sup>124</sup>. 1923 yılı sonlarına doğru Aydın bölgesi incirciliğinin içinde bulunduğu buhran, incir üreticilerine büyük sıkıntılar yaşatmış, Kurtuluş savaşı ertesi, cumhuriyetin ilk yıllarında incir piyasası üreticileri ortadan kaldırmak isteyenlerin elinde kalmıştı. İncirin fazla miktarda piyasaya sürülmesi fiyatlarda sürekli düşmelere neden olmuş, incirin kasası Eylül ayı başlarında 25-26 kuruşa kadar inmişti. İncir üreticileri bu durum karşısında komisyoncular ve alıcılar fiyatları düşürmeye devam ederlerse, incir göndermemeğe ve gerekirse mallarını ellerinde çürütmeğe karar vermişti. Kaldı ki basında bu konuya fazlaca yer ayrılıyor, dikkat çekiliyordu. Ahenk Gazetesinde, “İncirlerimizin Fiyatını Düşürmeye Çalışıyorlar: Komisyoncuların, Müstahsillerin Gözlerini Açmaları” başlıklı bir yazıda; İzmir’e her zamankinden fazla mal (incir) gönderileceğini haber alan iki komisyoncunun hemen İzmir’de fiyat düşürmeye çalıştıklarından bahsetmekteydi. Gazete “Bütün müstahsillerimize, incir alıp satan tüccarlara ve komisyonculara haber verelim ki incir mahsulü bu sene azdır” diyerek bu tür fiyat kırma oyunlarının önüne geçmeye çalışmaktaydı. Hatta tehditkar bir şekilde eğer incir fiyatı düşürülmesi çabalarına devam edilirse incir müstahsilleri İzmir’e mal göndermeyeceklerdir denilmekte, bu iki büyük komisyoncunun fiyatlar üzerinde oynamasına diğer komisyoncuların önem vermemesi istenmekte ve eğer fiyat düşerse müstahsil ve tüccarların zarara uğrayacakları hatırlatılmaktaydı<sup>125</sup>. Müstahsillerin ise bu konudaki hassasiyetlerini ise bir başka gazete haberi ortaya koymaktadır. Yazıda üreticilerin bir iki günden beri topluca mal göndermemeleri yüzünden incir piyasası yükselmişti. Gazete, üreticilerin bu yolu takip etmelerini tavsiye etmekteydi. Çünkü ancak bu surette üreticinin elinden malı bedava (ucuz) almak

---

<sup>124</sup> A.g.e, s. 226.

isteyenlerin hırsına mani olunabileceğini savunuyordu. Kaldı ki Basının da yardımıyla müstahsillerin bu tutumu incirin 38, üzümün ise 60 guruşa kadar yükselmesine sebep olmuştu<sup>126</sup>.

Bu dönemde İzmir’de incir üzerine çalışan başlıca 5 büyük ticarethane, 12 kadar ihracatçı ve 40 kadarda komisyoncu vardı. Bunların en önemlileri Fig Paker Mösyö Jir Ticarethanesi, Baladur ticarethanesi ve Amerikalı Hills Bruder ticarethanesiydi. İncircilerin yaşadıkları sıkıntılar, üreticilerin ürünlerini elebaşılar vasıtasıyla göndermek zorunda kalmalarından, malların toptan satılması usulleri sırasında yabancıların tekelinde olmasından kaynaklanıyordu.

Aydın vilayetinde miktar ve eder olarak en fazla öneme sahip meyveler arasında özellikle iri taneli kırmızı ve kara üzüm ve sultaniye başta gelmekteydi<sup>127</sup>. Bu dönemde, İzmir’in ard bölgesinde yer alan Tire, Aydın, Milas’ta yılda 300.000 kantar küçük taneli kuru üzüm üretilmekteydi. Ürünün yarısı Fransa, Yunanistan, Rusya ve Tiryste’ye ihraç edilmekte, kalan yarısı ülke içinde tüketilmekteydi. Aydın’da yetiştirilen kuru üzümün kantarı 50-55 kuruştı. Buna paketleme ve İzmir’e gemiye teslimat fiyatları da dahildi<sup>128</sup>. Ancak üreticilerin mahsulün çok bereketli olduğu dönemlerde ellerinde mal kalmaması için bir an önce ellerinden mallarını çıkarmak gayretleri üzümü zaten bu fırsatı kollayan komisyonculara yok pahasına satmalarına neden oluyordu<sup>129</sup>.

I. Dünya Savaşına değin uzanan süreçte Batı Anadolu bölgesinin en başta gelen tarım ürünlerinden biri olan kuru üzüm toplam ihracat içindeki payı; kuraklık, salgın hastalık gibi etkenlerin yanı sıra dünya piyasalarında ki dalgalanmalara, dış olaylara göre azalma ve yükselme eğilimli gösteriyordu. Bu nedenle ürünün çok bol olduğu bazı yıllar da talebin bazen azalması fiyatların oldukça düşmesi sonucu, üretici çoğu kez masraflarını karşılayamayıp zarara uğrayarak aracı ve tefecilerin eline düşmesi gibi durumlar ortaya çıkabiliyordu. Örneğin, ihracatta önemli bir payı olan kuru üzüm, Fransızların piyasadaki varlığı veya yokluğuna göre fiyatlandırılıyorlardı. Söz gelimi

---

<sup>125</sup> **Ahenk**, 6 Eylül 1341(1922)

<sup>126</sup> **Şark**, 30 Ağustos 1338 (1919)

<sup>127</sup> Karl Von Schezer, **a.g.e.**, s. 71.

<sup>128</sup> **A.g.e.**, s. 73.

<sup>129</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t.**, s. 234-235.



1881/1882 yıllarında filoksera hastalığının Fransız bağlarını tahrip etmesiyle Batı Anadolu bölgesinde yetiştirilen üzümlerin Avrupa piyasalarında değerini korumuşken, ertesi yıl Fransız bağcılığı filoksera etkisinden kurtulunca, Batı Anadolu bölgesinde yetiştirilen üzümlerin fiyatları %23 düşmüştü<sup>130</sup>. Ayrıca Batı Anadolu'da bulunan bağlar filoksera tahribine uğradıkları zaman üzüm hasılatı hayli azalmış ve hatta iç ihtiyaçları giderecek duruma düştüğü zaman da üzüm ihracının durdurulmamasına büyük önem verilmişti. Bundan yaklaşık bir on yıl sonra Alman bağcılık şirketi Müller-Suppa, Almanya'dan asma fidanları getirmiş, bağların büyük bir kısmına bunları dikmişti. Almanya'dan getirilen bu fidanlar hastalıklı çıkmış ve hastalık kısa zamanda yayılarak diğer bütün bağları da sarsmıştı. Bağlara gelen bu hastalık yüzünden 1894 yılında üzüm dikimi son bulmuş ve hastalığın daha fazla yayılmasını önlemek için bağlar sökülmeğe başlanmıştı. Bağcılığın tamamen mahvolması, hükümetin acele aldığı bir kararla önlendi. Osmanlı hükümeti bu hastalığın tahrip ettiği her dönüm bağ için on lira tazminat ödeyeceğini ve on yıl süreyle bağcılıktan alınan her türlü verginin kaldırıldığını açıkladı. Bu karar sayesinde bağcılık tekrar canlanabildi<sup>131</sup>. Tabi, bu sırada sadece Aydın ilinin de içinde bulunduğu Aydın Vilayeti'nde 1.174.000 kantara yaklaşan üzüm rekoltesi 800.000 kantara kadar düşmüş, 5.5'ten 7.5 kuruşa kadar satılan mallar 60 paraya satılmış ve bu iktisadi felaket bağcılarını acınacak bir hale getirerek büyük zora sokmuştu<sup>132</sup>. 1887 yılında Yunanistan'da ki üzüm rekoltesinin kuraklık yüzünden son derece düşük olması nedeniyle Batı Anadolu'da ihracata dönük üzüm yetiştiriminin büyük bir hızla geliştiği görüldü. 1887'de Fransa ve İtalya arasındaki ticaret anlaşmasının yürürlükten kalkmasıyla da Fransa'nın ithal olanakları büyük ölçüde kısıtlanmış oldu. Böylece Türkiye kuru üzüm piyasasında hiç olmazsa bir süre için rakipsiz kalmış oldu. Osmanlı Hükümeti bağcılığı aktif olarak destekleme kararı aldı. Üzüm ihracatından %1 oranındaki değere göre vergiyi kaldırdığı gibi ihracat değerinin %8'i kadar bir prim vermeyi vaad etti. İngilizlerin büyük bir hızla bağ satın almaya ve

---

<sup>130</sup> Abdullah Martal, **a.g.m.**, s. 16. 1870'de Fransız bağlarını yok eden filoksera hastalığı daha sonra tüm Avrupa ve nihayet Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki bağlara zarar vermiş bu hastalığa karşı sürekli bir mücadele sürdürülmüştü. Fransız üzümçülüğünü kaldıran Amerikan üzüm asmalarını ithaliyle Osmanlı İmparatorluğunda bu konuda başarıya ulaştı. Stanford J. Shaw-Ezel Kural Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu Ve Modern Türkiye**, II, Yön yay., İstanbul, 1983, s. 285.

<sup>131</sup> Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 121-122.

<sup>132</sup> **Meclis-i Mebusan: Levayih ve Tekalif-i Kanuniye ve Encüme Mazbatası**, Devre:1, İçtima sene:2, 1325-1326, TBMM Basımevi, Ankara, 1992, s. 251.

“Avrupalı üretim biçimleri” uygulamaya başladıkları görüldü. 1893’de Aydın vilayetindeki bağların büyük çoğunluğunun İngilizlerin eline geçmiş olduğu bildirildi<sup>133</sup>. Fransa’da bağların kötü olması devam ediyor, bu yüzden Bordo şarabı yapabilmek için İzmir’e gelen iki Fransız 100 bin kantar yaş üzümü alıp, suyunu sıkıp, içine ispirto katarak Fransa’ya götürüyordu ki, kuru üzüm ihraç etme sıkıntısı yaşayan İzmir’deki tüccarlar için bu durum memnuniyet verici idi. 19. yüzyılın sonlarına ait gazetelerde bazı iklim olaylarından bağların büyük zarar gördüğü yazılmıştı. Bunlar üzümlerin oluşmaya başladığı dönemde yağın dolu veya şiddetli esen boranın bağlara zarar vereceği ve ürün rekoltesinde düşmeye sebep olacağı yönündeydi. Bunlarda gösteriyordu ki bu çevrede bağcılık hala önemli ürünler arasında yer almaktaydı. Aynı dönemde rızakı üzümün yetiştirildiği belirtilmektedir ki, zaten 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda bağcılıkta genel bir gelişme olmuştu<sup>134</sup>.

20. yüzyılın başlarında bağ hastalığı ve Fransız korumalığına rağmen kuru üzüm İzmir yöresinin dışarıya sattığı mallar arasında hala ön sırada olmaya devam etti<sup>135</sup>. Bu kadar çok aranan ve alınan bu ürünün verimini artırmak çabalarını, üzüm bağlarının ilaçlanmasında kullanılan kükürdün, İzmir Limanı İthalat İstatistiklerine dayanarak 1897’den başlayarak her yıl ortalama 300 sterlin değerinde ithal edilmesinde de görmekteyiz<sup>136</sup>. Ancak önemle belirtmeliyiz ki, Aydın şehrine yarım saat mesafedeki Domalan köyündeki kükürt madeninin bölge ahalisinin bağlarında kullanmak üzere aldıkları bir salnamede de tespit edebiliyoruz<sup>137</sup>. Aydın vilayetinde bağlara musallat olan filoksera, pronosporos, milvit, entraknor gibi bir takım hastalıklar bağcıları zarara uğratmış ise de yine de bölge ahalisi her bir kıyyesi altında değerinde olan çekirdeksiz üzümü yetiştirmek hususunda bir diğeriyle yarışırçasına çalışmaktaydı<sup>138</sup>. Nitekim, 1900 ile 1912 arasında Ege bölgesinde yıllık üzüm üretimi 50.000 tonun altına düşmemişti<sup>139</sup>. Ancak ne olursa olsun iktisadi hayattaki uygulamalardan olmazsa olmaz bir yönü hiç kuşkusuz ürün az olunca o ürünün kıymetlenmesi ve fiyatının yükselmesi,

<sup>133</sup> Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 121

<sup>134</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s.127 ve 138.

<sup>135</sup> François Georgeon, “Son Canlanış (1878- 1908)”, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi** , (çev. Server Tanilli), II, Adam yay., İstanbul, 2002, s. 180.

<sup>136</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 93.

<sup>137</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1298, s. 147-152.

<sup>138</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsnü, **a.g.e.**, s. 21-22.

<sup>139</sup> Abdullah Martal , **a.g.m.**, s. 22.

fazla olunca da ürüne verilen değer ve fiyatın düşmesi idi. Meclis-i Mebusan'a kadar taşınan bu konu hakkındaki görüşmelerde üzerinde sıkça durulan konu bu oluyordu. Aydın'ın en önemli servetlerinden biri olan çekirdeksiz kuru üzüm mahsulü 800 bin kantar kadar üretildiğinde o sene yaklaşık 3 kuruştan 7.5 kuruşa kadar satılıyor ve bu durum hem tüccar hem de bağcılar için elverişli bir durum halini alıyordu. Ancak ne zamanki 800 bin kantarı aşan bir üretim sağlanırsa fiyatlar müstahsilin giderlerini bile karşılayamayacak kadar düşüyor, piyasa düzeni bozuluyor, devletin mahsulden aldığı aşar oranı azalıyor ve hazine büyük bir zarara uğruyordu. Bununla birlikte asıl zararı fazlaca yaşayan, mallarını ellerinden yok pahasına çıkarmaya mecbur olan bağcılar oluyordu<sup>140</sup>. Osmanlı Devleti bu yüzden üzüm mahsulünün temini ve fiyatının muhafaza edilmesi için bir takım tedbirler alarak ürünün ihracında kolaylıklar sağlamıştı. Bağcılığın bölgede gelişebilmesi için yerli şarapların ihracatından alınan % 15'lik ihracat resmi kaldırılmış, aslında % 10 alınması gereken müs kirat resmini % 7.5 oranında almaya başlamış, böylece Osmanlı Devleti müs kirat resmini düşürerek üzüm mahsulü ve mahsulden elde edilen yan ürünlerin mesela rakı ve şarapların ihracatına da kolaylıklar getirmişti. Bununla birlikte Arazi Kanunnamesinin 25. Maddesinde yer alan “Memurun izni alınmadıkça arazinin ekimi, bağ ve bahçe ihdasının yapılmaması ve iznin şart olduğuna” yönelik maddeye de dayanarak; “bila ruhsat bağ ihdasına meydan verilmeyerek” bağcılığın belirli bir merkezi denetim altında tutulmasına önem verilmişti<sup>141</sup>.

I. Dünya Savaşından etkilendiği açıkça fark edilen ürün 1914-1918 yılları arasında üzüm rekoltesi, 37.000 tona 1919-1923 yılları arasında da 31.000'e kadar düşmüş, ardından 1938 yılına kadar üzüm rekoltesi istikrarlı bir artış ile, 64.000 tona kadar ulaşmıştı<sup>142</sup>. Nitekim Kurtuluş Savaşında, üzüm rekoltelelerinde hissedilir bir düşüş yaşanırken, Ege bölgesi üzümleri gerektiğinde ve güvenliğin sağlandığı ortamda İzmir'e

<sup>140</sup> **Meclis-i Mebusan: Levayih ve Tekalif-i Kanuniyye ve Encüme Mazbatası, a.g.e., s. 251**

<sup>141</sup> **B.O.A., MV., 5 C 1327.**

<sup>142</sup> Türkan Çetin- Hakkı Uyar, “Tariş Üzüm Tarım satış Kooperatifleri Birliği”, **Tariş Tarihi**, İzmir, 1993, s. 176. Aslında savaş döneminde üretim ve ticari faaliyetlerinin tamamen durduğu konusunda kesin ifadeler kullanamayacağımız gibi, savaş ortamının ürün rekoltelelerinde düzenli bir düşüşe sebebiyet verdiğini de iddia edemeyiz. Kaldı ki savaşın en ciddi tarihlerinde bile pekala diğer ürünlerde de örneğini gördüğümüz gibi üzüm mahsulünde de büyük bir artış olmuş Aydın vilayetinde 1918 yılında 27 milyon okka elde edilen üzüm 1919'da yaklaşık 35 milyon okkalık bir miktara ulaşmıştı. **Şark**, 29 Ağustos 1338

üzüm sevkiyatı yapıyordu<sup>143</sup>. Cumhuriyet'in ilk yıllarında bağıcılığın daha da yaygınlaştırılması konusunda bölgenin ekonomik içerikli toplantılarında ısrarla dile getirildiği görülüyordu<sup>144</sup>. Ancak ilerleyen yıllarda, Aydın ilinde geniş sahalara yayılan bağlar, zamanla gerilemiş ve yerlerini daha ziyade zeytin ve incir bahçelerine bırakmıştı<sup>145</sup>

Ticarete konu olan önemli bir diğer tarım ürünü ise zeytindi. Aydın ve çevresinde zeytin yetiştirilmesine tarihi tespit edilemeyecek kadar evvel başlanılmıştı. Gerçekten daha o zamanlarda bile yemeklik ve yağlık zeytinler beslenmede önemi haiz olduktan başka zeytinden elde edilen yağ aydınlatmada ve Rum ateşi gibi bazı yakıcı silahların hazırlanmasında kullanılmaktaydı<sup>146</sup>. Bunun yanında küspesi gübre ve yakıt olarak kullanılmakta, kerestesi mobilyacılıkta değer taşımakta, sığır yeni olarak yapraklarından istifade edilmekteydi<sup>147</sup>.

19. yüzyılda vilayetin en verimli ve kazançlı ürünü olan ve bölgenin özellikle iç kesimlerinde Aydın'da yoğun olarak üretilen bu ürün yine en iyi ürünü Aydın'da vermektedir. Aydın ve Çevresi hariç elde vilayetin iç kesimlerinde elde edilen zeytinyağı kalın ve koyu renkli idi ve makbul değildi<sup>148</sup>. Aydın Güzelhisar'ında, 19. yüzyılın ortalarında 11.477 kıyye zeytinyağı üretilmişti, ve yağın bir kıyyesi kalitesine göre değişme göstermekte 3,5-4 kuruştan alıcı bulunmakta olduğu görülmekteydi<sup>149</sup>.

1873-1890 Yılları Arasında İzmir'in Başlıca Ürünlerinin İhracat Değerleri ve İzmir'in Toplam İhracatı İçindeki Paylarına baktığımızda; zeytinyağının yıllarına göre azalıp artmasını, A. Martal'ın da ifade ettiği gibi kuraklık, salgın hastalık veya dünya piyasasındaki dalgalanmalara bağlamak doğru bir tespittir<sup>150</sup>. Aynı zamanda zeytin mahsülü bir yıl az bir yıl fazla olmak üzere her yıl değişik miktarlarda alındığından, zeytin ve zeytinyağı üretim miktarı da yıldan yıla değişmekteydi. Bu bakımdan

---

<sup>143</sup> İlhan Tekeli- Selim İlkin, **Ege'de ki Sivil Direnişten Kurtuluş Savaşına Geçerken Uşak Heyet-i Merkeziyesi Ve İbrahim ( Tahtakılıç ) Bey** , TTK yay., Ankara, 1989, s. 413.

<sup>144</sup> Ziya Lütfi, **İzmir Mıntıkası Ticaret Ve İktisadiyatı**, İzmir, 1929 s. 12.

<sup>145</sup> Süha Göney, **a.g.e.**, s. 539-540.

<sup>146</sup> Hüseyin Avni, "İzmir'den Aydın'a", **İktisadi Yürüyüş**, Yıl. 4, Cilt. 9, Sayı. 86, 16. 07. 1943, s. 11

<sup>147</sup> Süha Göney, **a.g.e.**, s. 508-509.

<sup>148</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 69-70.

<sup>149</sup> Arzu Tozduman, **a.g.t.**, s. 78.

<sup>150</sup> Abdullah Martal, **a.g.m.**, s.16.

zeytinyağı ihracatı, mahsulün durumuna göre, Osmanlı yönetimince ayarlanıyordu ve hükümetin iznine bağlıydı<sup>151</sup>. 20. yüzyıl başlarında Aydın sancağında üç buçuk milyon sap zeytin ağacı bulunmakta ve sözü geçen miktar ağaçtan hasıl olan zeytin tanelerinden 17 milyon kıyye yağ ortaya çıkıyordu<sup>152</sup>. 1907'de sadece Nazilli'de 1 milyon kıyye zeytinyağı üretilmişti ki, Karacasu'da 1909'da üretilen yağ, Nazilli'nin elli de biri civarında 20.000 kıyye dolaylarındaydı<sup>153</sup>. Zeytinyağı gemiye teslim etmek üzere satılmaktaydı; yağ satıcı tarafından gemiye tulumlarla taşınmakta burada varillere doldurulmaktaydı<sup>154</sup>. Üreticiler yağı doğrudan piyasaya süreceklerine, hasat esnasında zeytinlerin tüccarlara satılması tercih ediliyor, bu zeytinler, külliyetli miktarda zeytin alan satan fabrikalar tarafından satın alınıp yağları bizzat çıkarılmaktaydı<sup>155</sup>. Bölgede Kurtuluş Savaşı döneminde zeytin ürünündeki düşme söz konusuydu. Ayrıca savaş nedeniyle sekteye uğrayan ticari ilişkilerdeki bozukluk ürünün pazarlanmasında zorluklar yaratmış ve ürün rekoltesi düşmüştü<sup>156</sup>. 1925-1926 yılında Aydın'da 4.300.000 kiloluk bir üretim hasıl olmuş, bunun 2.850.000 kilosu ihraç edilmişti<sup>157</sup>.

Aydın ve çevresinin yüksek alüvyal topraklarında yetiştirilen ve ticari hayatta önemli bir yeri bulunan bir diğer ürün ise az verimli ve düşük kalitede olan tütündü. Gerçekten Büyük Menderes bölgesinin ekolojik hususiyetinden dolayı tütün ziraatı için elverişli değildi<sup>158</sup>. Bu faktöre rağmen, 19. yüzyılın ortalarında, Aydın Güzelhisarı'nda, esnaf ve tüccarlar arasında 29 duhancı (tütüncü) ve 19 duhan kıyıcısının bulunması<sup>159</sup> şehirde tütün ekiminin var olduğunun ve ürünün üretiminde ve işlenmesinde uzmanlaşmaya gidilecek kadar önemli bir ticari ürün olduğunu göstermekteydi. Ancak Aydın'ın bazı kazalarında tütün ziraatının yapımı çok geç başlanmıştır. Mesela, Çine kazasında takriben 30 yıldan beri devam ede gelmekte olan tütün ziraatının son yıllarda ehemmiyetli bir istihsal maddesi olmağa başladığını, 1936'da Aydın İli Tarihi adlı eserde Asaf Gökbel ve Hikmet Şölen bildiriyorlar. Nitekim, Çine de tütün ziraatı ancak

---

<sup>151</sup> Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 63

<sup>152</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsni, **a.g.e.**, s. 27.

<sup>153</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 127, ve ayrıca bkz. Mehmet Başaran, **a.g.e.**, s. 77.

<sup>154</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 70.

<sup>155</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsni, **a.g.e.**, s. 202.

<sup>156</sup> Kemal Arı, "Türk Kurtuluş Savaşının Bitiminde İzmir'in Genel Ekonomik Durumu", **Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi –Kuruluşunun 70.Yılı Dolayısıyla İzmir Sempozyumu**, I/3, İzmir, 1993 , s. 38.

<sup>157</sup> Bilgin Çelik, **a.g.t.**, s. 62.

<sup>158</sup> Süha Göney, **a.g.e.**, s. 471-472.

20. yüzyıl başlarında yapılmaya başlanmıştı<sup>160</sup>. Bölgenin bazı yerlerinde çok önceden başlayan tütün ekimine de çok az bir yer ayrılmıştır. Mesela Karacasu’da, 19. yüzyılın ortalarında, bağ, incir, üzüm, palamut, zeytine ayrılan dönüm miktarlarını çok altında kalmış olan duhan (tütün) tarlası sadece 8 dönümlük bir paya sahipti<sup>161</sup>. Çine’de bu tarihlerde kaç dönüm araziden ne kadar oranda tütün alınıyordu bilemesek de, aynı dönemlerde Kuşadası’nda, 1909’da 5.542 dönüm alanda 412 ton tütün elde edildiğini bilebiliyoruz<sup>162</sup>. Kurağa dayanıklı ve yaprak dokuları kalın ve reçinemsi çekici bir kokuya sahip Ege Bölgesi tütünleri kuruluşundan itibaren Tütün Rejisi’nin özel ilgisini çekmişti<sup>163</sup>. Bölge de tütün üretiminin gelişimi Amerikan iç savaşının başlaması ile paralel olmuş ve 19. yüzyılda Kasaba ve Aydın Demiryolu çevresinde üretim hızla artmıştı. İzmir ve çevresinde Söke ve Selçuk’ta birinci derecede kalite ürün yetiştiriliyordu<sup>164</sup>. 1889 yılında Reji tüm Aydın vilayetinde üretilen yaklaşık 2.000.000 kg. tütünün 1.100.000 kg.’ını üreticiden almak suretiyle, kuruluşundan 1 yıl sonra 1884 yılında İzmir’de kurduğu tütün fabrikasında işliyordu<sup>165</sup>. “Reji” yönetimi tekel olmanın bütün özelliklerini yansıtan bir faaliyetle ekim alanlarını sınırladı ve tütün üretimini kendisinin vereceği bir izin belgesine bağladı<sup>166</sup>.

İncelediğimiz bölgede 1908 yılında Sobice nahiyesinin merkezi olan Koçarlı kasabasında Pazartesi günleri kurulan Pazar yerinde kaçakçılar tarafından tütün getirilerek alenen satılmakta olduğu haber alınmış ve pazar mahallinde icra olunan tertibat üzerine 40 kilo tütün elde edilmiş ise de sahiplerinin kimler olduğu

---

<sup>159</sup> Arzu Tozduman, **a.g.t.**, s. 53.

<sup>160</sup> Asaf Gökbel- Hikmet Şölen, **a.g.e.**, s. 261.

<sup>161</sup> Mehmet Başaran, **a.g.e.**, s. 75.

<sup>162</sup> Ali Ergül, **a.g.m.**, s. 245.

<sup>163</sup> Osmanlı İmparatorluğu 19. Yüzyılın ortalarından itibaren artık Avrupa sermayesi tarafından baskı altına alınmış bir ülkeydi. Maliyenin iflası bir müddet sonra 1881 Muharrem Kararnamesi ile kurumlaştı ve Borçlar İdaresi demek olan Düyun-u Umumiye (Commission Debts Publiques Ottoman) kuruldu. Memleketin belirli gelirlerine alacaklı yabancı devletler tarafından el konuldu. Bu borca karşılık bazı vergiler, yani birkaç eyaletin aşar geliri, gümrük resmi, tütün ve tuz tekeli, pul ve ispirto vergisi, bazı eyaletlerin ipek resmini toplama yetkisi alacaklıların temsilcisi Düyun-u Umumiye bırakıldı. Maliyenin iflasından sonra ülkenin doğal zenginliklerinin tekelci imtiyazlar halinde yabancılara verilmesi süreci hızlandı. 1883’te tütün tekel halinde “Regie de Tabac de l’Empire Ottoman” ünvanını taşıyan bir Fransız kuruluşuna imtiyazı verildi. İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu**, 5. Baskı, İletişim yay., İstanbul, 2003, s. 45-46.

<sup>164</sup> Oktay Gökdemir, “19.Yüzyıl Sonunda İzmir Ve Çevresinde Tütün Kaçakçılığı”, **Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi –Kuruluşunun 70.Yılı Dolayısıyla İzmir Sempozyumu**, I/3, İzmir, 1993, s. 328.

<sup>165</sup> **A.g.m.**, s. 328.

<sup>166</sup> Tefik Çavdar, **a.g.e.**, s. 44.

bilinememişti ve ürünler Rejiye teslim edilmek üzere Aydın'a gönderilmişti<sup>167</sup>. Reji tütün kaçakçılığını önlemek amacıyla maaşları kendisi tarafından ödenmek suretiyle her yıl artan sayıda Kolcu istihdam ediyordu. Reji'de çalışan Kolcu sayısı 1887'de 3600 1890'da 4600, 1895'te 5900 ve 1897'de de 6700 kişiye ulaşmıştı. Yalnız İzmir ve çevresinde 26'sı Kolcu başı olmak üzere 450 kişi çalışmaktaydı. Osmanlı Devleti Reji'de çalışacak adamların emin ve güvenilir kişilerden seçilmesini ve Müslümanlardan memur alınmasını şirkete önermesine rağmen Reji İzmir'de Reji işlerinde Romanya ve Baserabya'dan gelen Yahudileri kullanıyor, bu durum halkın tepkisini çekerek 1884 yılında İzmir Reji İdare Binası dinamitleniyordu<sup>168</sup>. Reji'nin kolcu adıyla anılan bu örgütü, köy köy, kasaba kasaba dolaşır, evlere, işyerlerine baskınlar yapar, kaçak tütün arardı. Öyleki, Bozdoğan'da Reji'nin katı tutumu gazetelere yansıyan şikayetlere sebep olmuştu. Reji kolcularının baskınlarından Aydın Vilayeti ahalisinin çoğunlukla rahatsız olduğu gerek çatışmaların yoğunluğu gerekse türkülere yansımalarından da anlaşılmaktaydı<sup>169</sup>. Aslında kolcuların bu tür tutumları baştan aşağı ya silahla donatılmalarının bir sonucuydu. Mesela 19. yüzyılın sonlarında, Kuşadası ve Söke Reji Muhafaza Memurluğuna atanan, Uzun Anderya adındaki bir sabıkalıydı<sup>170</sup>. Ekim alanlarını kendi belirleyen Reji'nin, Ayasuluğ'da tütün üreticilerinin ürünlerini sıhate zararlı olduğu gerekçesiyle almaması, tütünün ambarda çürümmesine sebep olmuştu. Dönemin Hizmet Gazetesi bu tür suistimaller devam ederse tütün yetiştiriminin imkansızlaşacağına dikkat çekiyor adeta tütün üreticilerinin bu uğraşlarından vazgeçebileceği sinyallerini veriyordu<sup>171</sup>. Gerçi 20. yüzyılın başlarında Reji'nin tutumu, üreticinin istihsalı azaltmış, yüzyılın başından itibaren tütün mahsulü seneden seneye azalmaya yüz tutmuştu<sup>172</sup>. Nitekim, Rejinin baskı ve suistimallerinin ürünün üretim ve pazarlama düzeyinde dengesizlikler yarattığı açıkça ortadaydı. Beydağ'dan biçilen buğday ve tütün merkeplerle Nazilli'ye giderken, yol üstündeki Sinekçiler köyünde tütün gizlice tüccardan alınıp kullanılmakta veya Ocaklı köyünde belli bir para karşılığında gizlice satışı yapılmaktaydı. Sırf bu nedenle, tarımsal alanlar

---

<sup>167</sup> **Ahenk**, 28 Eylül 1324

<sup>168</sup> Oktay Gökdemir, **a.g.m.**, s. 330.

<sup>169</sup> Sabri Sürgevil, **Bozdoğan (1919-1923)**, Ege Üniv. Yay., İzmir, 1999, s. 22.

<sup>170</sup> Nazlı Dönmez, **Hizmet Gazetesine Göre İzmir 1891-1892**, Ege Üniv. Edeb Fak. (Basılmamış Lisans Tezi), İzmir, 1982, s. 166.

<sup>171</sup> Günver Güneş, **a.g.t.**, s. 106.

<sup>172</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsnü, **a.g.e.**, s. 26.

incire, zeytine, narenciyeye ayrılmış, tütün ekimine öncelik verilmesinden kaçınılır olmuştu<sup>173</sup>. Üstelik Osmanlı Devleti tarafından Rejinin, tütünleri toplayıp satın almasına zorluk çıkartılmaması istenilmekte, Rejinin “Mükellefiyet-i ziraiye kanun-u ahkamına tevfikan icrayı-yı ziraat ile mükellef bulunan şirketler ve müesseseler kaydında yer aldığı” hatırlatılmaktaydı<sup>174</sup>. Tüm bu koşullar bölgede yetiştirilen ürünler arasında tutunamayan tütünün talep açısından önemini korumasına ancak istihsalinin azalmasına neden olduğu gibi belki de en önemlisi, Reji'nin emperyalist politikası yüzünden pazar için üretim yapılmamasına, tütün ile gerek bölge içi gerekse İzmir pazarı arasında geniş kapsamlı bir mübadele kurulamamasına sebep olduğu yolundaki tespitimiz yanlış olmasa gerektir.

Sözünü etmemiz gereken önemli bir diğer ürün ise boyamacılıkta kullanılan palamut idi. Meşe palamudu (bir tür meşenin kozalağı) içerdiği tanen nedeniyle değerliydi ve deri yapımında kullanılıyordu. Genel olarak palamut; Uşak, Borlu, Demirci, Gördes, Adana, Nazilli, Burdur, Balat, Söke civarında yetişmekte; yılda 30.000 ton palamut, 4.800.000 Avusturya Florini karşılığında İngiltere, İtalya, Avusturya'ya satılmaktaydı. Palamut, yetiştirildiği yerde istiflenmeden ve ham bir şekilde okkası 50-60 paraya satılmakta; kısmen develerle, kısmen de trenle İzmir'e getirilen ürün İzmir'de istiflendikten sonra gemilere yüklenmekteydi<sup>175</sup>.

Aydın ve civarındaki palamut ürünün, çevre yörelerin Palamut fiyatlarından yüksek olduğunu da açıkça görüyoruz. Haziran ayı içinde, aynı hafta içinde 1895 yılında Tavas'tan gelen palamudun kantar fiyatı 82,5 kuruş iken, Uşak, Ayvalık gibi yerlerin palamudunun kantar fiyatı, 60-70 kuruştı. Eylül ayında mahsulün fazlalaşacağı spekülasyonların yapılamaya başlanması, ürünün miktarının artmasına ve fiyatının azalmasına yol açmış, palamut'un kantar fiyatları düşmüş 48-50 kuruş arasında seyretmeye başlamış ise de Nazilli'nin palamudunun kantar fiyatı 70 kuruşlara kadar satılmış, piyasada dikkate değer bir alım olmuştu. Burada önemle belirtmeliyiz ki bu fiyatlara kordon ve istasyon masrafları dahil değildi<sup>176</sup>. Bölge ekonomisinde önemli bir yer işgal eden palamut, 20. yüzyılın başlarında Manisa ve ilçeleri ile Nazilli ve Aydın

<sup>173</sup> Kaynak Kişi: Ali Sezer ile yapılan söyleşi.

<sup>174</sup> **Ahenk**, 7 Mart 1332 (1916)

<sup>175</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 66.



havalisinde yaygın olarak yetiştirilmesine devam edilmekte, palamuttan sağlanan senevi hasılat 900.000 lirayı bulmaktaydı<sup>177</sup>. Bölgede yabancı ticari sermayenin güdümüne girdiğinin bir kanıtı olarak palamut her geçen dönem düzenli, ciddi bir sekteye uğramadan, bir ihracat bileşimi arz etmekteydi.

Adında kooperatif sözcüğü bulunmakla birlikte kooperasyon ilkesine uygun olarak kurulan diğer bir şirket de Türkiye Palamutçular Anonim Şirketi'di. Şirketin kuruluşunda önemli katkıları bulunan İttihat ve Terakki Cemiyet İzmir Kâtib-i Mes'ulü Celâl [Bayar] Bey, palamutçulukla ilgili hazırladığı bir raporda, meşe palamudunun her sene giderek değer kaybetmesini üreticinin ve yerli tüccarın örgütsüzlüğüne bağlıyordu. Güçlü alıcı firmalara malını satabilme kaygısıyla meşeden oluyorlardı. Öte yandan, büyük palamut tüketicisi ülkeler ve aracı firmalar stok oluşturarak talebi belirleyebiliyor, malını elinden çıkarmak zorunda kalan üreticiden düşük fiyatlara meşe palamudu alıyorlardı. Büyük tüccarın başvurduğu diğer bir yöntem, köylünün kredi talebinden yararlanarak, alivere satış işlemleriyle malı mevsim öncesi kapatmasıydı. Celâl Bey meşe palamutçuluklarını dayanışmaya çağırıyor, üreticinin ve küçük tüccarın örgütlenerek piyasada güçlü alıcı firmalara karşı ortak tavır almalarını öneriyordu.

Nitekim 1917 şubatında İzmir'de, İttihat ve Terakki Cemiyeti Şubası'nda Vali Rahmi Bey'in başkanlığında meşe palamudu yetiştiren yörelerden seçilmiş ikişer kişi ve İzmir palamut tüccarının katılımıyla bir toplantı düzenlenmiş, "palamut mahsulünün muhtekir ve yabancı ellerden kurtarılıp, değer fiyatının muhafazası ve palamutçuların hukuk ve menâfi'i ile bu mahsulün harâbından kurtarılması için" bir şirket kurulmasına karar verilmişti. İzmir İttihat ve Terakki Kulübü'nün girişimiyle Aydın Vilayeti meşe palamutçuları ve tüccarın birleşerek gerçekleştirdikleri bu şirket palamut üreticilerine kredi açacak, alım satımını düzenleyecek, meşe palamutçularının ortak çıkarlarını savunacaktı. Şirketin sermayesi birer liralık 600.000 paydan oluşuyordu. Şirkete katılan üreticiden her yıl malını şirkete devredeceğine dair bir taahhütname alınacaktı<sup>178</sup>. Tüm bu çabalar ve girişimlere ittihat ve Terakki cemiyeti ön ayak olmuşsa da kooperatifler yasa tasarısı 1914 yılında Meclis'e gelmesine karşın Birinci Dünya Savaşının başlaması

---

<sup>176</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t.**, s. 266-269.

<sup>177</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsnü, **a.g.e.**, s.26, ve ayrıca bkz. Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 121.

ve cephe sorunlarının öncelik kazanması nedeniyle yasalaşmadan kalmıştı<sup>179</sup>. Ancak Dünya Savaşı içinde bile fiyatı kontrol ediliyor, takdir edilen fiyata riayet edilmesi isteniyordu<sup>180</sup>

Aydın'da çok eski yıllardan beri üretilen ve ihraç edilen maddelerden biriside meyan kökü ve meyan balıydı. Türkiye'de meyan kökü orta Anadolu istisna hemen her yerde az çok miktarda bulunmaktaydı. Üretim ve kalite bakımından bilhassa Batı Anadolu'da önemli bir yer tutuyordu. Aydın şehri ise Türkiye'de ki üretimin büyük bir bölümünü karşılıyordu<sup>181</sup>. Aydın ve Nazilli ovalarında oldukça geniş yer kaplayan piyan'ın (veya meyan) özellikle buralardan yabancı olarak bol miktarda bulunmaktaydı. Genel olarak sonbahar sonları ve kışın yağmur uzunluklarına göre tasnif edilmekte, her iki ucundan bağlanarak bezle paketlenmekte ve ihracat için İzmir'e gönderilmekteydi.<sup>182</sup> Tarlalarda zararlı madde kabul edilen ve toplam atılan meyan kökünden meyanbalı elde etmek için kurulan şirketlerden ilki İngilizlere ait Mac Andrews ve Forbes şirketi idi. Bira, şekerleme ve tütün imalat sanayiinde kullanılan meyan balının Avrupa'da bilhassa İngiltere'de geniş bir pazarı vardı. Köylülerin atmak istedikleri bu köklerin fabrika toplayıcıları tarafından satın alınması, bulunması son derece kolay bir hammadde imkanı sağlamıştı. Aynı zamanda tarlalarda köylüler tarafından toplanan meyan kökleri aynı yerde yıkanıp toprakları ve yabancı maddeleri temizleniyor, balyalar halinde fabrikalara sevk ediliyordu. Fabrikalarda buhar gücüyle çalışan makinelerde bu kökler meyan balı haline getiriliyor, kurutuluyor ve plakalar halinde ihraç edilmek zere İzmir'e gönderiliyordu. 1881 yılında Amerikan hükümeti, Amerika'daki meyan balı imalatçıları korumak için meyan balından alınan gümrük vergisini kilo başına 20 sente yükseltti. Meyan kökünden ise gümrük alınmıyordu. Bundan sekiz yıl kadar sonra da Osmanlı hükümeti meyan balı ihracından vergiyi tamamen kaldırdı. Bu durumu fırsat bilen Forbes firması faaliyetini genişleterek Aydın'da yeni bir fabrika daha açtı. Eldeki belgelere göre 1879 yılında 12000 kadar

---

<sup>178</sup> Zafer Toprak, **a.g.e.**, s. 227-228.

<sup>179</sup> **A.g.e.**, s. 232.

<sup>180</sup> (...) 22 Kanun-u sani 1332 tarihinden itibaren palamutlara 5 guruş fiyat takdir edildiği ve hurda incire külliyetli miktarda talep bulunduğu İhracat Heyet-i Riyaset-i Celilesi'nden şehrimiz Ticaret Odasına bildirilmiştir(...) **Ahenk**, 25 Kanun-u sani 1332 (1916)

<sup>181</sup> Saadet Tekin, **a.g.e.**, s. 119.

<sup>182</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 81-82

köylü şirket hesabına sürekli olarak meyan kökü toplamakta, balyalamakta ve Forbes fabrikalarına sevk etmekteydi<sup>183</sup>.

Nitekim buna bağlı olarak, meyanbalı üretimi, ihracatı ve sözünü ettiğimiz işleme tesisleriyle beraber arttı. 1882’de Aydın, Nazilli, Sarayköy, ve Söke’de birer tane olmak üzere beş adet meyan kökü işleme tesisi vardı<sup>184</sup>. Nazilli’de ürünün rekoltesinde hemen hemen düzenli bir artış seyri göstermekteydi. Örneğin; Nazilli ve çevresinde senelik meyanbalı üretimi 1897’de 8.000 kantar, 1907’de 1,5 milyon kilo, 1924’de 3 milyon kilo, 1926’da 4 milyon kilo idi<sup>185</sup>. 1925-1926’da Aydın’da 9.000.000 kilo meyan kökü istihsal edilmekte, 900.000 kilosu ihraç edilmekteydi<sup>186</sup>.

Aydın ilinde iktisadi açıdan talebi artan ürüne dönüşen ve dolayısıyla ekiminin yaygınlaştığı önemli bir ürün de Afyon idi. 19. yüzyıldan önce Afyon Anadolu’da yalnızca tıbbi nedenlerle üretilip ve yerel olarak tüketilirdi. Haşhaş ekimine ayrılan tarlalar Batı Anadolu’da hızla genişledi. Aydın’da 1836’da ki hasat miktarı 330.000 ton civarındaydı<sup>187</sup>. İzmir ve çevresinde yetişen afyon, hem Mısır’da hem de Çin’de yetişen afyondan çok daha kaliteliydi, bu yüzden de çok daha pahalıydı.<sup>188</sup> Özellikle Tanzimat’tan sonra Fransız ve İngiliz tüccarları tarafından büyük bir alım payına erişen afyon Aydın’dan İzmir’e geleneksel taşıma biçimiyle ulaşır buradaki depolara yığılarak Amerikalıların başını çektiği büyük bir tüccar gurubu tarafından Çin’e taşınarak orada satılırdı<sup>189</sup>. 1838 sonrası, inhisarların kalkıp, serbest ticaretin uygulanmaya başlamasıyla, üzerinden yed-i vahid kaldırılan afyonun fiyatının artması ile ekim yapılan sahaları da genişledi. Fakat hemen aynı zamanda Çin ile İngiltere arasında başlayan afyon harbi İngilizlerin bu ülkeye yaptıkları ihracatı durduğundan Osmanlıların afyon mahsulüne rağbet azalmış, oluşabilecek zararları önlemek için üreticinin elinde kalan mahsul devlet tarafından satın alınmıştı. Savaşın bitmesinden ve şartların normale dönmesinden sonra afyon ticaretinde artış başlayarak, özellikle

---

<sup>183</sup> Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 65.

<sup>184</sup> Murat Baskıcı, **a.g.e.**, s. 131.

<sup>185</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 120.

<sup>186</sup> Bilgin Çelik, **a.g.t.**, s. 62.

<sup>187</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e.**, s. 77.

<sup>188</sup> “Gotthilf Heinrich Von Schubert’in İzmirli: Ekim-Kasım 1836”, İlhan Pınar, **Haçlar, Seyyahlar, Misyonerler Ve İzmir, Yabancıların Gözüyle Osmanlı Döneminde İzmir 1608-1908**, İzmir, 2001, s. 174.

1861'den sonra ihracat büyük rakamlara ulaşmıştı<sup>190</sup>. Afyonun yetiştirildiği mahallerin daha çok Küçük Menderes Havzasında yoğunlaştığı görülmekte, Saruhan sancağında alınan mahsul, Aydın sancağında alındıktan en az 20 kat fazlaydı. Vilayete epeyce kâr temin eden bu ürün, yabancı memleketlere keresteden yapılmış ve teneke ile ortalı elli iki ila altmış kıyyelik sandıklar içinde, en çok Amerika ve İngiltere'ye gitmeye 20. yüzyıl başlarında da devam etmiş, bunu Fransa, Avusturya-Macaristan, Almanya, İtalya ve daha başka yerler izlemişti<sup>191</sup>.

## B- TİCARET SEKTÖRÜNDE DEĞİŞİMLER

### 1- TİCARİ ÜRÜNLER

Aydınoğlu Beyliği'ne ait topraklarda yetiştirilen çeşitli ürünler iç talebin ötesinde dış pazara yönelikti. Bunlardan sanayi hammaddesi olarak keten ve yün ile çeşitli madenler, mamul ihraç kalemlerinden halı, kilim, deri, şap ve kumaşlar bulunmaktaydı<sup>192</sup>. İzmir 15. yüzyıl boyunca ve 16.yüzyılın büyük bölümünde küçük bir kasaba olma özelliğini devam ettirdi. Bunda etkili olan iki tane sebep vardı. Bunlardan biri ipek ve baharat gibi doğu mallarının güneyde Halep ve İskenderiye limanları sayesinde Avrupalı tüccarla buluşması, ikincisi de bu İzmir ve hinterlandı ürünlerinin daha ziyade İstanbul'un iaşesine kullanılmasıydı. Bu iki sebepten dolayı İzmir'e az miktarda lüks tüketim malı gelmekteydi<sup>193</sup>.

Ayrıca Osmanlı Devleti'nin erken dönemlerinde başkentin Bursa, daha sonra Edirne ve İstanbul'a taşınması, Bizans döneminde olduğu gibi sermayeyi ve yatırımları Marmara, Karadeniz ve Trakya'ya yönlendirmiş, yönetim, Batı Anadolu limanlarındaki Latin tacirlerin imtiyazlarına son vermesi sonucunda ; Efes, Milet, Foça ve İzmir gibi liman kentleri birer köye dönüşmüşlerdi ki, bunun anlamı Büyük ve Küçük Menderesler ile Gediz vadilerinin yüzyıllarca kapanması idi<sup>194</sup>. Nitekim Beylikler döneminden gelen üretken ve canlı yapısıyla Menderes vadisi ürünleri, erken dönemlerde Osmanlı Devleti

---

<sup>189</sup> A.g.e, s. 174.

<sup>190</sup> Mübahat Kütükoğlu, a.g.m, s. 96.

<sup>191</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsni , a.g.e ,s. 25 ve 214, 215.

<sup>192</sup> E. Yavi- N. Yavi, **Türkiye Cumhuriyeti'nin 75. Yılında Aydın**, Ankara, 1995, s.59.

<sup>193</sup> Daniel Goffman, a.g.e, s.4-6.

<sup>194</sup> E. Yavi- N. Yavi, a.g.e, s.62.

sarayının ilgi ve talebini çekmişse de, uluslar arası ilişkilerin kopması, ekonomik potansiyelinin büyük ölçüde yitirilmesine ve içe kapalı bir ekonomiye dönüşmesine neden olmuştu<sup>195</sup>. Klasik Osmanlı düzeni içinde Ege bölgesi önemini görece olarak kaybetmişti. Ömer Lütfi Barkan'a göre 1520-1580 yılları arasında Anadolu'nun nüfusunda yüzde 40-50 dolaylarında bir artış olmasına karşın bölgedeki Menteşe sancağı nüfus kaybetmiş, Karesi, Saruhan Ve Aydın sancaklarının nüfusları aşağı yukarı sabit kalmıştı. Bu bölgenin Anadolu'da görece nüfus payının azalması demektir. Bölgenin görece önemindeki bu azalış bölgedeki artı ürünün bölge dışından denetlenmesi ve bu bölgenin gelişen uluslar arası ticaret eksenleri dışında kalmasıyla açıklanabilir. Uluslararası ticaret eksenleri dışında kalma kendisini liman kentlerinin ortadan kalkışında da göstermekteydi. Nitekim bir önceki dönemde var olan Efes ve Milet limanları bu dönemde kapanacak İzmir çok önemsiz bir yerleşme haline gelecekti<sup>196</sup>. Nitekim , bölgenin kıyı kentlerinde-öncelikle İzmir'de- görece önem azalmış, ancak hinterlandındaki Büyük Menderes havzasındaki kentler ki en başta Aydın İli önemini, önemli bir pazar merkezi ve artı ürünün ilk toplanma yeri olmasından dolayı korumuştur. İzmir kasaba görünümünde kalmış ancak Büyük Menderese bölgesi kentleri artı değer miktarına sahip olmaları nedeni ile önemli birer merkez olma konumlarında önemli bir değişiklik yaşamamışlardır. Bu görüşümüzü, İzmir ve ardalanındaki vergi veren nüfusa dayandırarak da güçlendirebiliriz. 16. yüzyılın ikinci yarısında İzmir'de toplanan 658 vergi neferi yaşarken, Nazilli'de 933 nefer, Ayasuluğ'da 783, Balat'da 650 ( ve ayrıca, Köşk'te 227, Sultanhisar'da 181, Bozdoğan'da 113, Çine'de 79 ) vergi neferi yaşıyordu.<sup>197</sup> 1756'da 239 olan İzmir limanına gelen gemi sayısı 1776'da 306'ya yükselmişti. İzmir'de Fransız üstünlüğü bu dönemde belirgin bir haldeydi. Limana gelen gemilerin yarısından çoğu Fransız bandıralıydı. Fransızları İngiliz, Hollandalı ve Dubrovnikli tüccarlar izliyordu<sup>198</sup>. Limana giriş çıkışların çok yoğun olması dolayısıyla İzmir gümrüğü sultanın hazinesine çok önemli miktar girdi sağlamaktaydı; gemilerle taşınan bu mallar arasında İran ipeki

---

<sup>195</sup> A.g.e, s.62.

<sup>196</sup> İlhan Tekeli, a.g.m, s.78.

<sup>197</sup> Mehmet Akif Erdoğan, "16.Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir Ve Çevresi", **Son Yüzyıllarda İzmir Ve Batı Anadolu Sempozyumu Tebliğleri**, Haz. Prof Dr. Tuncer Baykara, İzmir, 1993, s.223-224

<sup>198</sup> Abdullah Martal, a.g.e, s. 72.

ürünleri, Aydın İlinin pamuğundan yapılan çeşitli pamuklular yer almaktaydı<sup>199</sup>. Ayrıca aynı dönemde Büyük Menderes Bölgesinden İzmir'e gönderilen ürünlerin başında kök boya, kuru incir, mazın gibi ticari açıdan çokça aranan metalar gelmekteydi. Yine aynı dönemde Aydın ve kazalarından İstanbul'a gönderilecek zahirelerin Gümrük Emniyeti aracılığıyla kiralanarak 15 bin kile zahirenin gemiyle İstanbul'a gönderilmesi üzerinde önemle durulmaktaydı<sup>200</sup>.

Bu dönemde Batı Anadolu'da yaşanan ticari patlama gayet iyi belgelenmiştir. Öyle ki İzmir'den ihraç edilen malların değeri 1775-1877 arasında ona katlanmıştı. İzmir'e 18.yy sonlarında gelen bir seyyahın izlenimlerine göre, değişik tokuşun hiç durmadığı İzmir şehrinde insanlar ticaretten başka bir şey düşünmüyorlar, kafaları üzüm ve incirle dolu, yürekleri pamuk ve çuha ile sarmalanmıştı<sup>201</sup>. Kısaca, toparlayacak olursak, Büyük Menderes Bölgesinin ticari ürünlerinin öncelikle İzmir ve sonra diğer liman ve iskelelere ulaşma konusunda birbirini bütünlemeleri tarih içinde iktisadi değişiklikler geçirmişti. Timur, 1403'te İzmir'i ele geçirdiğinde, ardağın ürünlerinin çıkışı Ayasuluk (bugünkü Selçuk), Balat ve Foça limanlarına kaymış, ne var ki 14. yüzyıldan başlayan Kuşadası ve Çeşme limanları ile İzmir arasındaki rekabet hayli uzun bir süre –Sakız'ın Osmanlı hakimiyetine girdiği 1566 yılına kadar- devam etmiş; 16.yüzyıl başlarında İzmir dikkati çeken bir ticari canlılıkla önemli bir liman iken, ona Balat'da eşlik etmişti<sup>202</sup>. Ardından 17. yüzyılın başında büyük miktarda pamuk gönderilen bir liman olarak Kuşadası da eklenmiştir. Kuşadası'nda ticaret 17.yüzyılda

<sup>199</sup> “Angelic Maria Myller'in İzmir, Ekim-Kasım 1726”, İlhan Pınar, **a.g.e.**, s.60.

<sup>200</sup> Cahit Bilim, “Evliya Çelebi Seyahatnamesinde Ve 19. Yüzyılda Salnamelerde Ve Arşiv Belgelerinde Söke”, **1. Uluslararası Aşağı Menderes Havzası Tarih, Arkeoloji Ve Sanat Tarihi Sempozyumu (15-16 Kasım 2001)-Tebliğler**, İzmir, 2002, s.31.

<sup>201</sup> Reşat Kasaba, “ Batı Anadolu'da Göçer İşçiler (1750-1850)”, **Dünya, İmparatorluk ve Toplum,-Osmanlı Yazıları-**, İstanbul, 2005, s. 25.

<sup>202</sup> 1670'li yıllarda Balat'a uğrayan Evliya Çelebi, şehrin iskele olduğu; Tire, Manisa, Aydın, Saruhan kasabalarının mallarının buradan Akdeniz'e gönderdiğini, Balat kalesinin sahilden biraz uzak olduğunu ama, Çekelöve, Gelibolu ve İstanköy kayıkları, Sönbeki ve Anadolu firkateleri, zarbanan ve şaykalar ve gemilerin Menderes nehrinden içeri girip bu Balat şehrinde alış-veriş ettiklerini ve bu memlekette var olan meyhan kökünün hiçbir yerde olmadığına dair verdiği bilgiler Balat'ın önemli bir liman olduğunu göstermekteydi. Geniş bilgi için bkz. **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, 8. Cilt, Üçdal Neşriyat, İstanbul, 1985, s.554.

canlanmıştır. Nitekim 1618 yılında Öküz Mehmet Paşa tarafından yaptırılan han, yerleşmenin bu dönemde deniz ticaretindeki önemini kanıtlamaktadır.<sup>203</sup>

İzmir'in Büyük Menderes vadisine rapdeden Osmanlı Devleti Demiryolu yapılmazdan evvel Kuşadası'ndaki liman Selçuk'un yerini almıştı. Hatta Aydın İli ticaret için bir zaman İzmir'e rekabet bile etmeye çalışmıştı. Lakin demiryolunun temin ettiği rüçhaniyet İzmir'i rekabet edilemez bir sahaya çıkarmıştı<sup>204</sup>. Kuşadası 19.yüzyıldan itibaren bazı tarımsal ürünleri, zımpara madenini ve canlı hayvan ticaretini sağlayan, yerel ticari liman özelliğini yitirmiş<sup>205</sup>, İzmir'i Efesos (Selçuk), Meander (Menderes) vadisi, Apameia (Dinar) Celeneae ile birleştiren – ki bu da şark ticaret yolu (ipek yolu) na tekabül etmektedir- demiryolunun yapımı ile Scalanova'yı (Kuşadası) tamamıyla hesaptan çıkararak bütün Meander Vadisi'nin ticaretini İzmir'e geçirmişti<sup>206</sup>. İzmir 17. ve 18.yüzyıllarda Avrupa'da Kapitalizm gelişip yeni dış ticaret biçimleri oluşturmasına paralel olarak Anadolu'nun en önemli dış ticaret merkezi haline gelmişti. Ayrıca İzmir'in bu gelişimi besleyen ardalanın da iktisadi faaliyetleri hızla artıyor, özellikle yerli üretimi artıyordu<sup>207</sup>. 18.yüzyıl boyunca ve 19. yüzyıl başına kadar bu geleneksel yapı devam etmişti. 1763'te İzmir'den yapılan ihraç ürünleri mısır, üzüm, susam, incir, baklagil, tütün, pamuk, afyon ve kahveydi<sup>208</sup>. İşlenmiş derilerin , bölgenin madenleri henüz söz konusu değildi. Ayrıca Osmanlı Devleti iç pazarlarının 1820'lere kadar ithal mallarına kapalı olduğunu, düzenli bir ihracatın bulunmadığını ve bu nedenle makineli sanayileşme sürecine giren Avrupa'dan kent ve kırsal bölgelerdeki üretim faaliyetlerinin dünya ekonomisinin değişikliklerinden pek etkilenmediğini bu

---

<sup>203</sup>Füsun Soykan, “Kuşadası Limanı Ve Günümüzdeki Fonksiyonel Yapısı”, **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001, s. 462.

<sup>204</sup>J. M. Ramsay, **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası**, ( çev. Mihri Pektaş )İstanbul, 1961, s.60-61.

<sup>205</sup>Füsun Soykan, **a.g.m**, s.460.

<sup>206</sup>**A.g.e**, s.60-61.

<sup>207</sup>E. Yavi, **a.g.e**, s.63

<sup>208</sup>Gülçin Uzuntepe, **Osmanlı İmparatorluğunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) 1856-1897**, Yüksek Lisans Tezi , Anadolu Üniv., Sos. Bil. Ent.,(Dan: Cahit Bilim), Eskişehir, 2000, s.94. Osmanlı İmparatorluğunda ticari açıdan aktif bölgelerin, İmparatorluk denetimindeki bir ticaret sistemindeki ara istasyonlar olmaktan çıkıp özel girişimciler, Şirketler vb. için zenginlik kaynağına dönüşmesi, 18. Yüzyıl ortalarında imparatorluğun kapitalist dünya ekonomisine katılmasının bir sonucuydu. Osmanlı bölgelerini ve ağlarını küresel ticaret döngülerine bağlamanın yanı sıra, bu tür bir hareket, üretimin örgütlenmesinde ve hem bölgesel hem de toplumsal hiyerarşilerde ciddi değişiklikler anlamına geliyordu. Benzer konumdaki diğer bölgelerde olduğu gibi, Batı Anadolu'da – ve özellikle ardalanı Aydın olan İzmir'de- dünya ekonomisine katılma adımları, kendini her şeyden önce ticaretin artmasında göstermekteydi. Reşat Kasaba, “Sivil Toplumun Ekonomik Temelleri: Batı Anadolu Ticaretinde Rumlar”, **a.g.e**. s. 75-76.

durumda da yerel halkın dış pazarlara veya merkez bölge ekonomilerine bağımlı olduğunu söylemenin oldukça zor olduğunu söylemek gerekir<sup>209</sup>.

19. yüzyılın başlarında İzmir'in dışa sattığı ürünler tarıma dayanıyordu. Pamuk ipliği kuru incir ve üzüm, arpa, ham ipek sünger ve halı dışsattımı yapılan başlıca maddelerdi<sup>210</sup>. Ancak 19.yüzyılın başlarında İzmir'den İngiltere'ye ihraç edilen pamuk miktarının az olduğu görülmekteydi. Bunun nedeni Amerikan pamuğu hem kalitece iyi hem de fiyatça daha ucuz olması ve Türkiye'den pamuk ithal ettiği pamuk karşılığında Türkiye'ye mamul mal satma zorunluluğunda bırakılması idi. Dış talebin azalması sonucu Türkiye'deki pamuk fiyatlarında büyük düşmeler görüldü ve yerel gereksinimler dışındaki amaçlar için pamuk yetiştirmek kâr getirmez oldu<sup>211</sup>. Var olan pazara gelen, İzmir-Aydın Demiryolunun ileride sağlayacağı etkiyle; 1839'da 53 milyon frank olan İzmir ticareti, 1855'de 120 milyon franka yükselmiş ve bundan sonra da hiçbir zaman 100 milyon frangın altına düşmemiştir<sup>212</sup>. Yüzyılın sonuna doğru ise ihracatta üzüm, incir ve halı ilk sıraları tutmaya başlamıştı. Palamut tüm yüzyıl boyunca ilk dört ihracat maddesi içinde yer almıştı. Bu mallar arasında arpa ve pamuk da her zaman önemli bir paya sahip olmuştu. Bu dış ticaret büyük ölçüde İngiltere'ye yönelmişti. 1860'larda dış ticaretin yarısından fazlası İngiltere'nin denetimindeydi. İngiltere'yi izleyen iki ülke Fransa ve Avusturya genellikle toplam olarak yüzde 30'lar düzeyinde bir paya sahipti<sup>213</sup>. Yüzyılın sonuna doğru bu üç ülke üzerinde yoğunlaşma düşmekte, Almanya, ABD, Hollanda, İtalya, Rusya gibi ülkelerin girmesiyle değişik ülkeler arasında dağılımı yaygınlaşmaktaydı<sup>214</sup>. Kökboya, kuru üzüm, incir, arpa, zeytinyağı, halı ve zımpara da İngiltere'de afyon, meyankökü ve yünde Amerika; pamukta İspanya; susamda Fransa; deride Avusturya-Macaristan en büyük alıcı konumundaydı. İncir, arpa ve halıda İngiltere, meyankökü ve yünde Amerika hemen hemen tek alıcı durumundaydı<sup>215</sup>. Osmanlı Devleti, tarımsal ürünleri karşılığında dostlarından – içlerinde en önemlileri İngiltere, Fransa, Avusturya'dan- bir dizi mamul madde;

<sup>209</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e**, s. 37.

<sup>210</sup> Musa Çadırcı, **a.g.e**, s.362.

<sup>211</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e**, s.61.

<sup>212</sup> Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", **Kent Kültürü Dergisi**, Sayı. 1, Nisan-2000, s.143

<sup>213</sup> İlhan Tekeli, **a.g.m**, s.80

<sup>214</sup> Abdullah Martal, **a.g.e**, s. 104; ve ayrıca bkz. İlhan Tekeli, **a.g.m.**, s.80.

<sup>215</sup> **A.g.e**, s.95.



dokumalar, giysiler, silahlar, mobilyalar, makineler, saatler, çeşitli aletler, telgraf telleri, ecza maddeleri ve şeker, baharat ve ayrıca kömür ile çeşitli madenler gibi hammaddeler almaktaydı<sup>216</sup>. Aydınogulları devrinde Ege’de pamuk üretimine ve Pamuklu kumaş yapımına başlanmış, İzmir’den ve Ege’den Avrupa’ya İhraç edilen mallar arasında pamuklu, yünlü, ipek kumaşlar bulunur olmuştur<sup>217</sup>. Batı Anadolu’da pamuk 19. yüzyılın çok öncesinde yetiştiriliyor ve büyük miktarda ihraç ediliyordu<sup>218</sup>. 19. yüzyılın başlarına kadar İzmir’in ihraç ettiği en önemli ürün olmayı sürdürdü. Öyleki Manisa’nın pamuğu düşük kaliteli olup çok azı Batıya ihraç edilip, büyük kısmı yerel kumaş üretiminde kullanılırken, Güzelhisar ve Sobice’nin pamuk ihracı daha fazla olup, İzmir pazarına ihraç edilmek üzere 8000 balya gönderilmekteydi<sup>219</sup>. 18. yüzyılda Türkiye İngiliz pamuklu sanayinin güvenilir bir hammadde kaynağı olmuş ve uzun yüzyıllar boyu İngiltere’ye düzenli olarak pamuk ihraç etmişti. Türk pamuğu ve pamuk ipliğinin başlıca ihraç noktası İzmir Limanı idi. 1785-1787 yılları arasında Türkiye’nin pamuk ihracatının %95’i İzmir limanından yapıldığı gibi bu devrede İzmir, Fransa’ya 57 milyon libre temizlenmiş pamuk ve 5.000 balya’da pamuk ipliği ihraç etmişti<sup>220</sup>. İzmir’den pamuk ipliğinin ihracatının 1725’de 146.340 libreye 1735’de 106.760 libreye düşmüş bu tarihten sonra da gittikçe önemini kaybettiği görülmüştü<sup>221</sup>.

19. yüzyılın başlarında Türkiye’den İngiltere’ye pamuk satışı çok azalmış ve 1817 yılında 799 sterline kadar düşmüştü. Bunun nedeni Amerikan pamuğunun kalitece iyi hem de fiyatça daha ucuz olması ve Türkiye’den pamuk ithal etme tekeli elinde bulunduran Levant Şirketi’nin ithal ettiği pamuk karşılığında Türkiye’ye mamul madde satma zorunluluğunda bırakılması idi<sup>222</sup>. Ayrıca Türk pamuğunun yerini Amerikan pamuğu almaya başlamıştı. Ama asıl önemli neden, İngiliz Levant şirketi Türkiye’ye ihraç ettiği İngiliz mallarının parasıyla karşılanmadıkça, yani bir nevi takas

---

<sup>216</sup> Paul Dumont, “Tanzimat Dönemi (1839- 1876)”, Der: Robert Mantran ,**Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, C:2 ,Çev. Server Tanilli,İstanbul, 2002, s. 105.

<sup>217</sup> Melih Gürsoy, “Son Yıllarda İzmir’de Ekonomi”, **II. Uluslararası İzmir Sempozyumu- Tebliğler**, Haz.Prof.Dr. Nemci Ülker, İzmir, 1998, s.81.

<sup>218</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e**, s. 77.

<sup>219</sup> Elena Frangakis-Syrett, “İzmir’de Pamuk Ve Kumaş Ticareti”, **Osmanlı’da Toprak Mülkiyeti Ve Ticari Tarım**, **a.g.e**, s. 101-102.

<sup>220</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e**, s. 122.

<sup>221</sup> Cihan Duru, **a.g.e**, s. 122.

<sup>222</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e**, s. 61; ve ayrıca bkz. Cihan Duru, **a.g.e**, s. 122.

yapılmadıkça Türk pamuğu alımını da yasaklamıştı. Bu yüzden hem pamuk fiyatları düştü, hem de iç kullanım dışında pamuk üretimi karlı olmaktan çıktı<sup>223</sup>.

19. yüzyılın başlarına kadar İzmir'in ihraç ettiği en önemli ürün olmayı sürdüren pamuk, bu tarihlerden sonra parlak günleri geri kalmaya başlamış<sup>224</sup> Anadolu'dan İzmir'e nakledilen pamuğun değeri 4 milyon liraya ulaşmış olup, Anadolu ve Rumeli'den ihraç olunan pamuğun değeri tahminen 9 milyon liraydı. 15 seneden beri buranın ihracatı senelik 2,5 milyon lira iken şimdi 15, belki 18 milyon liraya ulaşmıştı. Yapılmakta olan Aydın demiryolu'nun pamuk üretimine olumlu katkıda bulunacağından kimsenin kuşkusu yoktu<sup>225</sup>. Hatta, Aydın-İzmir demiryolunun yapımındaki en önemli etkenlerden birisi de Aydın pamuğuna İngilizlerin duyduğu ihtiyaçtı<sup>226</sup>. 19. yüzyılın başında Osmanlı'nın İngiltere'ye ihracatında pamuk %1'in altında iken, 1864'de pamuk tek başına Osmanlıların İngiltere'ye ihracatında %50'den fazla yer tutuyordu<sup>227</sup>. 1863-1867 yılları arasında İzmir'in ihracatında ham pamuk önemli bir yer tutuyordu. İzmir'de pamuk fiyatı sadece 1858- 1864 arasında 3.6 kat arttı. Pamuk ihracatı 1860'da 57.000 balyadan 1865'de 83.650 balyaya yükseldi. Yabancı girişimciler çırçır ve buharlı temizleme makineleri ithal etti ve pamuk presleri kurdu<sup>228</sup>. 1864'te toplam ihracat değerinin yarıdan fazlasını pamuk oluşturuyordu ve bunun %44'ü İngiltere'yi ihraç ediliyordu . 1872 tarihine kadar ihracatta ilk sırayı alan pamuğun payı daha sonraları giderek azalarak 1890'larda %5'lere kadar düştü. Bunun nedenlerinden biri, Amerika iç savaşının etkilerinden kurtulan İngiltere ve diğer Batı Avrupa pazarlarının ham pamuğa olan taleplerinin azalması, diğeri, kurulan iplik ve dokuma fabrikalarıyla iç tüketime artış olmasıydı<sup>229</sup>. 1870'lerde, İzmir'den yapılan

<sup>223</sup> Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 53.

<sup>224</sup> Elena Frangakis-Syrett , **a.g.m.**, s. 101.

<sup>225</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 63.

<sup>226</sup> Bilgin Çelik, **Cumhuriyet Döneminde Aydın'ın Sosyo-Ekonomik, Kültürel Yapısı (1923-1950)**, D.E.Ü. A.İ.İ.T. Enst., ( Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 1996, s. 60.

<sup>227</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e.**, s. 77 ve 79.

<sup>228</sup> Murat Baskıcı, **a.g.e.**, s. 130-131.

<sup>229</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 110. Üretimin ve dolayısıyla ihracatın giderek azalmasının nedenleri, hem o zamanki hem de modern yazarlar tarafından aynı biçimde açıklanmaya çalışıldı. Örneğin, Namık Kemal'e göre köylüler, Hükümetin pamuk üretimini teşvik için uyguladığı tedbirleri Hükümetin yeni bir oyunu olarak nitelemişler ve eninde sonunda yaptıklarına pişman edileceklerini düşünerek pamuk üretimine gerektiği önemi vermemişlerdi. A. Bonne'ye göre ise Orta Doğu köylüleri Hükümete karşı derin bir güvensizlik duygusu besliyorlardı. "Köylülere göre hükümetin her yeni eleme ya daha fazla vergi alabilmek ya da köylülerin daha zararına olabilecek bir amaca yönelmiş bir hiledir" demektedir. Geniş bilgi için bkz. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 68.

pamuk ihracatında en büyük alıcısı 35-40.000 balyalık payı ile İspanya idi. İspanya'nın buradan aldığı pamuğu tercih etmesinin nedeni, İspanya'nın fabrikalarının buranın kısa lifli pamuğuna göre kurulmuş olmaları idi<sup>230</sup>. 1880 yılına kadar pamuğun %40 kadarı İngiltere'ye ihraç edilirken, geri kalanlar ise Fransa, Almanya ve Avusturya'ya satılmıştı<sup>231</sup>. Bununla birlikte 1880'ler den Birinci Dünya Savaşına kadar uzanan süreçte Ege bölgesinin pamuk üretiminde belirgin bir değişim gözlenmedi. 1888'de 42.000 balya olarak İzmir limanından gerçekleşen pamuk ihracatı, 1897'de 38.000, 1900'de 35.000, 1908'de 40.000, 1912'de 45.000 balya oldu<sup>232</sup>. 1889-1890'da İzmir'den yapılan pamuk ihracatında İngilizlerin payı oldukça düşerken, İspanya ve Avusturya-Macaristan en önemli alıcı konumuna yükselmişlerdi<sup>233</sup>. Ayrıca öneme belirtmeliyiz ki, 1893-1894'lerde İzmir'de satışa sunulan pamuk cinsi, Aydın ilinin en önemli ve kaliteli pamuğunun üretildiği Sobice'de üretilen pamuktu. Mesela, Adana pamuğu kantarı 185-190 kuruşa satılırken, Sobice pamuğu bundan 5-10 kuruş pahalıya satılıyor ve piyasanın tercih ettiği en önde gelen pamuk cinsi oluyordu<sup>234</sup>. 1913 yılında Aydın'da 2.309 ton üretimi bulunan pamuk cumhuriyet devrinde-1925/1926'da – 4.175.560 kilo üretilmekteyken ve incir, zeytinyağı gibi önemli ihraç ürünlerinin büyük bir kısmı ihraç edilirken, pamuğun tamamı ihraç edilmişti<sup>235</sup>.

Batı Anadolu, Osmanlı İmparatorluğu'nun klasik döneminde , İmparatorluğun önemli merkezlerinin iaşesinin sağlandığı başlıca bölgelerden biriydi<sup>236</sup>. Kiler-ı Amire'nin ihtiyacı olan maddelerin satın alınması için İstanbul'dan vazifeliler yollanırken bunların bir an önce sevki ile ilgilenmesi de bölgenin kadılarına havale olunuyordu. Alımlar genellikle “narh-ı ruzi” üzerinden yapılıyordu. İstanbul halkının bu maddelere olan ihtiyacı ise tüccar tarafından temin ediliyordu<sup>237</sup>. 16.yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'da tüketilen kuru meyve ve yemiş, büyük ölçüde İzmir'den

---

<sup>230</sup> Karl Von Scherzer, **İzmir-1873**, (çev. İlhan Pınar), İzmir, 2001, s. 65.

<sup>231</sup> Bülent Varlık, **19. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması**, Ankara, 1976, s. 51.

<sup>232</sup> Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tedkik**, İstanbul, 1970, s. 82-84.

<sup>233</sup> Abdullah Martal- Oktay Gökdemir, “Tariş Pamuk Tarım Satış Kooperatifleri Birliğı”, **Tariş Tarihi**, İzmir, 1993, s. 214.

<sup>234</sup> Günver Güneş, **Hizmet Gazetesine Göre İzmir (1893-1894)**, Ege Üniv. Edeb. Fak., (Basılmamış Lisans Tezi), 1987, İzmir, s. 199-200.

<sup>235</sup> Bilgin Çelik, **a.g.t.**, s. 62-63.

<sup>236</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e.**, s.13.

<sup>237</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.e.**, s.37.

gelmekteydi. İstanbul'a ait narh defteri kayıtlarından , Aydın ve İzmir gibi yörelerden gelen kuru meyve ve yemişlerin İstanbul pazarlarında bol miktarda bulunduğu anlaşılmaktadır<sup>238</sup>. Ancak bu ürünlerin piyasaya sürümü ve sayısı devletin denetimi altındaydı. Devlet tarafından meyve alımı için gönderilen “kilerci” kadıların yardımıyla o yörede geçerli olan fiyatlardan satın aldığı malları genellikle develerle İzmir'e getirir ve gemiyle İstanbul'a sevkini sağlardı. Öncelikle “Kiler-i Amire”nin ihtiyacı karşılanmadan piyasa serbest bırakılmazdı<sup>239</sup>. Özellikle, diğer mahsullerde olduğu gibi üzüm ve incirin İstanbul ve sarayın ihtiyacı karşılanmadan başka yere gönderilmesi, hele memleket dışına ihracı kesinlikle yasaktı. Mesela İstanbul zahiresi için üzüm, incir, badem gibi kuruyemiş yüklü gemilerin İstanbul'un ihtiyacı karşılanmadan Mısır ve Selanik limanlarına yanaşıp yüklerini boşaltmalarına da izin verilmiyor, bunun için İzmir limanına kuruyemiş yüklemek için gelen gemilerden tezkire istenmesi, temessük ibraz etmeyen gemilere yükleme yapılmaması; İzmir Kadısı, Aydın ve Midilli sancakbeylerine gönderilen cemaziyelâhir 990/ 11 Temmuz 1582 tarihli hükümle emrediliyordu.<sup>240</sup>

İzmir ve Kuşadası gibi limanlardan İstanbul'un ihtiyacı olan maddeler dışında diğer emtianın çıkışına çok zaman izin verilmemesi İzmirli tüccarları kaçakçılığa sevk ediyordu. Bununla birlikte tüccarlar İstanbul'un talep ettiği kuru üzüm ve çekirdeksiz üzüm için belirlenen fiyatları zaman zaman yetersiz bularak meyvelerini başka yerlere satıyorlardı. Zira bu mahsulleri İstanbul'a göndermek yerine daha yüksek fiyata satma imkanına sahip olan madrabazlar, daha mahsul alınmadan köylüye “selem” yoluyla para vermekte , böylece mahsulün kendilerine satılmasını temin etmekteydiler. Bu durumda emr-i şerifle İzmir'e giden gemiler, madrabazlar tarafından depolandığı için bu maddeleri bulamamakta, dolayısıyla da İstanbul'da sıkıntı baş göstermekteydi<sup>241</sup>.

19. yüzyılda Aydın Vilayeti'nin en önemli tarımsal ürünü ve ticari metası olan incir pek çok ülkede revaç görmekteydi. Bu ürünün en büyük pazarını ABD başta

---

<sup>238</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s.68; İstanbul narh defterlerinde kızıl, siyah ve razıkı üzümleri, lop, sarıca ve Nazilli incirleri, zerdali ve armut kuruları, nardenk gibi İzmir civarı mahsullerine rastlanır. Geniş bilgi için bkz. Mübahat Kütükoğlu, **a.g.e.**, s.38.

<sup>239</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 68.

<sup>240</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.e.**, s.152 ve 153n

<sup>241</sup> **A.g.e.**, s. 38; ve ayrıca bkz. Serap Yılmaz, “Doğu Akdeniz Ticaretinde Kuşadası'nın Yeri (17-19.Yüzyıllar)”, **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001, s. 206.

olmak üzere İngiltere, Almanya, Fransa ve Mısır gibi ülkeler oluşturmakta; incir ve hurdasının bu ülkelere yapılan dış satışından dolayı oldukça yüklü bir para Osmanlı ülkesine akmaktaydı<sup>242</sup>. İncirlerin en çok yoğunlaştığı alan Aydın demiryolunun iki tarafında Reşadiye-Karapınar, Umurlu-Nazilli istasyonları arasındaydı. Yöre incirleri eskiden beri dünya piyasalarında tanınmış ve bölgenin belli başlı ihraç ürünleri içinde yer almıştı<sup>243</sup> Texier eserinde, “Meandır’ın (Menderes) yukarı vadisinde Messogis (Cevizli) dağının yamaçları, bütün sakinleri çiftçi olan birçok köylerle işgal edilmiştir; ovayla son bulan bütün vadi sayısız incir ağaçlarıyla doludur” demektedir, Nazilli’ye ise incir pazarı adı verildiğini belirtmekteydi<sup>244</sup>. Gotthilf Heinrich Von Schubert’in incir ürünü ve ticaretinde ki önemi hakkındaki sözleri ise şöyledir: “Eğer incir için bir anavatan aramam gerekirse, bunun Küçük Asya ve de özellikle İzmir çevresi olacağını rahatlıkla söyleyebilirim; bu çevrenin inciri lezzet bakımından çok ünlüdür ve bu lezzetli meyvenin Avrupa’ya getirilmesi için ilk anlaşmalar sağlandı bile; Türkler incire o kadar önem veriyorlardı ki, bu yüzden incirin Avrupa’ya satışını yasaklamışlardır; fakat Kral II. Karl, Osmanlı’ya gönderdiği elçisi Finch aracılığıyla 1676 yılında IV. Mehmed ile bir anlaşma yaptı; bu anlaşmaya göre, Kral Karl her yıl iki gemi dolusu İzmir incirini kendisi için İngiltere’ye getirebilecekti iki gemi incir öteki yıl dört gemi, daha öteki yıl sekiz gemi oldu ve böylece incir Levant ile Avrupa arasındaki hareketli ekonomik ilişkilerin başat ürünlerinden biri oldu ve yanı sıra daha başka yasaklı veya yurt dışına satışı sorunlu birçok ürünün önü açılmış oldu”<sup>245</sup>.

İzmir’e ihracat için gönderilecek Aydın ve Nazilli ürünü incirler, içerdeki en önemli yerleşme ve ticaret merkezleri ve Büyük Menderes vadisi boyunca uzanan kervan yolu üzerinde elverişli konumda bulunan Aydın ve Nazilli’de toplanıyor ve sonra da Avrupa’ya ihraç edilmek üzere İzmir’e, daha kötü kaliteleri de Yunanistan’a ihraç edilmek üzere Kuşadası’na gönderiliyordu<sup>246</sup>. İzmir’e getirilen incirler pazar

---

<sup>242</sup>Sabri Yetkin, “Kooperatif Aydın İncir Müstahsilleri Anonim Ortaklığının Doğuşu Ve Kooperatifçiliğe Geçiş”, **Tariş Tarihi**, İzmir, 1993 , s. 26.

<sup>243</sup> Sabri Yetkin, **a.g.m.**, s. 26.

<sup>244</sup> Charles Texier, **Küçük Asya -Coğrafyası , Tarihi ve Arkeolojisi**, (çev: Ali Suat), II, Ankara, 2002, s. 110.

<sup>245</sup> “Gotthilf Heinrich Von Schubert’in İzmirli: Ekim-Kasım 1836”, İlhan Pınar, **Hacılar, Seyyahlar, Misyonerler ve İzmir, Yabancıların Gözüyle Osmanlı Döneminde İzmir:1608-1918**, İzmir, 2001, s. 173.

<sup>246</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 53.

yerine konur konmaz incir tacirleri tarafından alınıp o gece işletilerek, şehirde bulunan yabancı şirketlerin vapurlarına yüklenerak Avrupa'ya gönderiliyordu<sup>247</sup>. İhracata yönelik olarak kurutulan incirin Aydın ovasında işlenip ardından demiryoluyla İzmir'e getirildiğini de belirtmeliyiz<sup>248</sup>. Basmane ve çevresindeki işletmelerde işletilen incirin<sup>249</sup> konuldukları tahta sandıklarda önemliydi. Bu sandıkların kötü yapılması ihracata büyük zarar veriyor, incir tüccarlarının tepkisine neden oluyordu<sup>250</sup>. Bu işlemde evvel, incir İzmir'de ki hanlara, çarşılara ve hatta sokaklara konulur, kadınlar incirleri tanzim eder ve ihracat için kutulara yerleştirirlerdi<sup>251</sup>. Satışa hazır hale getirilmiş incirlerin kantarı kalitelerine göre 80-260 kuruş arasında değişmekteydi. Çok iyi olanların kantar fiyatı 450 kuruşa kadar çıkmaktaydı. Ortalama fiyatlar şöyleydi: Aydın 70-120 kuruş, Erbeyli 110-160 kuruş; eleme 180-230 kuruştur<sup>252</sup>. İncir'in İzmir'in ihracatında ki payları göz önüne alınacak olursa, 1873'de ihracattaki payı %4'den, 1887'de ki payı olan %15'e ulaşması, incir'in ihracatında sürekli bir gelişme gösterdiğinin kanıtıydı<sup>253</sup>. İncir üreticileri ile tüccar arasında, piyasadaki fiyat istikrarsızlığı ve tüccarların başına buyruk hareket edişleri zaman zaman sorunlar yaratmıştı. Fiyat istikrarsızlığı ve tüccarın malı istediği fiyata almasını engellemek için güçlü bir rakibe ihtiyaç duyulmaya başlamış, şirketleşme gündeme gelmişti. Tüccarlar yaptığı veya yaptırdığı hilelerle de ürün fiyatının düşmesine neden oluyorlardı. Mesela natürel incirlere yıldızlıkları da karıştırarak İzmir'e sevk ediyorlardı ama bununla oradaki alıcıları değil aynı zamanda kendilerini de zarara sokuyorlardı. Çünkü, çuval üzerine konan o güzelim incirlerde düşük fiyata satın alınıyordu, ve hatta Avrupa piyasasında incirlerimizi itibardan düşürüyordu<sup>254</sup>. Ayrıca, inciri tamamen kurumadan İzmir'e getiren tüccar bunu hemen satıyordu. Az sayıdaki ürün ihracatı üzerinde yoğunlaşan Batı Anadolu'nun İzmir limanından yapılan ihracat bileşiminde 1882-1887 yıllarının 5 yıllık ortalama kuru üzüm ve incir ihracatında da ki yüzdeleri payı %37.81, 1888-1894 yıllarının 6 yıllık

---

<sup>247</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t.**, s. 237.

<sup>248</sup> Karl von Scherzer, **a.g.e.**, s. 75.

<sup>249</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 111.

<sup>250</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 99.

<sup>251</sup> Charles Texier, **a.g.e.**, s. 110.

<sup>252</sup> Fiyatlar, kasalanmış haldeki incirin İzmir'de gemiye teslim fiyatıdır. Karl von Scherzer, **a.g.e.**, s. 75.

<sup>253</sup> Abdullah Martal, **a.g.m.**, 1993, s. 21.

<sup>254</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 111.

ortalama da aynı ürünlerin payı %32.97'ye düşmüş, ama 1895-1901 yılları arasında bu pay tekrar yükselerek %39.14 olmuştu<sup>255</sup>.

20. yüzyıl başlarında hurdasıyla beraber 95-105 bin yük derecesinde bir senelik hasılatı olan Aydın sancağı incirlerinin<sup>256</sup> aynı tarihlerde yörelerine göre ihraç edilen incir miktarı şöyleydi: Ortakçı istasyonundan 1500, Kuyucak ve Horsunlu'dan 1000, Nazilli istasyonundan 12.000, Atça'dan 2000, Sultanhisar'dan 4.000 yükü<sup>257</sup>. İncirin hanlarda işlendikten sonra seçile seçile arta kalan kısmıdır ki hurda malından daha aşağı bir nev adlolunup işporta imalinde de kullanılıyordu<sup>258</sup>. Kuru incirde dünyadaki tüm ihracatın %75'den fazlasını Ege bölgesinin kaliteli incirleri sağlıyordu. Bu 19. yüzyılda da böyleydi, 20. yüzyılda da, bölge Yunanlılarca işgal edildiği dönemde, işgalci Yunan askerleri memleketlerine gönderdikleri mektuplarda, Ege'yi ovalarından bal, dağlarından yağ akan bir bölge olarak tanımlıyorlardı. Burada sözü edilen yağ elbette sızma-halis zeytinyağı idi. Bal ise, Sultanhisar'da, Umurlu'da, Ortaklar'da, Aydın'da, Germencik'te, İncirliova'da üretilen cins cins incirleri anlatıyordu<sup>259</sup>. Zafer Toprak'ın haklı deyimiyle, İkinci Meşrutiyet kooperatifçiliği 19. yüzyıl kapitalizmine karşı bir tepki olarak doğmuştu<sup>260</sup>. 1. Dünya Savaşı içinde mühim iş yapmış olan bu kooperatif, Yunan işgali devrelerinde mühim zararlara uğramış ve adeta ölüm devresi geçirmişti<sup>261</sup>. Kooperatif Ortakçı, Söke, Ayasuluğ ve Nazilli'nin de içinde bulunduğu bazı yerlerde depo açmış incir alımına başlamış, incir piyasasının varlığı ve ihracatın İzmir limanından yapılmasından dolayı şirketin genel merkezi İzmir'de bulunmuş ve müdüriyet kurulmuş ve ayrıca, bir müdüriyet de mal alımına yakın olması ve demiryolu hattı üzerinde olduğunda Aydın'da kurulmuştu, ancak İzmir ve Ege bölgesinin Yunanlılar tarafından işgal edilmesi üzerine tüm bu faaliyetlerine ara vermiş ve ardından Türk bağımsızlık savaşının başarıyla sona ermesi ve Ege'nin Yunan işgalinden kurtulmasıyla birlikte, kooperatif Aydın İncir Mahsulleri Anonim Şirketi yeniden canlanarak 1925 yılından itibaren tekrar faaliyete geçmişti<sup>262</sup>. Ancak Cumhuriyet'in ilk

---

<sup>255</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e**, s. 172.

<sup>256</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsnü, **a.g.e**, s. 23.

<sup>257</sup> Saadet Tekin, **a.g.t**, s.112.

<sup>258</sup> Mehmet Ziya, **a.g.e**, s. 43.

<sup>259</sup> Nedim Atilla, **a.g.e**, s. 105.

<sup>260</sup> Zafer toprak**A.g.e**, s. 213.

<sup>261</sup> Mehmet Ziya, **a.g.e**, s. 23.

<sup>262</sup> Sabri Yetkin, **a.g.m**, s.51-52.

yıllarında incirlerin pazarlandığı en önemli iki ülke Amerika ve İngiltere almaya devam ediyordu<sup>263</sup>.

Ancak İzmir'e ihracat için gönderilen ve Aydın'dan daha çok gelmesinin talep edildiği anlaşılan bir başka ticari ürün ise küçük taneli kuru üzüm idi<sup>264</sup>. 19. yüzyılın ortalarında Aydın Güzelhisarı'nda ürünlerin başında üzüm gelmekteydi. Hatta, 163.815 kuruşluk gelir payına sahip pamuktan, 185.290 kuruşluk geliriyle üzüm daha fazla bir gelir getirisine sahipti<sup>265</sup>. Avrupa'daki tüketim alışkanlıklarında yaşanan değişim sonucu, üzüm ve kuru üzüm ihracatında artış 19. yüzyılın ortalarında ortaya çıkmıştı<sup>266</sup>. Üzümde özellikle fiyat artışı sonucu 1845- 76 arasında üzüm ihracatı altı kattan fazla olarak 7.461 tondan 46.104 tona yükseldi<sup>267</sup>. Öyleki, 19. yüzyılın sonlarına doğru ihracatın temel ürünlerinin toplam ticaret içindeki paylarındaki değişim, pamuğun yerini kuru üzüm ve incire bırakmasıyla kendisini belirgin bir şekilde kendisini göstermişti ki, 1873'de üzümün payı %11'den 1886'da %49'a kadar yükseldi<sup>268</sup>. Bu dönemde, İzmir'in ard bölgesinde yer alan Tire, Aydın, Milas'ta yılda 300.000 kantar küçük taneli kuru üzüm üretilmekteydi. Ürünün yarısı Fransa, Yunanistan, Rusya ve Tiryeste'ye ihraç edilmekte, kalan yarısı ülke içinde tüketilmekteydi. Aydın'da yetiştirilen kuru üzümün kantarı 50-55 kuruştu. Buna paketleme ve İzmir'e gemiye teslimat fiyatları da dahildi<sup>269</sup>. Birçok yörede üretimin akamete uğradığı 1872'de, 232.000 kantar iri taneli kırmızı, 105.000 kantar iri taneli kara, 150.000 kantar sultaniye ve 80.000 kantar küçük taneli kara üzüm olmak üzere toplam sadece 540.000 kantar ihraç edilmişti. Batı Anadolu bölgesinde ekonomik hayatta belli tarım ürünlerinin üretimine yöneliş ve bu ürünlerin iç ve dış piyasalara sürülmesi, derğerlendirilmesi konularında uzmanlaşmaya gidiliyordu. Dışa bağımlılığın en belirgin örneğini yansıtan ekonominin tek yönlü gelişimi demek olan bu durum, üretici kitlelerin ticaret sermayesinin yönlendirilmesi ve güdümüne girdiğini gösteriyordu<sup>270</sup>. Üzüm bağlarının gübre ve ilaç gereksinimleri

---

<sup>263</sup> Özlem Yıldırım , “Aydın İncir Müstahsilleri Kooperatifinin Yeniden Canlanması”, **Tarih Tarihi**, İzmir, 1993, s. 66-67.

<sup>264</sup> Karl von schezer, **a.g.e**, s. 71-73.

<sup>265</sup> Arzu Tozduman, **a.g.t**, s. 76.

<sup>266</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e**, s. 79.

<sup>267</sup> Murat Baskıcı, **a.g.e.**, s. 131.

<sup>268</sup> Abdullah Martal, **a.g.m**, s. 15.

<sup>269</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e**, s. 73.

<sup>270</sup> Abdullah Martal, **a.g.m**, s. 16.



dışında makineli tarım gerektirmiyor oluşu, ihraç edilme olanağı da yüksek olan bu ürünü yetiştirmek, başta İngilizler olmak üzere Batılı Sermaye çevreleri için cazip bir hale gelmişti<sup>271</sup>. I. Dünya Savaşına değin uzanan süreçte Batı Anadolu bölgesinin en başta gelen tarım ürünlerinden biri olan kuru üzüm toplam ihracat içindeki payı; kuraklık, salgın hastalık gibi etkenlerin yanı sıra dünya piyasalarında ki dalgalanmalara, dış olaylara göre azalma ve yükselme eğilimli gösteriyordu. Bu nedenle ürünün çok bol olduğu bazı yıllar da talebin bazen azalması fiyatların oldukça düşmesi sonucu, üretici çoğu kez masraflarını karşılayamayıp zarara uğrayarak aracı ve tefecilerin eline düşmesi gibi durumlar ortaya çıkabiliyordu. Örneğin, ihracatta önemli bir payı olan kuru üzüm, Fransızların piyasadaki varlığı veya yokluğuna göre fiyatlandırılıyorlardı. Söz gelimi 1881/1882 yıllarında filoksera hastalığının Fransız bağlarını tahrip etmesiyle Batı Anadolu bölgesinde yetiştirilen üzümlerin Avrupa piyasalarında değerini korumuşken, ertesi yıl Fransız bağıcılığı filoksera etkisinden kurtulunca, Batı Anadolu bölgesinde yetiştirilen üzümlerin fiyatları %23 düşmüştü<sup>272</sup>. Ayrıca Batı Anadolu'da bulunan bağlar filoksera tahribine uğradıkları zaman üzüm hasılatı hayli azalmış ve hatta iç ihtiyaçları giderecek duruma düştüğü zaman da üzüm ihracı durdurulmamış Kuşadası bağlarından bu ihracat sağlanmış, 1894'lerde 1 milyon kıyve yaş üzüm Kuşadası havalisinden İzmir'e ihraç edilmek üzere gönderilmiş, 1895'lerde bu miktar 3,5 milyona çıkmıştı<sup>273</sup>. Ancak önemle belirtmeliyiz ki, Kuşadası'nın İzmir'in imdadına bu şekilde yetişmesi, Kuşadası'nın üzüm ihracatında bir sorun yaratmamıştır. Öyleki, 1894'de 1 milyon 300 bin kile, 1895 yılında 344.838 kilo üzüm Kuşadası limanından ihraç edilmişti<sup>274</sup>. 1887'de Fransa ve İtalya arasındaki ticaret anlaşmasının yürürlükten kalkmasıyla da Fransa'nın ithal olanakları büyük ölçüde kısıtlanmış oldu. Böylece Türkiye kuru üzüm piyasasında hiç olmazsa bir süre için rakipsiz kalmış oldu. Osmanlı Hükümeti bağıcılığı aktif olarak destekleme kararı aldı. Üzüm ihracatından %1 oranındaki değere göre vergiyi kaldırdığı gibi ihracat değerinin %8'i kadar bir prim vermeyi vaad etti. İngilizlerin büyük bir hızla bağ satın almaya ve "Avrupalı üretim biçimleri" uygulamaya başladıkları görüldü. 1893'de Aydın vilayetindeki bağların

---

<sup>271</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 90.

<sup>272</sup> Abdullah Martal, **a.g.m.**, s. 16.

<sup>273</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t.**, s. 228-229.

<sup>274</sup> Ali Ergül, "Geçmişten Günümüze Kuşadası'nda Ekonomik Faaliyetler Ticaret Ve Turizm", **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001, s. 245.

büyük çoğunluğunun İngilizlerin eline geçmiş olduğu bildirildi<sup>275</sup>. İhracatını yaptıkları ürünleri yetiştiren veya yetiştirilmesini teşvik eden kapitalist tüccar-çiftçiler hemen hemen tümüyle yabancılardan ve özellikle İngilizlerden oluşuyordu. Üç Rum tüccar çiftçinin kontrolünde bulunan Levant Trading Agency Ltd. 20.000 dönüm genişliğinde çeşitli bağlar satın almış ve kuru üzüm ihracatında uzmanlaşmıştı<sup>276</sup>. 1891'de Fransa'nın kuru üzüm ithalatına yüksek gümrük vergileri uygulamaya başlaması ve 1893'te Batı Anadolu bölgesinde üzüm rekoltesindeki aşırı artış bu ürünün piyasasında fiyatların %60 oranında düşmesine yol açtı. Bu durumda konuyla ilgili bir konsolosluk raporundan anlaşıldığı üzere üreticiler ellerindeki üzümü satamamaları nedeniyle hayvanlarını 8 ay boyunca üzümle besleme yoluna gitmişlerdi<sup>277</sup>. 19.yüzyılın sonlarına doğru kuru üzümde İngiltere ve Fransa en büyük alıcı konumundaydılar<sup>278</sup>. Fransa'da bağların kötü olması devam ediyor, bu yüzden Bordo şarabı yapabilmek için İzmir'e gelen iki Fransız 100 bin kantar yaş üzümü alıp, suyunu sıkıp, içine ispirto katarak Fransa'ya götürüyordu ki, kuru üzüm ihraç etme sıkıntısı yaşayan İzmir'deki tüccarlar için bu durum memnuniyet verici idi. Ayrıca, İzmir Rusya'dan çekirdeksiz üzüm siparişlerini yetiştirip Odessa'ya gönderme telaşı içinde bulunurken, İngiliz Papayani kumpanyası Arkadi isimindeki büyük bir gemiye İngiltere'ye sevk olunmak üzere üzüm yüklüyordu ki, bu İzmir şehrinde yapılan üzüm ihracatında şimdiye kadar ki en büyük partiyi oluşturuyordu<sup>279</sup>. Ayrıca, üzümün sadece yemeklik değil helva yapımında helvahanelerde işlenerek yurt içi veya dışına satıldığını da görmekteyiz. Nitekim, Kuşadası ve çevresinde üretilen üzümlerin %20'si bu amaçla kullanılıyordu<sup>280</sup>.

20. yüzyılın başlarında sadece Aydın sancağında 43.850 dönüm bağ mevcuttu. Bu mahsulün kâr getiren kısmını kutu ve sandıklara basılarak ihraç edilen çekirdeksiz üzüm teşkil etmekteydi; yaş üzüm ihraç olunuyorsa da kuruşu kadar kâra sahip değildi<sup>281</sup>. İzmir'in Hinterlandı Aydın'dan ihraç ettiği kara küçük taneli üzümlerin, hiçbir yerle kıyası olmayan en çok talep edilen Foça üzümleriyle karıştırılarak Avrupa'ya

---

<sup>275</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e**, s. 93.

<sup>276</sup> **A.g.e**, s. 95.

<sup>277</sup> Abdullah Martal , **a.g.m** , s. 16-17.

<sup>278</sup> **A.g.m** , s. 17.

<sup>279</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t**, s. 237.

<sup>280</sup> Ali Ergül, **a.g.m**, s. 245.

<sup>281</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsni , **a.g.e**, s. 22 .

gönderilmesi İzmir piyasasında karşılaştırılan en büyük sorundu. Aslında tüccarın aldığı ürünü karıştırmakta serbest oluşu bu soruna yol açmaktaydı. O yüzden Foça üzümü İzmir limanından değil doğrudan Foça'dan tahta sandıklarla Avrupa'ya gönderilmesi yolundaki telkinler dönemin basınında önemli bir yer işgal etmekteydi<sup>282</sup>. Aydın'da yöreden yöreye üzüm hasılatı değişiklik göstermekte; mesela, 1897'de Nazilli'de 600. bin kıyye üzüm hasılatı varken, bu hasılat Karacasu'da 1910'larda üçte bir düzeyde 200. bin kıyye hasılatı sahip bulunmakta idi<sup>283</sup>. Nitekim Kurtuluş Savaşında, üzüm rekoltelerinde hissedilir bir düşüş yaşanırken, Ege bölgesi üzümleri gerektiğinde ve güvenliğin sağlandığı ortamda İzmir'e üzüm sevkiyatı yapılıyordu<sup>284</sup>.

İncelediğimiz dönemde Aydın İlinin İktisadi hayatında ticarete konu olan en önemli ürünlerden bir diğeri de zeytin ve zeytinyağı idi. 1870'lerde Aydın'dan İzmir'e ihraç edilmek üzere ortalama 75-80.000 kantar zeytinyağı gönderilmekteydi. Vilayette toplam olarak üretilen 230-250 bin kantar zeytinyağının 100-110 bin kantarı iç piyasada tüketilmekte, geriye kalanın %35'i Marsilya, %30 Tiryeste'ye, %20'si İngiltere'ye, %15'i Kuzey Almanya'ya ihraç ediliyordu<sup>285</sup>. Ancak önemle belirtmeliyiz ki, Aydın İlinin ticari ürünleri, yalnızca Hinterlandında bulunduğu İzmir'e gönderilip ihraç edilmiyordu. Bölgenin diğeri önemli bir ihraç kapısı Kuşadası'nda bölgenin ürünlerini kendine çekiyordu. Ancak konumuz gereği bölgenin Kuşadası'na da kanalize ettiği ticari akımı söz konusu etmekse de, başından beri ifade ettiğimiz bu durumu göz ardı da etmemeliyiz. Özellikle, Aydın Demiryolu'nun yapımında sonra ticari önemini kaydeden Kuşadası'nın, 1893/1894'de 112.600 kg. 1894/1895 de 213.472 kg'lık Zeytinyağını Marsilya, Londra ve Pire limanlarına ihraç ettiğini görmekteyse de, bu miktarlar içinde komşu vilayet veya kazaların payı ne kadar bilememekteyiz<sup>286</sup>.1873-1890 Yılları Arasında İzmir'in Başlıca Ürünlerinin İhracat Değerleri ve İzmir'in Toplam İhracatı İçindeki Paylarına baktığımızda; zeytinyağının yıllarına göre azalıp artmasını, A.

---

<sup>282</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t.**, s. 232.

<sup>283</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 132; ve ayrıca bkz. Mehmet Başaran, **19. Yüzyılda Karacasu- Temettuat Defterleri Ve Salnameler Kapsamında Karacasu**, Karacasu, 2000, s. 78.

<sup>284</sup> İlhan Tekeli- Selim İlkin, **Ege'de ki Sivil Direnişten Kurtuluş Savaşına Geçerken Uşak Heyet-i Merkeziyesi Ve İbrahim ( Tahtakılıç )Bey** , TTK yay., Ankara, 1989, s. 413.

<sup>285</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 70.

<sup>286</sup> Elif Yeneroğlu, **a.g.m.**, s. 224; ve ayrıca bkz. Filiz Çolak , "Salnamelerde Kuşadası", **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001, s.226.

Martal'ın da ifade ettiği gibi kuraklık, salgın hastalık veya dünya piyasasındaki dalgalanmalara bağlamak doğru bir tespittir<sup>287</sup>.

Zeytinyağı	Miktarı (Kental) 1 kental=56 kg.	Değer (Fransız Frangı)
İngiltere	24.041	1.186.705
Batlık Ülkeleri (*)	10.067	496.387
Avusturya – Macaristan	4.508	222.473
Diğer ülkeler	4.748	234.820
Toplam	43.364	2.140.385

19. yüzyılın sonlarına doğru zeytinyağında İngiltere en büyük alıcı konumundaydı ve onu da Batlık ülkeleri izliyordu<sup>288</sup>. 19. yüzyılın sonlarında, İzmir'in Hinterlandı Aydın ve çevresinden gelen zeytinyağı'nın hemen hemen her dönemde, Bayındır ve Ödemiş'ten gelen zeytinyağından daha pahalıya tüccar tarafından alınmıştı. Ayrıca, İzmir'den ihraç edilecek zeytinyağı her dönemde ucuzken, içeride sarf edilen zeytinyağı daha pahalı idi. Ayrıca Midilli veya Edremit zeytinyağları İzmir'de, Aydın'ın zeytinyağından daha pahalı olmasına rağmen, bu yörelerin ürünleri daha çok alıcıya sahipti<sup>289</sup>. Üreticiler yağı doğrudan piyasaya süreceklarine, hasat esnasında zeytinlerin tüccarlara satılması tercih ediliyor, bu zeytinler, külliyetli miktarda zeytin alan satan fabrikalar tarafından satın alınıp yağları bizzat çıkarılmaktaydı<sup>290</sup>. Bölgede Kurtuluş Savaşı döneminde zeytin ürünündeki düşme söz konusudur. Ayrıca savaş nedeniyle sekteye uğrayan ticari ilişkilerdeki bozukluk ürünün pazarlanmasında zorluklar yaratmış ve ürün rekoltesi düşmüştü<sup>291</sup>. Kaldı ki savaş sonrası Aydın İlinin en çok gelir getiren ürünü olmaya devam eden zeytin yağından 1925-1926 yılında Aydın'da 4.300.000 kiloluk bir üretim hasıl olmuş, bunun 2.850.000 kilosu ihraç edilmişti<sup>292</sup>.

<sup>287</sup> Abdullah Martal, **a.g.m.**, s.16.

<sup>288</sup> **A.g.e.**, s. 93.

<sup>289</sup> Günver Güneş, **a.g.t.**, s. 213-214.

<sup>290</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsni, **a.g.e.**, s. 202.

<sup>291</sup> Kemal Arı, "Türk Kurtuluş Savaşının Bitiminde İzmir'in Genel Ekonomik Durumu", **Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi –Kuruluşunun 70.Yılı Dolayısıyla İzmir Sempozyumu**, I/3, İzmir, 1993 , s. 38.

<sup>292</sup> Bilgin Çelik, **a.g.t.**, s. 62.

Ancak, incelediğimiz dönemde, Osmanlı İmparatorluğundaki yabancı yatırımların en önemlisi Duyun-u umumiye adıyla bilinen, devlet dış genel borçlarıydı. Öyleki ötekiler bunun yanında deve de kulak kalıyordu. Emperyalist egemenlik işte bu borçlar yoluyla ve Osmanlı Bankası ile Osmanlı Düyun-u umumiyesi idaresini kullanarak ülkeye yerleşti<sup>293</sup>. Düyun-u umumiye komisyonu 1883 yılında tütün tekeli Regie Cointersse de Tabacks de'l Empire Otoman adlı özel bir Alman-Fransız şirketine devretti<sup>294</sup>.

Bu şirket tütün alım-satımına el koydu, ve tütün tüccar ve alıcıları da açıkta kaldı. Tütün, Reji tarafından kendi tespit ettiği fiyatla alınacak, işlenecek ve satılacaktı. Reji bu yoldan sağladığı kazançtan Osmanlı Borçlarına karşılık olarak 750.000 lira Düyun-u Umumiye'ye verecek, gördüğü hizmet içinde koyduğu sermayenin yüzde 8'i oranında kâr alacaktı. Reji'nin tütün alım fiyatlarını düşük tutması, buna karşılık satış fiyatlarını artırması, kaçak tütün ticaretini körüklemişti<sup>295</sup>. 1869-1879 yılları arasında toplam ihracatın ortalama %3.72 sini, 1880 yılında %8.06'sını meydana getiren tütün ihracatı, Tütün Rejisinin kurulduğu 1884 yılında 37.952 sterline (%0.8)'e düştü. İstatistiklerde ihracatın bu kadar az görünmesinin nedeni, Reji yönetimi altında kaçakçılığın büyük boyutlara ulaşmış olmasıydı<sup>296</sup>.

1895'e gelindiğinde Reji'nin İzmir ve çevresindeki tütün alımlarında diğer önemli bir düşüş daha gözlenmekteydi ki, 1894'de 806.565 kg tütün alan Reji 1895'te 764.834 kg. tütün alabilmişti. Bunun da aynı neden olan kaçakçılıktan ileri geldiği kuşkusuzdu<sup>297</sup>. Reji tütün kaçakçılığını önlemek amacıyla maaşları kendisi tarafından ödenmek suretiyle her yıl artan sayıda kolcu istihdam ediyordu. Reji'nin kolcu adıyla anılan bu örgütü, köy köy, kasaba kasaba dolaşır, evlere, işyerlerine baskınlar yapar, kaçak tütün arardı. 19. yüzyılda İzmir'e tütün gönderen illerin Küçük Menderes havzası şehirlerinin ağırlıkla görüldüğünü<sup>298</sup> ancak İzmir'e yapılan ithalatta, 2 milyon kuruşa yakın bir paya sahip olduğunu<sup>299</sup> da önemle belirtmeliyiz. İzmir'in ithalat payında

<sup>293</sup> Stefanos Yerasimos, **Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye**, II, Belge yay., İstanbul, 2001, s. 349.

<sup>294</sup> Stanford Shaw, **a.g.e.**, s. 16.

<sup>295</sup> Doğan Avcıoğlu, **Türkiye'nin Düzeni**, I, Bilgi yay., Ankara, 1971, s. 90.

<sup>296</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 173.

<sup>297</sup> Oktay Gökdemir, **a.g.m.**, s. 328-329.

<sup>298</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 85.

<sup>299</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 91.

önemli bir paya sahip bulunan tütünün Kuşadası'nda da önemli bir ihracat payı bulunmakta, yaklaşık 294 bin kuruşluk bir gelir payına sahip olan tütün, öncelikle Amerika sonra Almanya, Rusya, kuruş ve İskenderiye'ye ihraç edilmekteydi<sup>300</sup>. Aydın vilayeti salnamesinde, 1898 yılında İzmir'de en mühim ticaretin hangi ürünler arasında cereyan ettiğine dair verilen bilgiler içinde palamuttan, baklaya kadar her ürün sayılırken, tütüne yer verilmemesi de İzmir limanı aracılığı ile yapılan tütün ticaretinin, Kuşadası limanından yapılan ticareti kadar önemli olmadığını ortaya koymaktadır<sup>301</sup>. Tütün Rejisi, tütünün ekim alanlarını kendi belirliyor, üreticiler üzerindeki baskı ve denetimi Tütün yetiştiriciliği üzerinde olumsuz etkilerde bulunuyordu. Dolayısıyla 20. yüzyılın başlarında Reji'nin tutumu, üreticinin istihali azaltmış, yüzyılın başından itibaren tütün mahsulü seneden seneye azalmaya yüz tutmuştur<sup>302</sup>. Nitekim, Reji'nin baskı ve suiistimallerinin ürünün üretim ve pazarlama düzeyinde dengesizlikler yarattığı açıkça ortadaydı. Tüm bu koşullar bölgede yetiştirilen ürünler arasında tutunamayan tütünün talep açısından önemini korumasına ancak istihsalinin azalmasına neden olduğu gibi belki de en önemlisi, Reji'nin emperyalist politikası yüzünden pazar için üretim yapılmamasına, tütün ile gerek bölge içi gerekse İzmir pazarı arasında geniş kapsamlı bir mübadele kurulamamasına sebep oldu. 1923'de İzmir İktisat Kongresinde tütün zürrai, tütün ihracat tüccarı, tütün içen ahalinin hülasa her sınıf halk ve halktan başka Hükümet'in Reji'den mutazarrır ve müşteki olduğu dile getirilmiş, bunun nedeni Reji idaresi altında ziraatın bin türlü kayıtlara tabi olduktan başka dahilde rekabet fıkdanından dolayı mahsulün düşkün fiyatla satışına bağlanmıştı. İhracat yapan tüccarın Reji'ye esir olduğu, hükümetin kaçakçılığın meni için bir takım müz' iç külfetler altına girdiği ve bu yüzden memlekette bir çok fenalıklar tekevvün ettiği de eklenmiştir<sup>303</sup>. Çiftçi grubunun Kongre de Reji meselesi üzerinde ki çalışmaları sonucu, Reji idare ve usulü ilga edilerek, tütün ziraat ve ticareti serbest bırakılarak ihraç edilecek tütünlerin işlenmiş olması ve tütün rüsumunun müstehliklerden münasip surette istifasına karar verilmiştir<sup>304</sup>.

---

<sup>300</sup> Elif Yeneroğlu , **a.g.m**, s. 223-224.

<sup>301</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi** , H. 1313, s. 501.

<sup>302</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsni ,**a.g.e**, s. 26.

<sup>303</sup> A. Gündüz Ökçün, **Türkiye İktisat Kongresi 1923- İzmir** , 3. Baskı, Ankara , 1981, s. 360.

<sup>304</sup> **A.g.e**, s. 390.

Önemli bir diğer ticari ürün ise palamuttu. Boyamacılıkta ve dericilikte kullanılan palamut Türkiye’de dericiliğin bol miktarda yapıldığı 17. Ve 18. Yüzyıllarda küçük imalathanelerde üretiliyor ve ve ülkenin her tarafındaki tabakhanelerde derinin işlenmesinde kullanılıyordu<sup>305</sup>. Genel olarak Uşak, Borlu, Demirci, Gördes, Adana, Nazilli, Burdur, Balat, Söke civarında yetişmekte; yılda 30.000 ton palamut, 4.800.000 Avusturya Florini karşılığında İngiltere, İtalya, Avusturya’ya satılmaktaydı. Palamut, yetiştirildiği yerde istiflenmeden ve ham bir şekilde okkası 50-60 paraya satılmaktaydı; kısmen develerle, kısmen de trenle İzmir’e getirilen ürün İzmir’de istiflendikten sonra gemilere yüklenmekteydi<sup>306</sup>. Meşe palamudu (bir tür meşenin kozalağı) içerdiği tanen nedeniyle değerliydi ve deri yapımında kullanılıyordu.) 1840’lara gelindiğinde bile İngiltere’ye yapılan ihracattaki payı %4’ü aşmamaktaydı. Avrupa’da rakip dericilik işletmelerinin kurulmasıyla Osmanlı İmparatorluğunda dericilik geriledi ve Batı Anadolu’da üretilen meşe palamudunun çoğu dışarıya satılmaya başlandı. 1870’lere gelindiğinde meşe palamudunun Osmanlıların İngiltere’ye ihracatındaki payı %21’i aşmıştı<sup>307</sup>. Bu dönemde İzmir’den ihraç edilen palamudun büyük bir kısmını (orta kalite olanları) İngiltere, en iyi kalitelereyse yalnızca buharlı gemilerle nakledilen Avusturya tüketmekteydi<sup>308</sup>. 1872 yılında Avrupa’da ki çeşitli ülkelerin ithal ettiği palamut miktarına bakıldığında; İngiltere 535.411 kantarlık payla birinci sırada yer alıyordu. İngiltere’yi 148.675 kantarlık payla Avusturya izliyor, onu 38.779 kantarla İtalya ve İtalya’yı da 6.875 kantarlık payla diğer ülkeler izliyordu<sup>309</sup>.

Türkiye’nin deri mamulleri üreten ülkelere olan palamut ihracatı hızla artıyordu. Örneğin, 1893 yılında İzmir’in palamut ihracatı 55.000 tona yükseldi ki bu miktar toplam palamut üretiminin % 95’i dolaylarındaydı. Tanen içeriği en yüksek olan ve adına “Trieste” denilen en iyi kalite palamut İtalya’ya ihraç ediliyordu. En az %22 tanen içeriği olan “eleme” veya “naturel” diye adlandırılan daha düşük kaliteli palamutlar ise

---

<sup>305</sup> 19. Başlarında Osmanlı dericiliği Avrupa, Güney Amerika ve Hindistan’dan oluşan ve Türkiye’ye çok düşük gümrük vergileriyle ithal edilen deri mamulleri rekabetine dayanamaz hale geldi ve gerilemeye, çökmeye başladı. Bu yüzden palamut üretimi azaldı fakat palamut ihracı hızla fazlalaştı. Türkiye’den ihraç edilen palamut, dışarıda işlenerek deri sanayiinin ihtiyacı olan tanen haline getiriliyor ve bir kısmı Türkiye’ye tanen olarak ithal ediliyordu. Geniş bilgi için bkz. Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 64

<sup>306</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s.66.

<sup>307</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e.**,s.76.

<sup>308</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s.67.

<sup>309</sup> **A.g.e.**, s.67.

Alman, Avusturyalı veya Fransız dericileri tarafından satın alınıyor bu ülkeler tarafından alınan palamutlar buralarda işlendikten sonra Türkiye'ye satılıyordu<sup>310</sup>. Ayrıca, yurt içi ve dışı pazarında önemli bir yeri olan ürünün, 1894'de İzmir ambarlarında mevcut olan palamutlardan 10 bin kantarı tabakhane-i amire için İzmir sevk komisyonuna teslim olunmuştu<sup>311</sup>. Daha kaliteli mal üretmek için mutlak olarak ithal malı tanen kullanılması gerekiyordu. Bu fırsatı değerlendirmek isteyen İngilizler, 1891 ve 1909'da birisi ünlü Whittall ailesine ait olmak üzere İzmir'de iki tanen fabrikası kurdu. Whittall fabrikası hammadde olarak yerel palamutları kullanıyordu. 1913 yılında bu iki fabrika 2.911 ton en iyi kalite tanen üretti. Bu miktar yurt içi gereksinimi tamamen karşıladığı için artan 1.084 ton tanen Avrupa'ya ihraç edildi<sup>312</sup>. Ayrıca ürüne hile karıştırılmasının, malın piyasadaki talebini azaltıp, satışını azaltacak bir takım olumsuzluklara da neden olduğu görülmekteydi. İzmir'in ihracatında en belli başlı maddelerden biri olduğunu, bu tür hileler devam ederse ürünün ihracatının azalmasının kaçınılmaz olduğu dönemin gazetelerinde yer almış<sup>313</sup> ve bir hile olayına da yer verilmişti: Avrupa için aktarma edilmek için Yunanistan'dan limana gelmiş olan bir miktar palamut İzmir mahsulü için zarar oluşturmuş; Yunanistan aşağılık palamutları İzmir şehrine getirilerek vilayetimiz mahsulatıyla karıştırıldıktan sonra Aydın Vilayeti mahsulü olarak Avrupa'ya gönderilmişti<sup>314</sup>.

Aydın'da palamut'un ticari değerinin farkında olunduğunun kanıtı olarak gösterebileceğimiz örnekler rahatlıkla verebilir. Örneğin, 19. yüzyılın ortalarında Karacasu'da bağcılıktan sonra ekimi en çok yapılan ürün, 1279 dönümlük payı ile Palamut idi<sup>315</sup>. Kantar fiyatı da, darıdan sonra 20 kuruşluk fiyatı ile en pahalı ürünler arasındaydı<sup>316</sup>. Ayrıca, Nazilli'de 1884 yılında 150.000 kantar'a kadar yükselmiş, 1924'de 4.400.000 kiloluk palamut üretiminin olması da ürünün öneminin her geçen gün arttığını kanıtlamıştı<sup>317</sup>. 19. yüzyılın sonlarında sadece Tavas ve Nazilli'den 100 bin kantar, Atça, Sultanhisar, Çiftkahve'den 50 bin kantar Köşk, Umurlu'dan 15 bin

---

<sup>310</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e**, s.21.

<sup>311</sup> Günver Güneş, **a.g.t**, s. 197.

<sup>312</sup> **A.g.e** 121 – 122.

<sup>313</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t**, s. 266.

<sup>314</sup> Günver Güneş, **a.g.t**, s. 198.

<sup>315</sup> Mehmet Başaran, **a.g.e**, s. 74.

<sup>316</sup> **A.g.e**, s. 74.

<sup>317</sup> Saadet Tekin, **a.g.t**, s.122.



kantar, Ödemiş, Söke, Balyanbolu'dan 35 bin kantar palamut İzmir'e ihraç edilmek üzere gönderiliyordu. Yunanistan'ın palamut mahsulünün sadece 280 bin kantar olduğu göz önüne alınırsa, Büyük Menderes bölgesi'nin İzmir'e sevk ettiği palamut miktarı adeta Yunanistan'ın ki ile yarışabilecek durumdaydı<sup>318</sup>.

Ancak meşe palamudu 20. Yüzyıla girerken hızla değer kaybetmeye başladı. Çünkü üretici ve yerli tüccar örgütsüzdü. Büyük palamut tüketicisi ülkeler ve aracı firmalar stok oluşturarak talebi belirleyebiliyor, malını elinden çıkarmak zorunda kalan üreticiden düşük fiyatlara meşe palamudu alıyorlardı. Büyük tüccarın başvurduğu diğer bir yöntem, köylünün kredi talebinden yararlanarak, alivere satış işlemleriyle malı mevsim öncesi kapatmasıydı. Nitekim 1917 şubatında İzmir palamut tüccarının katılımıyla bir toplantı düzenlenmiş, "palamut mahsulünün muhtekir ve yabancı ellerden kurtarılıp, değer fiyatının muhafazası ve palamutçuların hukuk ve menâfi'i ile bu mahsulün harâbından kurtarılması için" bir şirket kurulmasına karar verilmişti. İzmir İttihat ve Terakki Kulübü'nün girişimiyle Aydın Vilayeti meşe palamutçuları ve tüccarın birleşerek gerçekleştirdikleri bu şirket palamut üreticilerine kredi açacak, alım satımını düzenleyecek, meşe palamutçularının ortak çıkarlarını savunacaktı.

Bununla birlikte, Birinci Dünya Savaşı Türkiye Palamutçular Anonim Şirketinin çalışmalarını engellemişti. Cumhuriyet'in ilanından sonrada palamut'un ticari öneminin önceden de olduğu gibi devam ettiğini, İzmir de toplanılan ekonomik ağırlıklı bir toplantıda uzun uzadıya bahis konusu olmasından ve toplantı sonun da, sadece demiryolu ile değil kamyonlarla da palamudun hızlı bir şekilde İzmir'e ulaştırılması, yol ve şoselerin tamir ve inşalarının bir an önce başlanması yolunda alınan kararlardan da rahatlıkla anlayabiliyoruz<sup>319</sup>.

Aydın ilinde özellikle İngiltere, Almanya ve Hollanda'nın öncelikli alıcı konumunda buldukları bir diğer ticari ürün ise meyan kökü idi. Bu konuda ki ticari

---

<sup>318</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t.**, s. 267 ve 269.

<sup>319</sup> Ziya Lütfi, **a.g.e.**, s.73. Yol'un yokluğu, veya taşıma masraflarının yüksek oluşunun ticari açıdan ve hatta palamut ticareti açısından dikkat çeken bir örnek, Orhan Kurmuş tarafından 1878 yılında Kuyucak'da yüksek taşıma masrafları yüzünden İzmir'e gönderilemeyen palamutların çürümeye bırakıldığını bildirmesinde de görülür. Geniş bilgi için bkz. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 195n.

bağlantılar münferit olarak gerçekleşmekte; Sicilya ve İspanya talepleri karşılayamadığı takdirde veya İzmir’de ki fiyatlar karlı olduğu anda bağlantı kurulmaktaydı. İzmir’den bu meyan kökünün yıllık ihracatı 1 – 1,5 ton arasında değişmekteydi<sup>320</sup>. Meyanbalı genel olarak belli büyüklükteki kasalara konmakta ve hava aracılığı ile kurutulmaktaydı; böyle bir kasanın toplam ağırlığı 125 kg. idi. Meyan balı ihracatı son yıllarda (1870’lerde) 5000-5500 kasa arasında değişiyor, en iyi kalitedeki meyanbalının 50 kg’ı 11 mecediye idi. Bu ürünü talep edenler arasında Amerika, İngiltere ve Almanya başta gelmekteydi<sup>321</sup>. İlk fabrikanın kurulduğu 1854 yılından 1875 yılına kadar geçen süre içinde şirketin meyan kökü ve meyan balı geçen süre içinde şirketin meyan kökü ve meyan balı ihracatınının 12 misline, Osmanlı Hükümetine ödediği vergilerin ise 10 misline çıktığı görülmekteydi<sup>322</sup>.

Osmanlı Hükümeti 1879 yılında meyanbalı ihracatından alınan vergiyi kaldırınca MacAndrews ve Forbes şirketi büyük bir genişleme dönemine girmiş, Aydın’da ard arda meyan kökü işleyen fabrikalar açmıştı. Ancak 1881’den sonra şirket ile Osmanlı Hükümeti arasındaki ilişkiler bozulmaya başlamış, 1881’de şirketin üretim hacmine göre hesaplanan verginin %167 artırıldığı ve bu artışın 1879’dan beri geçerli sayılacağı bildirilince şirket dava açmış, ardından 1888’de meyanbalı ihracatından alınan vilayet payı iki misline çıkarıldığı zaman şirket bu ek vergiyi ödememekte direnmiş ve şirket ihracatını durdurmuş, sonunda haklı olduğu anlaşıldıysa da, depolarındaki 33.780 ton meyanbalı tamamen çürümüştü<sup>323</sup>.

	<b>Meyan Kökü Kental*</b>	<b>Fransız Frankı</b>
Amerika	197.537	1.471.020
İngiltere	9.0463	67.487
Fransa	944	7.030
<b>Toplam</b>	<b>207.544</b>	<b>1.545.537</b>

<sup>320</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 81-82 .

<sup>321</sup> **A.g.e.**, s. 80.

<sup>322</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 112.

<sup>323</sup> **A.g.e.**, s. 113-114.

\* 1 Kental 56 kg.

1889 tarihindeki meyan kökü ihracatını verdiğimiz bu tablodan da anlaşılacağı gibi, Amerika'nın ithalat payının, İngiltere'ninkinden ortalama 20 kat, Fransa'dan da 200 kat fazla oluşu ticaretin tek ülke alımına bağlı kılmakta, eğer bu ülkede bu ürün üzerine bir sorun çıkarsa ürün ticaretinin sekteye uğramasına açık bir durum daha doğrusu risk arz etmekteydi. Aynı durum meyanbalı üretiminde de görülmekte, örneğin meyanbalı üretimi Nazilli'de ürünün rekoltesinde hemen hemen düzenli bir artış seyri göstermekteydi. Örneğin; Nazilli ve çevresinde senelik meyanbalı üretimi 1897'de 8.000 kantar, 1907'de 1,5 milyon kilo, 1924'de 3 milyon kilo, 1926'da 4 milyon kilo idi<sup>324</sup>. 1925-1926'da Aydın'da 9.000.000 kilo meyan kökü istihsal edilmekte, 900.000 kilosu ihraç edilmekteydi<sup>325</sup>. Mac Andrews ve Forbes şirketi zaman içinde bölgedeki tekelci konumunu yitirdi. Tekelci konumunu yitirmesinde ihracat pazarında önce Alman şirketlerinin sonra da Amerikan tröstünün rekabeti etkili olmuştu<sup>326</sup>. 1927 yılına gelindiğinde Nazilli'de ki meyan kökünün Fransız şark sanayi şirketleri tarafından işlendiği ve piyasalara sevk edildiğinden bahsedilir olmuştu<sup>327</sup>.

Son olarak bahsetmemiz gereken ticari ürün ise afyondur. Bu dönemde genellikle Fransız ve İngiliz tüccarları tarafından satın alınan afyon o dönemde İzmir'de Van Lennp'in depolarına yığılır ve buradan Hollanda'nın Doğu Hindistan Kumpanyasının merkezine gönderildiği gibi Amerikalılar tarafından Çin'e götürülerek satılırdı<sup>328</sup>. 1838 sonrası, inhisarların kalkıp, serbest ticaretin uygulanmaya başlamasıyla, üzerinden yed-i vahid kaldırılan afyonun fiyatının artması ile ekim yapılan sahalarda genişledi. Fakat hemen aynı zamanda Çin ile İngiltere arasında başlayan afyon harbi İngilizlerin bu memlekete yaptıkları ihracatı durduğundan Osmanlıların afyon mahsulüne rağbet azalmış, oluşabilecek zararları önlemek için üreticinin elinde kalan mahsul devlet tarafından satın alınmıştı. Harbin bitmesinden ve şartların normale dönmesinden sonra afyon ticaretinde artış başlayarak, özellikle 1861'den sonra ihracat büyük rakamlara ulaşmış<sup>329</sup> buna bağlı olarak Batı Anadolu'da 1866'da hasat 418.000 tona, 1870'lerde 600.000 tonu geçmiş, Osmanlıların İngiltere'ye yaptığı ihracat içinde

---

<sup>324</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 120.

<sup>325</sup> Bilgin Çelik, **a.g.t.**, s. 62.

<sup>326</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 115.

<sup>327</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 120.

<sup>328</sup> "Gotthilf Heinrich Von Schubert'in İzmirli: Ekim-Kasım 1836", İlhan Pınar, **a.g.e.**, s. 174.

<sup>329</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.m.**, s. 96.

afyonun payı da 1840'da %0.5 iken 1874'de %14'e çıkmıştı<sup>330</sup>. 1873 yılında İzmir'in ihraç ürünleri arasında 4.500 kasalık miktarı, 6.340.000 Avusturya florini değeri ile dönemin pamuğunun ihracat değerinden sonra ikinci sırada idi<sup>331</sup>. 19. yüzyılın sonlarında, İzmir'den ihraç edilen afyonun payı %49.1'lik oranla, Anadolu'dan ihraç edilen Afyon ürününün yarısına tekabül etmekteydi<sup>332</sup>. Afyonun yetiştirildiği mahallerin daha çok Küçük Menderes Havzasında yoğunlaştığı görülmekteydi. Saruhan sancağında alınan mahsul, Aydın sancağında alından en az 20 kat fazlaydı. Vilayete epeyce kâr temin eden bu ürün, yabancı memleketlere keresteden yapılmış ve teneke ile ortalı elli iki ila altmış kıyyelik sandıklar içinde, en çok Amerika ve İngiltere'ye gitmeye 20. yüzyıl başlarında da devam etmiş, bunu Fransa, Avusturya-Macaristan, Almanya, İtalya ve daha başka yerler izlemişti<sup>333</sup>.

## 2- TİCARİ DÜZEN

19. yüzyılda Müslüman Türk tüccarların Türkiye'nin ticaretinde etkin olabilmesi için Osmanlı hükümetlerinin hiç gayret sarf etmediklerini söylememiz yanlış olur. 1850 yılından itibaren Osmanlı Hükümeti, ticareti kontrol altına almak ve Müslüman Türk tüccarların etkinliklerini artırmak için bazı kararlar aldı. Bu yönde çıkarılan Kanunname-i Ticaret, 1850 yılında yürürlüğe girdi. Kanun yürürlüğe girdikten sonra üç önemli sorunla karşılaşıldı. Birinci sorun İslam Şeriat Hukukuydu. Şeriat Hukuku, adi ortaklıklar dışındaki bütün şirket şekillerini geçersiz sayıyordu. Tüzel kişilik kurulamıyordu. İkinci sorun faiz sorunuydu. Kanunname-i Ticaret faizi normal karşılıyorsa da İslam hukuku faizi yasaklıyordu. Üçüncü sorun şer'i mahkemeler sorunuydu. Ticari ihtilaflar mecburen Şer'i mahkemelerde görülüyordu. Gayri Müslimler bu mahkemelere taraf olmak istemiyorlar ve bu nedenle Müslümanlarla ticari ortaklıklara girmiyorlardı. Bu durumda asıl sermaye sahibi gayri Müslimler yine kendi aralarında ortaklık kurmayı tercih ediyorlardı. Bu nedenle Tanzimat'ın getirdiği ticaret serbestliğinden daha ziyade azınlıklar yararlandı<sup>334</sup>. Bu bağlamda ,Aydın'ın iktisadi

<sup>330</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e**, s. 77.

<sup>331</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e**, s. 134.

<sup>332</sup> **Ag.e**, s. 99.

<sup>333</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsni , **a.g.e** ,s. 25 ve 214, 215.

<sup>334</sup> Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 117-118. Yabancı bir dil bilen Müslüman sayısının azlığı da hem devlet politikalarını "emanet edecek" kişilerin bulunmasını hem de Müslüman Türklerin iktisadi hayata katılmalarını önemli derecede engelliyordu. Böylece beşeri sermayede giderilemeyen bu eksiklik iktisadi

düzeni, köylünün topraktan veya hayvandan elde ettiği mahsulleri veya tabiatın sunduğu imkanları kullanarak ürettiği ürünleri satmak temeline ve ayrıca bunun İzmir'e intikalinde var olan tüm aşama ve süreçlere dayanmaktaydı. İzmir ile Aydın arasında cereyan eden ilk aşamadaki en geniş üretim ve tüketim ilişkisinde toptan ticaret ön plandaydı. İzmir'de üretilerek veya yurtdışından İzmir'e gelerek ardından Aydın ilinin önemli ticaret merkezlerine mahsul veya mamullerin ulaştırılmasında toptancı tüccarlar rol oynamaktaydı. İzmir aracılığıyla Avrupa'dan ithal edilen mallar Büyük Menderes vadisi boyunca uzanan ana kervan yolu üzerinde çok elverişli konuma sahip olan Aydın-Nazilli ve Denizli'ye gönderilir ve oradan da civar köylere dağıtılırdı<sup>335</sup>. İzmir'den getirilen mal havzanın ticari merkezlerine önce hana getirilirdi. Buraya getirilen mal o merkezin perakendeci tüccarına satılırdı. Nitekim Arundell'in "Halk Kervansarayı" olarak nitelendirdiği; mobilyasız, aynı odanın içinde, pek çok yolcunun misafir edildiği tek gözlü barınaklar olan hanlar<sup>336</sup> bölgede sadece kervan ulaşımının duraklama veya bağlantı kurma yerleri değil bu haliyle de bir mübadele yeriydi. Mesela köylü önceden kendisinden sipariş edilen incirini, palamudunu eşeğiyle, katırıyla hana götürür ve bu işin ticaretiyle uğraşanlar han'dan bu ürünleri beğenirse alır götürürdü<sup>337</sup>. Bu malları alanlar (perakendeci tüccarlar) aslında buldukları merkez veya yerleşim yerinin belli çarşılarında toplanmış esnaflardı. Her ne kadar İzmir'den bölgeye gelen malların istatistiki bir dökümünü bilemesekte H. 1313 yılı Aydın vilayeti salnamesinden, bölgeye ithal edilen ürünler hakkında bilgi sahibi olabiliyoruz. Mesela

---

hayatta kendini sürekli hissettirdi ve devlet politikalarının etkilerini de kısıtladı. Etnik ve dini olarak heterojen bir nüfus ve bunun sosyal farklılaşmışlığı değişikliğe olan direnci artırıyordu. Yerli gayri Müslim unsur serbest ticaret ortamı ile, Batı tarzı hukuk düzenlemeleri ve eğitim sisteminden daha fazla yararlanırken yani "birey" olma yolunda ilerlerken, Müslüman unsur için İslam hukuku özellikle toplum ve aile konularında hakim olmaya devam etti. Bu hukuka göre şekillenmiş katı bir sosyal yapıyı kurmak çok zordu. Müslümanlara göre daha esnek dünya görüşleri sayesinde yerli gayri Müslimler daha kolay bir sosyo-kültürel değişiklik geçirebildi. İşte bu yüzden, 19. Yüzyıl içinde aracılık, komisyonculuk faaliyetleri ile yükselmeye başlayan yerli gayri Müslimlerle Müslüman teba arasındaki iktisadi güç farkı yüzyıl içinde gayri Müslimler lehine açılmaya başladı. Yeni "zenginler" batı tipi tüketim kalıplarını daha kolay benimsiyor ve toplumda hakim olan geleneksel normlardan ayrılıyordu. Şehirli hayat tarzı ve tüketim paternleri özellikle bu grup arasında yayıldıkça bazı tüketim mallarında ithal ikamesi üretimi ortaya çıktı. Murat Baskıcı, **a.g.e.**, s. 191 ve 226. Ege bölgesi Tanzimat'tan beri özellikle İngiliz ve Fransızların iktisadi çıkarlarının çatıştığı bir alan olmuştu. Sonrada buna İtalyanlar katıldı. Rumlar ve Levantenlerle birlikte, en büyük sınai kuruluşlar ve demiryolları İngilizlerle Fransızların elindeydi. Birinci Dünya Savaşına Girmemizle birlikte iktisadi hayattaki bozuklukları düzeltme ve bir milli iktisat politikası uygulama çabalarına girişildi. Geniş bilgi için bkz. Sıtkı Aydınel, **Güneybatı Anadolu'da Kuva-yı Milliye Harekati**, Kültür Bak. Yay., Ankara, 1993, s. 57-58.

<sup>335</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 53.

<sup>336</sup> F. V. J. Arundell, **a.g.e.**, s. 194-195.

Nazilli ve Karacasu'nun basma ve amerikan bezi ile akmeşe ve şeker ve de kahve ithalatı başta geliyordu<sup>338</sup>. Aynı şekilde Çine'de de kahve ve pirinç önemli ithal ürünleriydi<sup>339</sup>. Aydın'da ziraatın yapımından kullanılmak üzere Avrupa ve Amerika'dan yeni icat edilmiş ziraat aletleri ithali de önemle belirtilmelidir<sup>340</sup>. Nazilli'de ayrıca çay, mensucat, demir, hırdavat, cam, kırtasiye, kösele, tıbbi malzeme, ilaç ve ziraat aletleri ithal ediyordu<sup>341</sup>.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Aydın'a ithal olarak gelen ürün ve mallar; cam eşya, tuhafiye, manifatura, zirai aletler, inşaat malzemesi, şeker, kahve ve gaz, benzin ve pirinçten ibaretti<sup>342</sup>. Toptancı veya perakende ticaretle uğraşanların (esnafın) toplandığı ticari merkezler olan çarşılar bölge içinde ticari düzenin en önemli parçasıydı. Nazilli'de, Söke gibi ekonomi merkezlerinde bu çarşılara "Uzun Çarşı" denmekteydi, bölgenin diğer bazı çarşıları da o yerleşim yerinin ismiyle (Bozdoğan Çarşısı, Çine Çarşısı vb.) anılırdı. Bölge'de görülen çarşıların çevre köy veya kazalardan gelen yolların rahatlıkla ulaşabileceği yerlerde yapılaştığı görülmekte, çarşı içinde bir cami ve çarşı içinde veya etrafında köylülerin mallarını yığıldığı han veya mağazalarla birlikte tam bir uyum içinde geliştiği görülmekteydi. Bölgenin bazı kesimlerinin çok kültürlü kozmopolit yapısı çarşı düzenine ilginç bir şekilde yansımıştı. Örneğin Bağarası'nda Eskiden adı Mahmut Paşa caddesi olan; bugünkü adıyla Atatürk caddesinden, bugünkü Belediyenin olduğu yere kadar çarşının var olup (ve sözü geçen yerde Pazar da kuruluyordu) çarşının kurulduğu bu caddenin bir tarafında Rumların bir tarafında da Türklerin karşı karşıya sıralanmış dükkanlarında esnaflık yaptıkları aktarılmaktadır<sup>343</sup>. Bölge çarşılarına baktığımızda, Nazilli çarşısında İzmir'den gelen kına, tuhafiye eşyaları üzerineydi ve çarşıda bakkaliye, semerciler, nalbantlar iş yapıyordu<sup>344</sup>. Kuyucak'taki çarşıya Nazilli'den ayakkabı, manifatura eşyaları çok

---

<sup>337</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan söyleşi.

<sup>338</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1313, s. 311 ve 317.

<sup>339</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1313, s. 302.

<sup>340</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1313, s. 286.

<sup>341</sup> Saadet Tekin, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Nazilli**, D.E.Ü. A.İ.İ.T. Enst., (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1997, s. 145.

<sup>342</sup> Yrd. Doç. Dr. Günver Güneş, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Aydın", **Tarih Ve Toplum**, sayı: 239, Kasım- 2003, s. 57.

<sup>343</sup> Kaynak Kişi: Nihat Avcı ile yapılan söyleşi.

<sup>344</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan söyleşi.

gelmekte, semerciler ve nalbantlar fazlaca bulunmaktaydı<sup>345</sup>. Bozdoğan'ın çarşısında ise iğneden ipliğe her şey bulunuyordu. Bakkal eşyaları, un, pirinç, makarna Nazilli'den Bozdoğan'a geliyordu. Nazilli deki büyük toptancı tüccarlar Bozdoğan çarşısına mal satarlardı<sup>346</sup>. Atça'da ise Cumhuriyet dönemi öncesi, çarşının bulunduğu yerde – Çelebioğlu Mahallesi- Rumlar yaşıyordu. Bu Rumlar çarşı içinde dükkan sahibiydiler ve fırıncılık, bakkalcılık, meyhanecilik yapıyorlardı. Türkler hep rençperdi<sup>347</sup>. Bağarası'nda da nalbantlık, semercilik, esnafılıkta hemen hemen tamamen Rumlar söz sahibiydiler. Rumlar ayrıca Türkler gibi çiftçilikte yapmaktan geri durmamışlardı. Kaldı ki Aydın'da Rumlar, ailelerinin diğer üyeleriyle incir, üzüm, tütün gibi mahsulleri yetiştirir, arazi üstüne arazi almak için büyük çaba harcarlardı. Rum köylülerinin Türk köylülerinden farklı olarak topraklarının ipotek altına alınmamasına yani topraklarını kaybetmemeye önem gösterirlerdi. Rum köylüsünün tek kaygısı, arazisini durmadan genişletmek, daha çok zeytin ağacı, meyve ağacı, incir ağacının elinin altında bulunmasını sağlamak ve bunların ticaretiyle zenginleşmekti. Bir Rum, eğer oğlu varsa onun okumasını istemiyor, geniş arazilerinin yönetimini sağlayabilecek, ticaret muamelelerini bilen, şehir piyasasını tanıyan biri olması için elinden geleni yapıyordu. Çünkü, bütün kazancının tüccar denilen beleşçi takımının cebine gitmesini istemiyordu. Türkler de Rumlar gibi bu aracı zümresinden muzdarib ise de Türkler Rumların düşündüğü bu ince hesapları yapmaktan geri duruyorlardı. Bunun sonucunda Rumlar, yarıcılık usulüyle Türk'ün elinden iki yıl gibi kısa sürede toprağını alıp kendi üzerine tapulatmasına aslında şaşmamak gerekir<sup>348</sup>. Kaldı ki bu olay azınlıkların birikim ve yatırım hırslarının, azla yetinmeyi yeterli bulan yerli nüfusu iktisadi açıdan ne şekilde sömürdüğüne ilginç bir örnek oluşturmaktaydı. Aynı şekilde fırıncılık, kasaplık Rumlardaydı. Bağarası çarşısına mallar genellikle önce çevre köylerden sonra da Söke'den gelmekteydi. Ayakkabı, elbise, kuru erzak Söke'den getirilirdi<sup>349</sup>. Aydın Ekonomisinin kalbinin attığı çarşısında da üç beş nane, kekikyağı, fincan satan Türk dükkanlarının var olduğu ve ticaret, mağazaların ve çarşıda ki tüm dükkanların Rumlara ait olduğu görülmekteydi. Gazi bulvarında ki bu çarşıda sırayla üç dükkan helvacı

---

<sup>345</sup> Kaynak Kişi: Kemal Doğru ile yapılan söyleşi.

<sup>346</sup> Kaynak Kişi: Saadetin Aksoy ile yapılan söyleşi.

<sup>347</sup> Kaynak Kişi: Ali Kılıçer ile yapılan söyleşi.

<sup>348</sup> Dido Sotiriyu, **a.g.e.**, s. 11-20.

<sup>349</sup> Kaynak Kişi: Nihat Avcı ile yapılan söyleşi.

dükkanıydı. Çarşı da en çok Hıristiyanların mağazası vardı. Çarşıda çivit çok bulunurdu ve bu İzmir'den gelirdi<sup>350</sup>. Söke'de de Kemalpaşa caddesinden istasyon caddesine kadar –yani Söke'nin bugün kurulan pazarından istasyon caddesine kadar –uzanan sokakta ki Uzunçarşı'da en az otuz bakkal vardı. Söke'de ki Aristi'de bu bakkallardan birine sahipti. O Rum bir esnaftı. Aristi bu bakkal dükkanını 1895 yılında yaptırmıştı<sup>351</sup>. Aslında bölgede bu tür bakkallar çok yoğun olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü Şirince'de Ortaklarda Rumlara ait pek çok bakkal bulunuyordu<sup>352</sup>.

Ayrıca 20. yüzyılın başlarında bu Rum bakkallarının köylüleri adeta soyduğu gerçeğinin farkına varılmış; nitekim, köylüleri soyguncu tüccar ve gezici esnaf elinden kurtarıp kendi kuvvetleri ile kendi ekonomi durumlarını koruyacak bir çare olarak en hafif bir iştirak pay ile birer kooperatif bakkal teşkil etmek fikri ele alınmaya başlamıştı. İstanbul'dan Esat imzasıyla gelen ve köylülere hitap eden bir yazıda şunlar yazıyordu: “Köylerimizde bir takım insafsız bakkallar vardır. Bir çok gezdirici çerçiler de köylere daima uğrarlar. Bunlar kırk paralık şeyi beş kuruşa dağıtırlar ve yedi sekiz kuruşluk zahire alırlar. Bunun çaresi, köyüler kendi aralarında, yâni köy ahalisinden birçokları, meselâ yirmi kişi, ikişer mecediye sermaye koyup ta şehirlere yakın kasabalardan köydeki dükkânlarına kırk mecediyelik mal getirselers, ondan her şeyi ucuz ucuz alsalar, dükkânda mal eksildikçe kasabaya gidip alsalar (...) hem çerçilerden kurtulurlar, hem de kârları kendilerinde kalır, zengin olurlar...”<sup>353</sup>. Bölge ekonomi hayatının adeta lokomotifini işlevini gören bu çarşılara köylüler de topraktan veya hayvandan çıkardıkları mahsülleri satmak için eşeklerle veya diğer hayvanlarla gelirlerdi. Köylüler ambara benzeyen büyük mağazaların önünde dururlar yüklerini bu dükkana boşaltırlardı. Dükkan sahibi ya Yahudi idi veya Rum'du<sup>354</sup>. Köylüler mallarını çarşı esnafına değil bu mağaza sahiplerine satıyorlardı. Bu komisyoncu mağaza sahipleri çarşıda ki esnafa bu gelen ürünleri satardı. Hem aynı mağaza sahipleri Aydın'ın bütün ürünlerini İzmir'e gönderiyorlardı<sup>355</sup>. Bölge'de –incelediğimiz dönemde (1839-1923) arasında bu tür

---

<sup>350</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan söyleşi.

<sup>351</sup> Bölgede yapmış olduğum incelemede dükkanın kapısının üzerinde A. A. İşreti olması kaynak kişilerin aktardıkları bilgilerin doğruluğunu kanıtlar niteliktedir.

<sup>352</sup> Kaynak Kişi: Durmuş Yalçın ile yapılan söyleşi.

<sup>353</sup> **A.g.e.**, s.119-128.

<sup>354</sup> Zeki Mesud Alsan, **Memleket Çocuğu Mustafa'nın Romani**, Vadi yay., Ankara, 2002, s. 34.

<sup>355</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan söyleşi.



dükkan sahiplerinden biri Aydın'da, Yahudi Sabuncu Levi idi<sup>356</sup>. Bir başka dükkan sahibi Nazilli'de, bugün Nazilli Belediye binasının karşısında, Ali Molla İşhanı arkasındaki mağazanın sahibi Abbas'dı. Sinekçiler köyünde görüştüğümüz Mustafa Kundakçı'nın babası –Cumhuriyet öncesi dönemde de – toprağından aldığı mahsulü, Abbas'ın mağazasına yığardı. Burası ne aranılırsa bulunan bir bakkal dükkanı gibiydi. Açıkça görülmekteydi ki; Aydın ili yerli nüfusu yavaş yavaş ve istemeden giydirilen “sömürü elbisesinin” içinde adeta cendereye sıkıştırılmıştı. Ancak yerli nüfusun bu derece iktisadi hayatta geri kalmasının nedeni sadece bu değil aynı zamanda, dinsel nedenler, tarihi miras ve temelinde ümmetçi anlayışın yattığı iktisadi alışkanlıklarıydı. Kısacası Aydın İli, kazanma ve birikimini artırma hırsıyla yanıp tutuşan ferdiyetçi batı komprador burjuvazisi ile eline geçenle yetinen, değişen dünya ekonomisinin mantığını henüz içselleştirememiş yerli nüfus arasındaki ilişkilere sahne oluyordu. Bu yüzden olacak ki aynı iktisadi avantajları devam ettireceğini uman yerli bir Rum olan Abbas, Kurtuluş savaşı sonrası Aydın'ı terk etmemiş, Nazilli'de isim değiştirerek kalmıştı<sup>357</sup>. Aydın'da mağaza sahibi meşhur Sabuncu Levi'nin dükkanının içi buğday, arpa, pamuk, ceviz, yağ, yoğurt doluydu. Bu mağaza sahibi tüccar malları değil, köylüleri satın almıştı. Köylü bu tüccarla senet imzalamıştı. Tüm ürünlerini buna verecekti. Köylülerin okuma ve yazmaları olmadığı için mühür ve parmak basarlardı. Bunun mağazası yol başında bir örümcek ağı gibiydi<sup>358</sup>.

Bölge'de görülen mağazalar –veya eskiden mağazanın bulunduğu ama şimdi farklı dükkan ve işletmelerin yerini aldığı bu yerlerin – ya çarşı içinde veya o yerleşim yerinin ticari ulaşım noktaları üzerinde bulunuşu köylülerin mallarını buraya mıknaş gibi çekiminde seçilmiş iyi birer yer oldukları izlenimini verir. Bölge'de var olan –en azından inceleme imkanı bulabildiğimiz- mağazaların buldukları bu yerlerin özellikle güneş görmeyen kuzeye bakan yönlerde kurulmaları da, mağazaya –gerek İzmir veya diğer bölge ticari merkezlerince gelenlerin dükkan içinde bozulmasının önüne geçmek fikrinin bir uygulaması olabilir. Sabuncu Levi köylüye yüksek faizli borç verir, borcunu ödemeyen köylünün malına el koyardı. Köylü bir bakıma önceden malını satmış gibiydi. Aydın çevresinde köyleri şehre bağlayan ne kadar yol varsa hepsinin çarşı

<sup>356</sup> A.g.e, s. 34.

<sup>357</sup> Kaynak Kişi: Mustafa Kundakçı ile yapılan söyleşi.

başına rastlayan noktalarında böyle ambar- mağaza- dükkanlar vardı<sup>359</sup>. Aslında bu zümre “tüccar- bankacı” faaliyetindeydi. Kredi verirken aldıkları yüksek faiz, ürünü düşük fiyatla önceden kapatmaları, köylülere uzun süreli borç yüklemeleri genellikle bu yeni güç ilişkilerinin yerel nüfus üzerindeki olumsuz etkilerinin birer örneğiydi. Bununla birlikte, bu ilişkinin bir diğer yanı vardı. Tüccarlarla köylüler arasında doğrudan ilişki kurulması, doğru koşullarda köylülerin talebin yüksek olduğu ürünleri ekerek kar sağlayabilecekleri anlamına geliyordu. Üretimi doğrudan örgütlenme yolu olmayan tüccarlar belirli ürünlerin düzenli temini güvenceye almak için yüksek fiyatları kırsal kesime de yansıtmak zorundaydılar. Dönemin kayıtlarında yerel pazarlardaki ürünlerin gitgide artan çeşitliliği ayrıntılarıyla görülebilir<sup>360</sup>. Aydın’da Andonaki ve Hristonun da büyük mağazalarına köylüler mallarını yığardı<sup>361</sup>. Köylünün mahsulü şehre naklolup, burada komisyoncu tüccarların mağazalarına istiflendikten sonra İzmir’e –veya yabancı memleketlere –kendi hesaplarına satarlardı ki, bu mahsulden aslan payını alanlar bu – Aydın ve çevresinde ki mağaza sahibi – komisyoncu tüccarlardı; zahire tüccarı Miltiyadiler, Bohor’lardı<sup>362</sup>. İhracatçı bir tüccar, komisyoncudan mal almak istediği takdirde mağazadaki malların kalitesi işine gelsin gelmesin mağazadaki tüm malı almak zorundaydı; komisyoncunun mağazasındaki bütün mevcudu almaya mecburdu<sup>363</sup>. Tarım ürünlerinin İzmir’e sevkinden sonra da bir başka ticari hareket tarzı vardı. Tarım ürünlerinin satışı, genellikle bir numuneye göre yapılırdı. Bu her yerde ve her ürün için geçerli bir yöntemdi. Bu yöntemde göre bir ihracatçı olan alıcı, numuneyi iyice görüp, inceledikten sonra, satmak istediği tipe uygun olan ürünü almak ihtiyacındaydı. Mağazalara gelen Türk köylülerinin mallarını mağaza sahibi önce muayene eder, hemen oyuna başlar “satışların kötülüğünden şikayet edip tüccarın omuzlarına çöken masrafın ağırlığından bahsederlerdi. Zavallı Türk köylüleri buna kanar pazarlık başlardı. Değerin iyice altında fiyat veren mağaza sahibi aldığı tepkiye göre fiyatı azar azar yükseltirdi. Üstelik köylülerin mallarını tartarken de eksik söylerdi<sup>364</sup>. Ancak incir satışlarında bu

---

<sup>358</sup> A.g.e., s. 34.

<sup>359</sup> A.g.e., s. 34.

<sup>360</sup> Reşat Kasaba, “Batı Anadolu’ da Göçer İşçiler”, a.g.e., s. 29.

<sup>361</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan söyleşi.

<sup>362</sup> A.g.e., s. 133.

<sup>363</sup> Sabri Yetkin, “Kooperatif Aydın İncir Müstahsilleri Anonim Ortaklığının Doğuşu Ve Kooperatifçiliğe Geçiş”, **Tariş Tarihi**, İzmir, 1993, s. 32.

<sup>364</sup> Dido Sotiriyu, a.g.e., s. 34.

yöntem hiç işlemez; İhracatçı alıcı önce çuvalın ağzından on, on beş santim aşağısındaki incirleri görerek –vizita suretiyle- alımda bulunurdu. İncirlerin tümünü görmek şansına ve hakkına sahip değildi. Vizita usulüne göre İzmir yemiş çarşısında incirler numune üzerine değil, çuvalda muayene edilerek satılırdı. Bir komisyoncu mağazasından mal satın alacak ise alıcı ve simsar ile beraber mağazaya gider, çuvalı muayene ederdi. Buna malı “vizita” etmek denirdi. Vizita’da simsar veya yardımcısı muayene edeceği çuvalın ağzını açtıktan sonra ellerini 15-20 cm. derinliğe sokar ve kucağına çekmek suretiyle çuvalı “keser”. Alıcı ve satıcı pazarlığını bu kesim üzerine yapardı<sup>365</sup>. İktisadi düzen hızla değişmiş, üretim üzerindeki kontrol ve egemenlik Devlet elinden yabancı ve azınlık sermayedarlarına ve onların aracılığıyla tefecilere geçmişti. Kaldı ki üretim ve tüketim düzeni içinde bu konunun ayrıntılarına yer vereceğimiz için Aydın İli’nin yaşadığı iktisadi değişimin en çok hissedildiği Sanayi Sektöründen bahsetmeliyiz.

## C- SANAYİ SEKTÖRÜNDE DEĞİŞİMLER

### 1- İMALAT SANAYİ

Osmanlı sanayii geleneksel olarak büyük ölçüde el sanatlarına ve esnaf biçimi örgütlenmeye dayanıyordu. Bu yapı Osmanlı Sanayinin dışa açılması sonucunda değişime uğramaya başlamış ve bu sürecin sonunda, yıkımla karşılaşmıştı. Bu yıkım sürecinde, Osmanlı pazarının kapitülasyonlar ve liberal nitelikli dış ticaret anlaşmaları ile Avrupa ülkelerinin sanayii mallarına açılması belirleyici etkenlerden biriydi. Ülkenin Avrupa sanayii ürünlerine açılmasında önce İngiltere ile 1838 yılında, daha sonrada diğer Avrupa ülkeleriyle imzalanan ticaret sözleşmelerinin büyük etkisi olmuştu. Bu süreç içerisinde 1820’lerden I. Dünya Savaşına kadar geçen yaklaşık yüzyıl boyunca Batı Avrupa ülkelerinden ithal edilen mamul malların hacmi hızla genişledi. Sanayi Devriminin ürünlerinin rekabeti karşısında, zanaatlara dayalı üretim faaliyetleri kimi dallarda direnebilmiş, pek çok dalda gerilemiş, kimi dallarda da tümüyle yıkılıp gitmişti. Osmanlı İmparatorluğu bu süreç içerisinde “yarı-sömürge” bir nitelik edinmiş ve sınai ürünler ithal eden tarımsal kaynaklı hammadde ihraç eden bir ülke konumuna

---

<sup>365</sup> A.g.m, s. 32.

düşmüştü<sup>366</sup>. İşte Aydın sözünü ettiğimiz Tanzimat'tan Cumhuriyet'in ilanına kadar ki süreç içinde bu değişimin kolaylıkla fark edilebilir şekilde izlendiği bir şehir olmuştur. Özellikle, 19. Yüzyıl başlarında Alaşehir ve Güzelhisar (Aydın) kırsal bölgelerinde iplik eğrilmekte, vakıf hanlarda ipe ticaretiyle uğraşan pek çok personel bulunmaktaydı. Aydın ayrıca bir ticari merkezdi, Aydın sancağının payitahtı idi. Nazilli içinde geçerli sebepler vardı. Burada da pamuklu dokumalar yapılmakta ve de hafta pazarı özellikle meyve pazarı kurulmaktaydı. Büyük Menderes üzerinde yapılan nehir kayıkçılığı da önemli ölçüde nüfusu kendine çekmişti. Ayasuluğ'un durumu da yine pamuklu dokumalarla izah edilebilir. Ticaret yolu üzerinde oluşu, kalenin yine 16. yüzyılın 2. yarısında bile önemini muhafaza edişi Ayasuluğ'u önemli bir ticaret merkezi haline getirmişti<sup>367</sup>. On yedinci yüzyılda İzmir –ve genellikle Batı Anadolu limanları- arkalarında yer alan vadilere bağımlı olarak çalışıyorlardı. Doğal olarak ortaya çıkmış bu limanlara ardındaki bölge malları geliyor ve kısır döngü içinde birikiyordu<sup>368</sup>.

Bölgede yetişen meyve, pamuk, susam, zeytin, haşhaş, palamut vs. ürünlerden İzmir'e gelenler, burada gerekli işlemlere uğradıktan sonra, başta İstanbul olmak üzere yurt içi ya da yurt dışına ihraç edilirdi. 16. yüzyıldan itibaren İzmir'in ihraç malları arasında yavaş yavaş işlenmiş deri, pamuklu ve yünlü dokuma, sabun gibi sanayi ürünleri de yer almaya başladı<sup>369</sup>. İzmir'den sevk edilmek üzere Aydın'dan gönderilen mahsullerin başında lop, Sarıca ve Nazilli incirleri gelmekte, İmaret-i Amire içinde gerektiğinde Bozdoğan'dan 5000 mavna urgamı da yer almaktaydı<sup>370</sup>. Aydın ilinde pamuklu dokumacılık artış göstermiş ve ayrıca bazı yerlerde yün, keten ve kenevir dokumacılığıyla da uğraşılmış, anılan ürünler 16. ve 17.yüzyıllar boyunca İzmir'den İstanbul'a ve başta Marsilya ve Dubrovnik olmak üzere Avrupa'ya ihraç edilir olmuştur<sup>371</sup>. Osmanlılar'ın bölgeyi henüz hakimiyetleri altına almadıkları dönemde; her beyliğin denetleyebileceği artı ürünün sınırlamaları içinde oluşmuş görece olarak küçük bir başşehir vardı ve kervan yollarının oluşturduğu bu yol sistemi daha çok bu beylik

<sup>366</sup> Ahmet Makal, **Osmanlı İmparatorluğunda Çalışma İlişkileri: 1850-1920**, İmge yay., Ankara, 1997, s. 137-138.

<sup>367</sup> Mehmet Akif Erdoğan, "16.Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir Ve Çevresi", **Son Yüzyıllarda İzmir Ve Batı Anadolu Sempozyumu Tebliğleri**, Haz. Prof Dr. Tuncer Baykara, İzmir, 1993, s.223-224

<sup>368</sup> Çınar Atay, **a.g.m.**, s.43

<sup>369</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s.121.

<sup>370</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.e.**, s.35-36..

<sup>371</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s.121.

merkezlerini birbirine bağlayıcı nitelikteydi<sup>372</sup>. Bu nitelik Osmanlıların beylikleri ortadan kaldırıp bölgeye tamamen hakim oldukları dönemde de – ve yakın zamanımıza kadar- devam etmişti. Örneğin Evliya Çelebi'nin 1670'lerde Balat Limanına Tire, Aydın ve diğer merkezlerden gelen ürünlerin ticaretiyle ilgili verdiğimiz örnek bunun kanıtıdır.

Bu yüzyıllarda Aydın yöresindeki nüfusun % 90'ı kırsal alanda yaşamakta ve tarımla uğraşmaktaydı. Özellikle el üretimi ile yapılan iplik, boya ve dokumanın toplam üretim içinde çok büyük payı bulunmaktaydı. Örneğin Evliya Çelebi Aydın boyacılar çarşısında 70 adet boyahane olduğunu buraya Denizli'den ve başka yerlerden binlerce yük bez getirilip, çeşit çeşit boyalarla boyandığını ayrıca 200 adet boyacı tokmağı vurulan dükkan olduğunu yazar<sup>373</sup>.

Tanzimat döneminden itibaren incelediğimiz dönemde Aydın'da sanayi sektöründe iki imalat biçimi kendini göstermeye başladı. Bunlardan ilki yerel tüketime ve ihracata dönük imalat yapabilen küçük üretim idi. Bir tüccarın bir müteahhide (bölgede muhtara veriliyordu) hammaddeleri ve parça başına imalat ücretini vermesi ve müteahhidin de evlere çalışan işçilere malzemeyi dağıtıp tamamlanan imalata tüccara teslim etmesi şeklinde işleyen putting-out sistemi küçük imalatın önemli bir parçasıydı. Diğer imalat türü ise genellikle şehirlerde çeşitli atölye ve fabrika tipi imalat yada özel sanayii idi. Bu dönemde Devletin belirli bir sanayii politikası olmasa da, özel sektör 1880'lerden itibaren tesisleşme çabalarına ağırlık verdi. Devlet bu çabalara gerekli teşviki yapmayı da ihmal etmedi. Devlet ruhsat ve imtiyaz sözleşmeleriyle kurulacak tesislere bazı kolaylıklar sağlıyordu. İmtiyaz sahibine tanınan üretimde ve bazen satışta tekel hakkı, ücretsiz arazi tahsisi, fabrikaların kuruluşu için gerekli makine ve inşaat malzemeleri ithalatı ile ithal hammaddeler için gümrük muafiyeti, yerli hammaddeler için iç gümrüklerden muafiyet bunlardan bazıları idi<sup>374</sup>. İngiltere'nin pamuk ihtiyacının en iyi şekilde karşılanması üretimin yanında temizleme ve balyalamanın da usulüne uygun olarak yapılmasına bağlıydı. Fakat 1860'larda bu henüz tam anlamıyla

---

<sup>372</sup> İlhan Tekeli, **a.g.m.**, s.78

<sup>373</sup> E. Yavi, **a.g.e.**, s.63

<sup>374</sup> Murat Baskıcı, **a.g.e.**, s. 204-205.

yapılamıyordu<sup>375</sup>. Bu yıllarda bütün Anadolu’da bir tane bile çırçır makinesi yoktu. Pamuk çok ilkel yollarla kalınca bir tahta parçası ile vurularak temizleniyordu. Su cenderesinin daha adı bile bilinmiyor ve pamuk çuvallara ayakla basılarak dolduruluyordu<sup>376</sup>. İhracata dönük pamuk üretiminin artmasıyla titizleşen tüccarlar, pamuk çırçırılama ve balyalama işlemlerinin istenilen biçimde yapılmasını sağlamak amacıyla harekete geçti. Bazı zengin ve akıllı tüccarlar bu işte para olduğunu anladılar ve dikkatlerini pamuk işleme ve balyalama’ya çevirdi<sup>377</sup>. İngiliz tüccarı Gout 1863’de İngiltere’den yeni çırçır makineleri getirtti ve önce İzmir sonra’da Aydın’da fabrikalar kurdu ve bölgede yetişen pamuklar artık daha modern usullerle temizlenip balyalandıktan sonra Manchester fabrikalarında dokuma haline getirilmek üzere ihraç ediliyordu<sup>378</sup>. H. Vedova’nın Aydın’da ki fabrikasında 3.000 Sterlin değerinde 22 tane platts A.A. çırçır makinesi olduğu söyleniyordu<sup>379</sup>.

Gout’un fabrikalarında ki bir çırçır makinesi günde ortalama 48 kilo temiz pamuk üretilebiliyordu. Türk ve azınlıkların ilkel atölyelerinde bir makine günde en çok 6 kilo temiz pamuk üretebiliyordu. Buhar gücünün sanayiye uygulanması Gout’u İzmir’in en büyük pamuk ihracatçısı yapmıştı. İzmir’in pamuk ihracatında J. Gout’un payı 1862 yılında %7,1 iken 1863’de %15,8’e ertesi yılda %21,8’e yükseldi. 1863 yılında Gout bir Ermeni’nin Aydın’da ki fabrikasını almıştı. Ancak 1865’de pamuk ürününde bölge de kuraklık yüzünden beklenen verim elde edilememiş, çalışma düzeni bu yörelerden gelecek olan pamuğa göre ayarlayan fabrikalar hammaddesiz kalmış ve çalışamaz olmuştu. Pamuk üreticilerinin borçlarını ödeyememeleri onu da büyük parasal bunalıma sürüklemiş, sonunda Gout iflasını ilan etmek zorunda kalmıştı<sup>380</sup>. 1870 yılına gelindiği zaman hepsi de demiryolu üzerindeki kentlerde bulunan 34 fabrika ortaya çıkmıştı. 700’den çok çırçır makinesinin kullanıldığı bu fabrikalar buhar gücüyle çalışıyordu<sup>381</sup>. Örneğin, Aydın’da Mergeryan’ın ve Asnosu Kukule’nin Sobice’de Fotyadioğlu’nun, Nazilli’de Hacı Şeyhzade Ahmed Efendi’nin, yine Nazilli’de,

---

<sup>375</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 98.

<sup>376</sup> Melih Gürsoy, “İzmir Sanayisinin Geçmişi Ve Bugünü” , **Son Yüzyıllarda İzmir Ve Batı Anadolu Sempozyumu Tebliğleri**, (Haz. Prof. Dr. Tuncer Baykara), İzmir, 1993, s. 128.

<sup>377</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 67.

<sup>378</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.m.**, s. 107.

<sup>379</sup> **A.g.m.**, s. 108.

<sup>380</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, 109-111.

<sup>381</sup> Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 54-55.

İstivraki'nin ve Atça'da ve İneabad da Lazopolü'nün buhar ile işleyen pamuk fabrikaları vardı<sup>382</sup>. 19. yüzyılın ortalarında Kuşadası'nda buharla işleyen fabrika olmasa bile, kaza'da pamuk üretimi dikkate değer yükseklikte üretiminde bir konuma sahip olup, Fransız mamulâtını takliden siyah ve kırmızı kavsale ve büyük harar ve çuvallara pamuk bezi nere ve imal ediliyor ve bunlar ihraç ediliyordu<sup>383</sup>.

Aydın bölgesinde yetiştirilen kapalı koza veya yerli pamuk (ki bunlara *Gossypium Herbaceum* cinsi pamuk da denilir) yetiştirilmekteydi. Kapalı koza pamuklar Cumhuriyet'in ilanından önce Aydın'da en fazla ekilen pamuk cinsiydi ki bu cins pamuk lifleri kaput ve bez imaline son derece elverişliydi. Durmadan ilerleyen teknik imkanlar bu türlü kumaşların dünya piyasalarında tutunarak, hızla rağbet kazanması başlıca pamuk memleketlerini ince ve uzun lifli pamuk yetiştirilmeğe yöneltmişti. Dokuma tezgahlarını da bu daha ince ve uzun lifli pamuklardan yapılan ipliklere göre ayarlayan büyük sanayi memleketlerinin dokumaları karşısında kapalı koza pamuk lifleri güçlkle ilerleyerek elde edilen ve pahalıya mal olan dokumalar tutunamamıştı. Böylece cumhuriyet devrinden önceki yıllarda Büyük Menderes bölgesinde pamuk ekilen sahalar çok daralmış ancak mahalli ihtiyaçlar ile dokuma tezgahları için bir miktar yerli pamuk üretilir olmuştu<sup>384</sup>. Bununla birlikte Aydın İlinde satış ve pazarlama süreci içinde incirin de yerli imalata konu edildiğini söylememiz gerekir. Çünkü incir işlenir ve kutulanırdı. Kaldı ki bu süreç içinde incirin yaş olması demek sütünün çok olması demektir ve inciri işleyen veya kutulayan amelelerin zoruna giden incirden çıkan bu süttten elleri yanarak yara olmasıydı. Bu yaralanmadan dolayı işçi çekilir ve işçi bulunamaz, bu yüzden İncirin Avrupa'ya ihracı gecikirdi. Halbuki, 19. yüzyılın sonlarında İzmir piyasası Aydın cihetlerinden yeni kuru incir malının ilk partisinden 120 çuval kadarının gelmesini büyük bir heyecanla bekler ve o senenin incir hasılatının tahminen ne kadar artacağı hesaplarını yaparken, işçilerin bu nedenle inciri işlemek istemeyişleri de kaygıyla düşündürürdü. Halbuki şehirde incir işleyenlerin

---

<sup>382</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1307, s. 760-761.

<sup>383</sup> Elif Yeneroğlu, "Aydın Vilayeti Salnamelerinde Kuşadası Kazası", **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001 s. 223.

<sup>384</sup> Süha Göney, **a.g.e.**, s. 419. İzmir civarında 20. Yüzyıl başlarında evlerdeki tezgahlarda halı ipliği, havlu, atkı, çorap, iç giyimi, yatak örtüsü türünde önemli bir tekstil imalatı varlığını koruyordu. I. Dünya savaşı yılları içinde bile pamuk dokumacılığı ev imalatı şeklinde özellikle de Aydın'da çok yaygındı. Murat Baskıcı, **a.g.e.**, s. 178-179.

sayısı neredeyse 3500'ü bulmakta, hatta incir işçiliğinden 5 kişilik bir aileye 17.500 para bile düşmekteydi. Kuru inciri kutulayan işçilerin gündeliği 15 kuruştan, 50 kuruşa hatta 60 kuruşa kadar çıktığı olurdu<sup>385</sup>. 19. Yüzyılda Aydın İlinde yerli imalatta önemli bir ürün olarak üzümünde yer aldığı görülmekteydi. Üzümünden elde edilen şarap, ispiroto ve benzeri ürünler ilin iktisadi hayatında önemli bir yere sahipti. Mesela Fransa'da bağlar kötü olduğu için, bu yüzden Bordo şarabı yapabilmek için İzmir'e gelen iki Fransız, 100 bin kantar yaş üzümü alıp, suyunu sıkıp, içine ispiroto katarak Fransa'ya götürüyordu. Kuru üzüm ihraç etme sıkıntısı yaşayan İzmir'deki tüccarlar için bu durum memnuniyet verici idi<sup>386</sup>.

Ancak Meclis-i Mebusan'a kadar ulaşan ve çözüm bekleyen sıkıntılar da yok değildi. Aydın Mebusu İsmail Sıtkı'nın da imzasıyla Meclise sunulan bir layiha da olduğu gibi hayli ilginç bir durum vardı ki artık Aydın ili ve çevresinin Amerika ve kapitalist Avrupa ülkelerinin iktisadi durumlarına göre üretim hareketi içinde olduğunu ortaya koyuyordu. Amerika ve Avrupa ülkeleri Aydın ve çevresinden bir sene öncesinde ithal ettikleri kuru üzümün ellerinde fazlaca olmasından dolayı ertesi sene Aydın ve civarından kuru üzüm almayınca üreticiler hem ürettikleri ürünlerin ellerinde kalması hemde yaptıkları masrafların karşılanmaması yüzünden büyük sıkıntı içine girmişti. Bölgeden elde edilen ürünün 800 bin kantarlık kısmının ne yapıp yapıp satılması gerektiği kalan kısmının 2/3'nün miktarının ise ayrılarak hamur haline getirilip ispiroto veya şarap üreticilerine satılması, yine bu kalan kısmından 1/3'nün ise saklanması, eğer bir sonraki sene ürün az olursa bu 1/3'lük kısmının takviye edilmesi veya yine ispiroto ve şarap üreticilerine satılması yolunda kullanılması isteniyordu<sup>387</sup>. Bununla birlikte Hükümetin üzerinde itinayla durduğu önemli bir hususta bölgede ürünlerin fiyatlarını Şura-yı Devlet-i Maliye ve Nafia Dairesi tarafından daima kontrol

---

<sup>385</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t.**, s. 259-261. 1841 yılında İzmir'de kuru üzüm tahta kasalarını yapan marangozlar Nikoli adındaki bir Rum'un başkanlığında bir lonca kurmuşlardı. Bu marangozların yaptıkları tahta kasalardan ihracatta daima şikayetler geldiğinden, hatta iadeler olduğundan tüccarlar lonca'yı tekrar tekrar hükümete şikayet etmişlerdi. Bu şikayetlerden bir sonuç alamayınca İngiltere'den yeni marangoz makineleri getirip Avrupa standartlarına uygun bir marangoz atölyesi kurmaya karar verdiler. Buna karşılık lonca üyeleri İngiltere'den ithal edilen marangoz makinelerini parçaladılar ve vilayet aracılığıyla ihracatçı tüccarlara bir ihtar mektubu göndererek lonca dışında böyle işlere izin vermeyeceklerini aksine davrananları şiddetle cezalandıracaklarını bildirdiler. Bu ihtar etkisini göstermiş olacak ki 1887 yılına kadar İzmir'de modern bir marangoz atölyesi kurulamadı. Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 57-58.

<sup>386</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s.127 ve 138.



altında tutulmasıydı. Devlet böylece hem üreticinin zarar görmesini engelliyor hem de ürünlerin alıcıya yüksek fiyatlarla satılmasının önüne geçmeye çalışıyordu. Aydın ilinde Aydın İdare Meclisi üzüm fiyatlarını belirlemiş, isteyeninin istediği fiyattan üzüm satmasının önüne geçmeye çalışmıştı. Aydın İlinin imalat sanayisinde önemli bir yeri bulunan kuru üzümler ise ayrı bir kategoride fiyatlandırılmıştı. Kaldı ki, İzmir Kazası Belediye Meclisinde belirlenen ve yürürlükte olan Nizamnameye de dayanarak, gerektiğinde kuru üzüm fiyatlarının düşürülebildiği de görülebiliyordu<sup>388</sup>. Aydın ilinde özellikle şarap üretiminde etkin olduğunu bildiğimiz gayrimüslimlerin, Aydın'a bağlı Karacasu kazasında birkaç sene önce bağları varken, şimdi bağlarının harap olduğu ve şaraphanelerinin de eski durumunda bulunmadığı gerekçesiyle talep edilen 2600 guruş tutarında ki zecriye rüsumunu ödemek istemediklerine dair ilginç bir durum yaşanmış, fiyatlar üzerindeki hassasiyetini vergiler üzerinde de gösteren Osmanlı Hükümeti, gayrimüslimlerin halkın bağlarından hala ürün almakta olduğu, bağcılığın mahvolmadığı, şaraphanelerin işleyip üretimin devam ettiği yönündeki ihbar sonrası derhal olay hakkında incelemeler başlatmıştı<sup>389</sup>.

Aydın ilinde imalat sektörü içinde yer vermemiz gereken önemli bir diğer üründe zeytinyağıdır. 1880'ler de Aydın'da, 500.000 kıyyeden, 1.000.000 okkaya kadar zeytinyağı üretimini olduğunu göz önüne alacak olursak ve aynı zamanda<sup>390</sup> Aydın'da 19. yüzyılın ortalarında 11 bin kıyye dolayındaki zeytinyağı üretiminin de ilerleyen yıllara göre düşük oluşunu, henüz yağ çıkarma sanayinin burada kurulmamış olmasına bağlayabiliriz. Saadet Tekin, hazırlamış olduğu Tezinde, "Bu bölgenin özellikle zeytin yetiştirmeye çok elverişli olması ne kadar ilkel olursa olsun bir yağ çıkarma sanayisinin gelişmesine yol açması doğaldı; ne var ki belirli bir gelişme düzeyine erişmiş olan bu sanayi iyi kalite yemeklik yağı ve sınai amaçlarla kullanılan yağları üretmekte başarı sağlayamadığı anlaşılmaktadır" demekte; bunu 19. yüzyılda Batı Anadolu'nun Fransa'ya ve İtalya'ya zeytin ve zeytin ezmesi ihraç ederek bunlardan üretilen zeytinyağı ithal etmesine" dayandırmaktadır<sup>391</sup>. Buna ayrıca Abdullah Martal'ın eserinde bölgede bol miktarda yetiştirilen zeytin'in yağ sanayi için büyük bir potansiyel

---

<sup>387</sup> Meclis-i Mebusan: Levayih ve Tekalif-i Kanuniyye ve Encüme Mazbatası, a.g.e., s. 251-252.

<sup>388</sup> B.O.A., DH. İD., 12 CA 1333.

<sup>389</sup> B.O.A., A. MKT. NZD., 1 R 1273

<sup>390</sup> Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1300 , s. 172.

oluşturmasına karşı, bu dalda uzun zaman eski üretim biçimlerinin kullanılmasıyla yetinilmesini yabancı tüccarların ve onlara aracılık eden yerli azınlıkların yağ ticaretinden sağladıkları çıkarları kendileri için görmelerine ve fabrikalar kurmak için fazla çaba göstermemelerine bağladığı<sup>392</sup> görünüşünü eklemek hiçte yanlış olmaz. Nitekim 1886 yılında Hadkinson Aydın'da bir pamukyağı fabrikası açılmasına öncülük etmişti. 1891'de de bir zeytinyağı fabrikası meydana getirip; yemeklik yağ, yağı çıkarılmış olan zeytin posası, bir kez daha ezilip yağlama işlerinde kullanılan daha düşük kalitede yağ ve ayrıca bunlardan başka üç tür yemeklik yağ daha üreterek en sonunda elde edilen posada çok iyi kalite sabun yapımında kullanılabilen zeytinyağının yan ürünlerini üretmişti. Fabrikaların da bu yolla elde edilen zeytin posasını kendisi işlemeyen Hadkinson, bunları İzmir'de bir sabun fabrikası bulunan R. Rose adlı bir İngiliz'e satıyordu<sup>393</sup>. 1900 yılına geldiği zaman Hadkinson Batı Anadolu'nun en büyük yağ üreticisiydi. Tüccarlıktan sanayiciliğe geçen bu İngiliz'in Batı Anadolu'da sahip olduğu 10 zeytinyağı fabrikası İzmir'e yerleşmiş İngiliz tüccarlarının yağ üretimine duydukları ilgiyi artırıyordu<sup>394</sup>. Üreticiler yağı doğrudan piyasaya süreceklerine, hasat esnasında zeytinlerin tüccarlara satılması tercih ediliyor, bu zeytinler, külliyetli miktarda zeytin alan satan fabrikalar tarafından satın alınıp yağları bizzat çıkarılıyordu<sup>395</sup>.

İncelediğimiz dönem içinde tütünün de işleniyor olmasını gözardı edemeyiz ama bu tür tütün işleyen fabrika veya sınai kuruluşlara Aydın İlinde ratlayamıyoruz. Mesela 19. Yüzyılın sonlarında; 1889 yılında Reji tüm Aydın vilayetinde üretilen yaklaşık 2.000.000 kg. tütünün 1.100.000 kg.'ını üreticiden almak suretiyle, kuruluşundan 1 yıl sonra 1884 yılında İzmir'de kurduğu tütün fabrikasında işlemekteydi<sup>396</sup>. Aydın ilinin iktisadi hayatında ticari önemi kadar sınai önemi bulunan palamuttan da tanen üretimi söz konusuydu. İngilizler, 1891 ve 1909'da birisi ünlü Whittall ailesine ait olmak üzere

---

<sup>391</sup> **A.g.t.**, s. 122 ve ayrıca bkz. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 117.

<sup>392</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 143-144.

<sup>393</sup> Ashında Aydın İli'nde sadece yabancı kapitalinin işletmelerinde üretilen sabunlar alışverişte konu olmuyor, yerli sabun üretimi de yapılıyordu. Aydın'da Bosnalı Ömer Muharrem adlı bir yerli girişimcide meşhur sabun üretimini yıllardır sürdürüyordu. Öyle ki, bu imalatçı İzmir'de Belediye civarında, Dutlu sokak, 5 numarada büyük bir mağaza açmış, ününü Aydın'dan İzmir'e taşımıştı. **Ahenk**, 9 Teşrin-i Sani 1332.

<sup>394</sup> Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 63-64; ve ayrıca bkz. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 117-120.

<sup>395</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsni, **a.g.e.**, s. 202.

İzmir’de iki tanen fabrikası kurdular. Whittall fabrikası hammadde olarak yerel palamutları kullanıyordu. 1913 yılında bu iki fabrika 2.911 ton en iyi kalite tanen üretti. Bu miktar yurt içi gereksinimi tamamen karşıladığı için artan 1.084 ton tanen Avrupa’ya ihraç edildi<sup>397</sup>.

Aydın ilinde kapitalist azınlık sermayesinin alanlarını genişletip, servetini büyütmesiyle doğru orantılı olarak üretim tekniklerindeki gelişmenin en önemli örneğini Meyan balı fabrikaları oluşturmaktaydı. Kapitalistlerin sanayi alanındaki ilerlemeleri son derece düzensiz ve başıbozduktu. Bu tür fabrikalar şehrin kalkınmasına yönelik nitelik taşımamaktaydı ve yabancı sermayenin tekeli faaliyetlerine yönelikti. Nitekim nizamların tatbiki hususuna dikkat edilmesine rağmen aslında yabancı tebaahıların ruhsatsız fabrika ve imalathane açıp işletmelerine her zaman müdahale edilmediği anlaşılmaktadır. Nitekim 1854’de bir İngiliz şirketi olan Mac Andrews ve Forbes ruhsat almaksızın Aydın’da bir meyan balı fabrikası açmıştı<sup>398</sup>. Bu şirketin kuruluş amacı meyan kökünden meyan balı üretmek ve ihraç etmek idi<sup>399</sup>. İçki ve şekerleme imalatıyla tütünün işlenmesinde de kullanılan meyanbalı’nın Avrupa ülkelerinde ve özellikle İngiltere de geniş bir pazarı vardı<sup>400</sup>. Şirketin ilk fabrikasını Aydın’da açmasından sonra, 1860’da İngiliz ve Rus tebaahıların birlikte kurdukları Nazillide ki meyan balı fabrikası bunu takip etmişti. Bu fabrikada ruhsatsız açılmıştı. Nazilli de meyanbalı fabrikası kurmak isteyenlerden Mac Andrews’un vekiline kimden izin alarak fabrikanın yapıldığı sorulduğunda Aydın ve Nazillide izinsiz olarak yapılan fabrikalara bir şey denilmemesinden cesaret aldıklarını belirtmişti<sup>401</sup>. İzinsiz fabrikaların açılmasından da öteye giden bazı durumlarda oluyordu. Mesela İngiltere ve Rusya tebaalı Mister Andros ve Kurulis ve Atanas’ın Aydın’ın Nazilli kazasında Ruhsatsız işlettikleri meyan balı fabrikalarından başka, bu fabrikada kullandıkları maden kömürü ocağını da kanun dışı bir şekilde gizlice işlettikleri yolundaki ihbarın İzmir Valiliğince değerlendirilip bunlara engel olunması istenmişti<sup>402</sup>. Toprak sahipleriyle yapılan

---

<sup>396</sup> Oktay Göktemir, **a.g.m.**, s. 328.

<sup>397</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e** 121 – 122.

<sup>398</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.m.**, s. 106.

<sup>399</sup> **A.g.e.**, s. 111.

<sup>400</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 96.

<sup>401</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.m.**, s.106.

<sup>402</sup> **B.O.A., MKT. MVL.**, 21/ Ra / 1277

anlaşmalar gereğince ya toprak sahipleri kendi tarlalarında yetişen meyanköklerini toplayıp şirketin çeşitli yerlerde kurmuş olduğu depolara getiriyor ve getirdikleri miktara göre para alıyor yada şirketin tuttuğu paralı işçileri bu tarlalar da çalışarak kökleri topraktan çıkarıp depolara teslim ediyorlardı. Köylüler meyan bitkisini tarlalara zararlı ve değersiz saydıkları için şirketin ham madde bulması on derece kolaydı o kadar ki köylüler nasıl olsa tarladan temizleyecekleri meyan bitkilerini toplamaları için kendilerine üste para verilmesini anlamakta güçlük çekiyorlardı. Depolardan fabrikalara ulaştırılan kökler burada temizlenip balyalanıyor veya buhar gücü ile çalışan makineler tarafından meyanbalı haline getirildikten sonra ihraç edilmek üzere İzmir'e gönderiliyordu<sup>403</sup>. 1875'de Abacıoğlu adında bir Ermeni'nin kurduğu bir şirket İngiliz şirketiyle rekabete girerek Söke ve Aydın'da iki fabrika açtı. Toprak sahiplerinin ve İngiliz şirketi hesabına çalışan köylülerin topladığı köklere İngiliz Şirketinden daha yüksek bir fiyat ödeyen Abacıoğlu başlangıçta büyük başarı kazandı. Yüksek fiyatın çekiciliğine dayanamayan köylüler eskiden İngiliz şirketi için topladıkları kökleri Abacıoğlu'nun depolarına götürmeye başladı. Mac Andrews ve Forbes bu Ermeni şirketi'nin ihracat olanakları kısıtlanırsa kendisinin dünya'da rakipsiz kalacağını bildiği için tüm çabalarını bu amacı gerçekleştirmek yolunda harcadı ve sonunda Abacıoğlunu saf dışı bırakacak faaliyetlerde bulundu ve Abacıoğlu tüm faaliyetlerini durdurmak zorunda kaldı<sup>404</sup>. Ancak Abacıoğlu'nun meyanbalı üretimini durdurması bölgede ki tekeli faaliyetlerinin sona erdiği anlamına gelmemekteydi. Çünkü, Çine'de Abacıoğlun bir un fabrikası mevcuttu<sup>405</sup>. Aslında Mac Andrews ve Forbers pazara hakim olma ve rakipsiz kalabilmek için bu gibi pek çok davranışlara giriyordu. Bir başka örneği de, Aydın'ın umurlu köyünde izlemek mümkündür. Bir şirket, bir araziyi kiraladığında, bu arazide ki meyan kökleri o şirkete ait olur, bu meyan kökleri başka bir tüccara satılamazdı<sup>406</sup>. Nitekim Aydın'ın umurlu köyünde Hasan Bey bir tarlaya sahipti ve Hasan Bey Almanyalı Simon isimli bir tüccara bu arazisini kiralamıştı. Bu, o tarladaki meyan köklerini Tüccar Simon'un ve onun şirketi tarafından toplanacağı anlamına geliyordu. Forbes şirketi bunu önlemek, Tüccar Simon ve şirketini saf dışı bırakabilmek için müdahalelerde bulunmuş ve en sonunda olay, İzmir mahkemesine

<sup>403</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s.112 , ve ayrıca bkz. Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 119 – 120.

<sup>404</sup> **A.g.e.**, s. 112-113.

<sup>405</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1307 s. 760.

intikal etmişti<sup>407</sup>. Burada tekrar hatırlatmakta yarar gördüğümüz nokta Aydın ilinde ki sermayedar gurubun aynı zamanda hem toprak sahibi hem de tüccar olduğudur. Sermaye birikimi sahipleri arasında bir sömürge kaygısı ve kavgası vardı. İzmir’de oturan bir tüccar ve Aydın’da kiraladığı meyankökü tarlaları sahibi Almanyalı Simon ile İngiliz Forbes adlı tüccarın onun tarlalarından zorla kök ihraç etmesiyle patlak veren sorun, Hariciye Nezaretine bildirilmişti. İşin ilginç yanı sefaretler bu olayın “musalaa-ı senedden müsteban olacağı vechle” yani “uzlaşıcı senedin açık olduğu şekliyle”, “ifa-yı muktezasınca” yani kanun ne ise o şekilde çözülmesi yolunda bir cevap vermişti. Bu da bu tip olayların çok sık yaşandığını, olayların tek tek incelenmesi yerine, adeta geçirildiğini ortaya koyar nitelikteydi<sup>408</sup>. Osmanlı Hükümeti 1879 yılında meyانبalı ihracatından alınan vergiyi kaldırınca MacAndrews ve Forbes şirketi büyük bir genişleme dönemine girmiş, Aydın’da ikinci bir fabrika daha açılmıştı. Ancak 1881’den sonra şirket ile Osmanlı Hükümeti arasındaki ilişkiler bozulmaya başlamış, 1881’de şirketin üretim hacmine göre hesaplanan verginin %167 artırıldığı ve bu artışın 1879’dan beri geçerli sayılacağı bildirilince şirket dava açmış, ardından 1888’de meyانبalı ihracatından alınan vilayet payı iki misline çıkarıldığı zaman şirket bu ek vergiyi ödememekte direnmiş ve şirket ihracatını durdurmuş, sonunda haklı olduğu anlaşıldıysa da, depolarındaki 33.780 ton meyانبalı tamamen çürümüştü<sup>409</sup>.

Forbes firmasının ikinci büyük rakibi 1886 yılında yine Aydın’da bir meyana balı fabrikası kuran bir Alman şirketi idi. Bu şirket hammadde sağlamayı garanti altına almak için bir kısım tarlaları 9 yıl süreyle kiralamıştı. Ürettiği meyana balını Almanya’ya ihraç eden fabrika kısa zamanda başarıya ulaştı. Forbes şirketi Alman Şirketine doğrudan etkili olamayacağı anlaşıncı İstanbul’da İngiltere elçiliği kanalıyla konuyu halletmeyi düşündü ve İngiltere büyükelçiliğine başvurarak Alman rekabetinin önlenmesi gerektiğini, aksi halde İngiltere çıkarlarının ciddi şekilde zedeleneceğini bildirdi. İngiltere Büyükelçiliği bu konuda herhangi bir şey yapabildi mi bilmiyoruz, fakat Forbes’in bu müracaatından tam iki hafta sonra, kimlikleri belli olmayan 200 silahlı kişi Alman şirketinin depolarını basarak on bir bekçiyi ağır bir şekilde yaraladı,

---

<sup>406</sup> B.O.A., Y.MTV., 309 / 119, 15 R. 1316.

<sup>407</sup> B.O.A., D.H. MKT., 1461/91, 22/R/1305, ve ayrıca bkz. B.O.A., D.H.MKT., 1451/55, 09/M/1305.

<sup>408</sup> B.O.A., DH. MKT., 30 Z 1304.

<sup>409</sup> Orhan Kurmuş, a.g.e, s. 113-114.

iki bekçiyi öldürdü, ve depolarda bulunan bütün meyan kökü ve meyan balı stoklarını tahrip etti. Depolarında satacak malı kalmayan ve siparişleri zamanında karşılayamayan Alman firması, kısa bir zaman sonra fabrikalarını kapatmak zorunda kaldı. Alman şirketinin kapanmasından sonra Forbes şirketinin Türkiye’de hiç rakibi kalmamıştı. Ancak şirket bu kez de Çarlık Rusya’nın Kafkasya’da imal edilen meyan balı ihracatı rekabetiyle karşılaştı. Forbes şirketi ülkedeki tekeli konumunu uzun süre korumasını biliyorsa de dünya meyan balı ihracat pazarlarında karşılaştığı rekabet yüzünden bir süre sonra Türkiye’de ki fabrikalarını kapatmak zorunda kaldı<sup>410</sup>. Mac Andrews ve Forbes şirketi zaman içinde bölgedeki tekeli konumunu yitirdi. Tekeli konumunu yitirmesinde ihracat pazarında önce Alman şirketlerinin sonra da Amerikan tröstünün rekabeti etkili olmuştu<sup>411</sup>. 1927 yılına gelindiğinde Nazilli’de ki meyan kökünün Fransız şark sanayi şirketleri tarafından işlendiği ve piyasalara sevk edildiğinden bahsedilir olmuştu<sup>412</sup>.

Ticaret kapitalinin örgütlediği ve dış pazara yönelik önemli bir ticaret ürününü ürettirip, bölgeden ihracına olanak sağladığı imalat sanayinin diğer önemli bir dalı da dokumaydı. Bu tür ürünlerin başında da halı geliyordu. Geleneksel olarak halıcılık, köylülerin tarımsal gelirlerini genişletmek amacıyla uğraştıkları bir ev sanayi idi. Batı Anadolu halıları için dış ülkelerde hazır alıcı bulunuyordu<sup>413</sup>. 1860’lara kadar Batı Anadolu’da halıcılık, köylülere sipariş üzerine iş yaptıran Türk tüccarların denetimi altındaydı<sup>414</sup>. 1870’li yılların başında halı üretiminde yılda 2.160.000 kuruş değerinde 270.000 okka yün tüketilmekteydi. Bu yünlerin okkası ortalama 8 kuruştan çevre köylerden satın alınıyordu. 1872 yılında İzmir’den 9.000.000 kuruş değerinde 91.800 metre kare halı ihraç edildi. İhraç edilen ülkelerin başında Büyük Britanya gelmekte onu, Fransa ardından Avusturya ve onu da İtalya izlemekte idi. Ayrıca İstanbul ve İskenderiye’ye de İzmir’den halı gönderiliyordu<sup>415</sup>. Yavaş fakat sağlam bir biçimde ilerleyen İngilizler 1880’lerin ortalarına gelindiği zaman Batı Anadolu’da halıcılığı

---

<sup>410</sup> Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 66

<sup>411</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 115.

<sup>412</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 120.

<sup>413</sup> **A.g.e.**, s. 101.

<sup>414</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 129; Örneğin İzmir’de 1860’da Hacı Ali Efendi 3000 aileye iş veriyor ve 84.000 m<sup>2</sup> ihracat yapıyordu. Geniş bilgi için bkz. İlhan Tekeli, **a.g.m.**, s. 81.

<sup>415</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 101 ve 103, ve ayrıca bkz. Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 129-130.

tekelleri altına almışlardı. Merkezleri İzmir’de bulunan 6 büyük ticaret evi halı ipliklerinin eğrilmesinden ihracata kadar bütün üretim sürecini eline geçirmişti<sup>416</sup>. 1885’lerde İngiliz sermayedarlarının, ticaret evleri iplik boyama atölyeleri ve aracı örgütler yoluyla halıcılığı tekellerine almalarıyla, İzmir’in ihracatında halının payı 1886’da %3.6, 1887’de %5.3, 1889’da %7.1’e yükseldi. 1890/91 tarihli Aydın salnamesine göre vilayetin çeşitli yörelerinde bir yılda dokunan halı ve kilimlerin toplamı 400. bin arşını bulmakta, ve seccadelerin sayısı 200.000’i aşmaktaydı. Bu miktarın üretim değeri 1.5 milyar, ihracat geliri ise 15 milyon kuruştur<sup>417</sup>. Bölgede halıcılığı tekelleri altına alan bu ticaret evleri, geniş bir iplik eğirme, iplik boyama ve aracı örgütü yaratmışlardı. Komisyoncular aracılığıyla toplanan yünler, ya bağımsız iplik üreticilerine, yada gelişmiş iplik atölyelerine dağıtılıp iplik haline getiriliyordu. Üretilen ipliğin çok büyük bir bölümü evlerinde çalışan köylüler tarafından eğriliyordu. Köylüler ve fabrikalardan toplanan iplikler, bundan sonra boyanmak üzere bu işte uzmanlaşmış köylere veya İzmir’de Rumlar tarafından çalıştırılan 15 iplik boyama fabrikasından birine gönderiliyordu<sup>418</sup>. İngilizlerin bu işlere organize olarak girdikleri 1864 yılından itibaren toplanan yünlerin iplik atölyelerine verilmesi ve buradan toplanan yünlerin iplik atölyelerine verilmesi ve buradan alınan ürünlerinde halı dokumak için örgütlendirilmiş köylere dağıtılması ile işlev ticari bir yön almıştı<sup>419</sup>.

İpliklerin boyanmasında en çok kullanılan madde kökboya bitkisiydi. Kökboya’nın bölge de yüzyıllarca önemini sürdürdüğünü görüyoruz. Dikkat çeken bir durum, 18. yüzyılın ortalarında Türk boya sanayisinin casusluğuna el atan Fransızların İzmir konsolosu Peleran’ın tüccar Guerin’le birlikte “Kökboya’nın sırrını” konu ettikleri raporlarını Fransa Kralına gönderişlerinde de görülüyor. 1 Ekim 1731 tarihli rapor oldukça ilginçtir<sup>420</sup>: “...İzmir’deki boyacılar pamuk ipliğini kökboya’yla nasıl boyadıklarını anlatmak istemediler. Fransızlar’ın bunu öğrenmeleri durumunda, kendi fabrikalarında imal ederek, Türk boyacıların zarar göreceğini söylediler. Guerin, yine de bilgiler toplamayı başardı. Üretim raporunu anlaşılır duruma getirdi. Öğrendiğime

---

<sup>416</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 102.

<sup>417</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 130.

<sup>418</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 102.

<sup>419</sup> **19. yüzyıl İzmir Fotoğraları**, (Haz. Çınar Atay), Stil yay., İstanbul, 1997, s. 218.

<sup>420</sup> Yaşar Aksoy, **Bir kent Bir İnsan; İzmir’in Son Yüzyılı- S. Ferit Eczacıbaşı’nın Yaşamı Ve Anıları**, İstanbul, 1986 s. 46-47.

göre, Antalya’da pamuk ipliğini daha güzel ve sağlam biçime getirmek amacıyla kırmızıya boyuyorlardı. Yalnız, Diyarbakır’daki kırmızıyı hiçbiri elde edememekteydi. Oradaki konsolostan bilgi istemek gerekiyordu.”Bu durum 19. yüzyılın ortalarına kadar da İngilizler açısından başka şekilde tezahür etti. Şöyleki: İngilizler İngiliz kumaşı ithal ediyorlar, üzerine İzmir’de desen bastırdıktan sonra yine İzmir’de satışa sunuyorlardı<sup>421</sup>. İngilizler 1860’dan önce İngiliz sanayi terbiye ve boya işlerinde ithal edilen tarımsal hammaddelere bağlıydı. Kırmızı boya kökü (kökboya) İzmir çevresinden ithal ediliyordu, ve Tür kırmızısı denilen sabit kırmızı renk vermesi nedeniyle bütün tekstil alanında çok tutuluyordu<sup>422</sup>. İzmir’e getirilen kökboya, 2,5-3 kantar çeken çuvallarda teslim edilmekte; İzmir’de yapılan satıştan sonra balyalara preslenmekteydi. Bu bitki, Fransa, İtalya ve Yunanistan’da da yoğun olarak yetiştirilmesine rağmen, Küçük Asya’da yetişen cinsine bu kadar talep olması, buradaki ürünün kalitesini gözler önüne serer nitelikteydi<sup>423</sup>. 1873’de 1.450.000 Avusturya Florini değerinde 18.000 balya kökboya İzmir’den ihraç edilmişti<sup>424</sup>. 19. yüzyılın sonlarına doğru kökboya hala ticari önemini korumakta, İngiltere bu üründe en büyük alıcı konumunda bulunmaktaydı.<sup>425</sup> Ancak 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde, boya üretimine mahsus bitkilerden killi olan topraklarda yetişip büyüyen kökboya bitkisi artık rağbetten düşmüştü<sup>426</sup>. Ticari tekelin bölge de dokuma üzerinde iplik boyamadaki aşamada, anilin boyası ön plana geçmişti. Çünkü Köylüler boyama maddesi olarak Almanya ve Belçika’dan getirilen anilin boyalarını kullanıyorlardı. İpliklerin anilin ile boyanması pekala İngilizlerin işine geliyordu<sup>427</sup>. İplikler boyandıktan sonra İngilizlerin komisyoncuları köyleri teker teker dolaşp İngilizlerin istediği miktarı ve ölçüleri bildirip, dokumacılara dağıtılmak üzere iplikleri köy muhtarlarına teslim ediyorlardı<sup>428</sup>. Halıların pamuklu iplikten dokunan bir altlık üzerine dokunduğu zaman daha sağlam ve daha düzgün olduğunun anlaşılmasıyla bu iş için gerekli olan kaba pamuk ipliğini dokumak üzere Manisa, Aydın ve Nazilli’de

---

<sup>421</sup> Frangakis- Syrett, “İzmir’de Pamuk Ve Kumaş Ticareti”, **Osmanlı’da Toprak Mülkiyeti Ve Ticari Tarım**, (Haz: Çağlar Keyder-Faruk Tabak), İstanbul, Tarih Vakfı Yurt yay., 1998, s. 106.

<sup>422</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e**, s. 77.

<sup>423</sup> Karl von Scherzer, **a.g.e**, s. 69.

<sup>424</sup> **A.g.e**, s. 134.

<sup>425</sup> Abdullah Martal, **a.g.e**, s. 92.

<sup>426</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsni ,**a.g.e**, s. 31.

<sup>427</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e**, s. 102.

<sup>428</sup> **A.g.e**, s. 103.



üç fabrika kurulmuş<sup>429</sup> bu sayede bölgede halı üretimi 1884'de 155.000 metre kareye, 1893'de 368.000 metre kareye yükselmişti<sup>430</sup>. Bundan sonraki aşamada dokumacılığın gelişiminde büyük yararı olan Demiryolu ile<sup>431</sup> halıların dokuyuculardan toplanıp, boyutlarına göre sınıflandırılıp, balyalanıp İzmir'e gönderildi. Bu işi de yine Rum ve Ermeni Komisyoncular, köylerden muhtarlar aracılığıyla dokunmuş halılar teslim alarak yapıtlardı<sup>432</sup>.

Batı Anadolu'nun İran'dan sonra en çok halı dokuyup ihraç eden yer olmasının nedeni parça başı yapılan iş için ödenen ücretin çok düşük olmasıydı. 1893 yılında İzmir'in halı ihracat değeri 7,5 milyon franga çıkmış, ihracatın %70'e yakın kısmı İngiltere'ye yapılmıştı. 19. Yüzyılın sonlarına kadar halı üretim ve ihracatını tekellerinde tutan İngilizler, sipariş üzerine iş yaptırmının kendilerine sağladığı yüksek kazançlar nedeniyle üretimin modernleştirilmesi yönünde çaba göstermedi. Böylece halıcılık, birkaç iplik eğirme ve boyama atölyesi dışında, büyük ölçüde bir ev sanayi biçiminde varlığını sürdürdü<sup>433</sup>. Aydın vilayeti halıları Avrupa devletleri tarafından beğenilmişti. Yapılan taklit halılar bile bu halıya benzememişti. Halılar bir çok yere ihraç edilmekteydi. Avrupa'daki evlerin odaları Türk halıları ile süslüydü. Nefs-i İzmir'de dahi bir çok evler vardı ki halı üretimi konusunda epeyce gayretli bir yer tutmuşlardı. İzmir'de bulunan halı sanatkarları az vakit içinde ticaret alanlarını çok genişleterek, hali hazırda Avrupa'dan ve Amerika'dan gerek doğrudan doğruya ve gerekse aracı ile bir takım siparişler alıyorlar, buradaki üretim yerlerinde istendiği miktar halı bulunmaz ise Anadolu dahilinde bulunan şubelerinden istiyorlardı. İzmir'in beş sene içindeki halı ihracatından dolayı bir istatistik elde ettik. Vilayetdeki servet kaynaklarından en mühimi olan böyle bir ticaretin durumunu anlamak büyük faydaya

---

<sup>429</sup> **A.g.e.**, s. 103.

<sup>430</sup> İlhan Tekeli, **a.g.m.**, s. 81-82.

<sup>431</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 92.

<sup>432</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 103.

<sup>433</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 130. Kişilerin satın alma gücünün düşüklüğünün yanı sıra hem tarımda hem de imalatta hakim yapı olarak kalan küçük üreticilerin yeterli sermayeye sahip olmayışları olgusu da yeni üretim tekniklerine ve daha yüksek tüketim seviyelerine geçilmesini engelliyor, geleneksel toplum yapısının çözülmekte gecikmesi yada direnmesi ise bilgi beceri sahibi işgücünün oluşmasını kısıtlıyordu. Ulaşım imkanlarının emperyalist güçlerin piyasa çıkarları doğrultusunda gecikmesi de iç piyasanın bütünleşmemesine yol açıyordu. Bütün bu unsurları 1908'de İstanbul'daki İngiliz Konsolosu şöyle özetliyordu: "...haberleşme, ulaşım imkanlarının yokluğu, yoksulluk, nüfusun cahilliği ve umursamazlığı ve ülkenin hala oturmamış olan politik istikrarsızlığı gibi üstesinden gelmesi gereken büyük güçlükler vardır." Geniş bilgi için bkz. Murat Baskıcı, **a.g.e.**, s. 227-228.

sebepler olacağından belirtmekte yarar görüyoruz. İngiltere ve Amerika'ya gönderilen halıların balyasının ağırlığı ortalama olarak 230 kilogramdı. Fransa ve Avrupa'nın diğer taraflarına gönderilen balyaların ağırlığı ise 170 kilogramı aşmaktaydı. Bu halıların toplam kıymeti 4-5 milyon franka baliğ olmuştu<sup>434</sup>. Batı Anadolu'da 1884'de 155.000 metrekare olan yıllık halı üretimi 1893'de 367.876 metrekareye yükseldi. Halı ihracatının %70'e yakını İngiltere'ye yapılıyordu. 1872 – 1893 yılları arasındaki 21 yıllık süreçte halı üretiminin 4 kat artmasına rağmen, üretim tekniklerinde önemli bir değişiklik görülmemekteydi. Avrupa'da ki bu tür gelişimler olsa bile Ticari kapitalizm fason imalat üzerindeki etkisini bölgede sürdürüyordu, ve İzmir'in 1911'lerde yıllık halı ihracı 8-9 milyon frank tutarındaydı<sup>435</sup>.

Bu yıllarda, halıcılık işinden daha fazla kar elde etmeyi amaçlayan yabancı tüccarlar İzmir'de Doğu Halı yapım şirketini (Oriental Carpet Manufactures Ltd.) kurdular. Bundan sonra köylüklerin dokuduğu halılar için hammadde temin etmek güçleşmiş ve bu parça başına yapılan işlerin pazarlanmasında köylüler yalnız kalmışlardı. Sözü geçen şirket, yaklaşık 40 yıllık bir süre içinde (1880 – 1920) Batı Anadolu'da kurduğu birbiriyle kenetlenmiş dokuma atölyeleri, kapitalist ev sanayi ve iplik eğirme fabrikalarından oluşan büyük bir ticari ağ geliştirmiş, 1913 yılında yabancı olan rakiplerini tamamen ortadan kaldırıp halı imalat ve ihracatını yapan tek yabancı şirket durumuna gelmişti ki, şirkete ait ip eğirme fabrikaları Türkiye'nin o zaman ki toplam fabrika ipi üretimini %80'ini oluşturmaktaydı<sup>436</sup>. Açıkça görülmektedir ki, artık Aydın ili'nde yerli imalat sanayiine mekanik güç ve işleyiş sokularak eski şehir sanayiine yıkıcı bir darbe olmuştu. Ancak S. Ayata'nın da belirttiği gibi, bu dönemde toplam üretimin küçümsenmeyecek bir miktarı %42'si evler de yani kapitalist ev sanayi örgütlenmesi çevresinde yürütülüyordu<sup>437</sup>. Şirket 1920'lerde gerilemeye başlamış, ve 1930'larda yok olmuştu<sup>438</sup>. Özetle, 19. yüzyıl ortalarından 20. yüzyıla kadar uzanan bir süreçte, ülke genelinde olduğu gibi Ege'de de yerli dokuma sanayi, Avrupa'nın fabrika

---

<sup>434</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t.**, s. 231-232.

<sup>435</sup> "Melchior Thamm'ın İzmir'i: Kasım 1911", İlhan Pınar, **Hacılar, Seyyahlar, Misyonerler ve İzmir, Yabancıların Gözüyle Osmanlı Döneminde İzmir:1608-1918**, İzmir, 2001, s.364.

<sup>436</sup> Sencer Ayata, **Kapitalizm Ve Küçük Üreticilik: Türkiye'de Halı Dokumacılığı**, Maya yay., Ankara, 1978, s. 38-39, ve ayrıca bkz. Erkan Serçe- Sabri Yetkin, **a.g.m.**, s. 24

<sup>437</sup> **A.g.e.**, s.38.

<sup>438</sup> **A.g.e.**,s.39.

ürünleri karşısında bir yaşam kavgası içine girdi. İhracatta geleneksel bir payı olan halıcılık bir yana bırakılırsa, dokumacılık sektöründe üretim, tüketimin bir bölümünü karşılayabiliyor ve yurt dışından her tür dokunmuş eşya ithal ediliyordu. Bölgenin çeşitli yerleşim birimlerine yayılmış el tezgahı dokumacılığında üretim ancak geçimlik düzeyindeydi. Örneğin, Bozdoğan'a bağlı üç köy halkı geçimlerini, çuval, torba, heybe ve kendi eğirdikleri ipe dokudukları çeşitli kumaşlardan sağladıkları gelirle sürdürmekteydi<sup>439</sup>. Aydın ili halkı dışarıdan gelen malın kaliteli ve ucuz olmasından dolayı ithal mallarına rağbet gösterdikçe, içte yapılan malın değeri düşüyordu. Yabancıların getirip sattıkları dokumalar köylerin küçük tezgahlarına galip gelmiş durumdaydı. Aydın ili halkı dokuma ürünü ihtiyacını pekala kendi de karşılayabilecekken ithal mallarına yönelmesi toplum ihtiyaçlarının dış müdahalelerle değişmesine, ihtiyaçlarla kaynaklar arasındaki uyumun hızla bozulmasına sebep olmuştu. Öyleki, Aydın ilinin ihracatının çoğunlukla tarım ürünlerine ithalatının ise genellikle sanayi ürünlerine dayanması; şehrin iktisadi hayatının kapital düzene doğru makas değiştirmesinin en açık kanıtı olarak karşımıza çıkmaktaydı.

19. yüzyılın henüz ortalarına gelmeden önce, Aydın Güzelhisar'ında dokumacılığa ve dokumacılığın yan dallarına dair 20 tür mesleğin var olduğu görülmekteydi ve bu da şehirde dokumacılığın gelişmiş olduğunu göstermekteydi. Ayrıca bu fikrimizi, sadece dokunmuş mensucati satan tüccar olan bezzazların şehirdeki sayılarının 16 olması da destekler niteliktedir<sup>440</sup>. Bozdoğan kazasında donluk bez ve meşin ve Sahtiyân ve Biresse köyünde kıl torba ve çul ve çuval imal edilmekte, ahalinin bu yüzden harice ihtiyacı olmadığı gibi sözü edilen eşyalar Aydın, Nazilli tarafından ve sair mahallere de gönderilip satılırdı<sup>441</sup>. Nazilli'de de kıl ve pamuk kuşak, urgan ve sicim imal olunur, kaza dahilinin ihtiyacını karşılar, kıl çuval ve torba yapılır<sup>442</sup> güzel hayvan takımı ve kırmızı ve siyah meşin ve sahtiyân yapılır<sup>443</sup> ve ayrıca Nazilli'de keten bezi de imal edilerek sözü geçen dokuma ürünleri, Aydın etrafını idare ettikten başka İzmir'e de sevk edilirdi<sup>444</sup>. Aydın ilinin dokumalarının benzersizliği 1307 Salnamesinde şu şekilde ifade

---

<sup>439</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 131.

<sup>440</sup> Arzu Tozduman, **a.g.t.**, s. 50.

<sup>441</sup> Sabri Sürgüvel, **a.g.e.**, s.19-20.

<sup>442</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1300, s.172 ve 173.

<sup>443</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1298, s.147-152.

<sup>444</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1298, s. 147-152.

edilmekteydi: “Aydın’ın Nazilli’nin peştemalları destgâhları ve hammadde umûmiyetle gibi kadınları dest-i mehâretlerinde bulunan destgâhların esiri olup nef’aset ve metânet ciheyetiyle Avrupa’da yapılmak ve benzedilmek istenilen emsâline her sûretle fâikdir”<sup>445</sup>. 20. yüzyıl başlarında dahi, Aydın alacaları, Aydın veya Nazilli’nin peştemalleri el tezgahlarının eseri olmasına rağmen, sözünü ettiğimiz dönemde fabrikaların imalatında çok daha üstün görülüyordu<sup>446</sup>.

1307 Salnamesi Bozdoğan’da ki dokumacılık ve ticareti hakkında şu bilgileri vermektedir: “Bozdoğan kazâsında üç karye ahâlisi kıldan çuval, çul, torba ve harar, heğbe ve ipliği dahi kendi ma’mûlâtları olarak bir nev’ kalın bez nesc itdikleri gibi Tavas kazâsında da ve mevcûd (185) destgâhda yüz kırık üçü inâs ve üçü zükûr olarak işleyen yüz seksen beş amele senevi (2.000)i alaca, (1.000)i kuşak, (9.100) boğası, (1.850)si keten bezi, (850)si kaba bez üzere (14.800) aded mensûcât-ı mütenevvia meydâna getirmekte alaca yedi kuşak beş boğası altı keten üç kaba bez dokuz gurûşa satılmaktadır”<sup>447</sup>. Söke’de Orhaniye muhacirleri tarafından yapılmakta olan beyaz ve renkli mütenevvi zarif kuşakları da el işlerinin iyiceleri arasında sayılıyordu<sup>448</sup>. Yine Söke’de meşin ve sahtiyanla heybe ve harar yapılmakta, Sökenin kilim ve seccadeleri de her tarafa nakl ile furuht olunur (satılırdı)<sup>449</sup>.

Ancak, Aydın ilinin Avrupa’dan ithal edilen dokumalar nedeniyle dokumadan sağladığı geçimi küçülmüş<sup>450</sup> 1. Dünya savaşıdan önce sadece Buldan da 1500-2000 tezgah muntazaman faaliyette iken Dünya savaşıdan sonra sözü geçen yerde 200-300 olmuştu<sup>451</sup>. Aynı durum Karacasu’da da görülmekteydi. Dünya savaşının diğer ürünlerin hacmindeki olumsuz etkisi dokuma ürünü üzerinde olmuş, 1900’lü yılların başında 800 civarında olan dokuma tezgahları, Karacasu’da 1923’de 200’e inmişti<sup>452</sup>. Üretilen dokuma çeşitleri her nevi bez, astar yataklık, sedir örtüleri, perdelik ve elbiselik kumaşlar yatak ve yorgan çarşafı, havlu ve peşkirleri olan ve bu eşyanın Ankara,

<sup>445</sup> Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1307, s. 745.

<sup>446</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsni, a.g.e, s. 88.

<sup>447</sup> Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1307, s. 748.

<sup>448</sup> Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1307, s. 746.

<sup>449</sup> Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1298, s. 147-152.

<sup>450</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsni, a.g.e, s. 80.

<sup>451</sup> Ziya Lütfi, a.g.e, s. 97.

<sup>452</sup> Mehmet Başaran, a.g.e, s. 136.

İstanbul'a kadar ve hatta milli hudutlarımızı aşarak yabancı ülkeler kadar yayılan geniş bir istihlak sahası bulunan<sup>453</sup> Karacasu'da dokumacılık Cumhuriyet döneminde yeniden canlandırılmış, 1923'lerde tezgah miktarı 500'e ulaşmış, yıllık 78.000 kilo mensucat üretilmişti<sup>454</sup>. Yaklaşık iki asır kadar önce ham pamuğa ilaveten yıllık 220 bin ton gibi büyük bir ekonomik potansiyeli olan pamuk ipliğini İngiltereye gönderen<sup>455</sup>, Napolyon savaşlarından önce toplam iki buçuk kilogramlık ihracat kalemi içinde 1 milyon kg.'nı sadece Aydın'ın da içinde bulunduğu İzmir ve hinterlandından karşılayıp Marsilyaya satan ve 19. Yüzyıl başlarında sadece İzmir ve civarından 250 bin kilogramlık bir miktarı ihraç eden Türkiye<sup>456</sup>, 20. Yüzyılın ilk çeyreğinde Tanzimattan beri yaşadığı iktisadi değişimin bir sonucu olarak Cumhuriyetin ilk yıllarında kara kara nasıl iplik ithal edebileceğini düşünüyordu. İşte böyle bir ortamda Cumhuriyet'e geçilirken bölgede ki ortamdaki yararlanıp menfaatçi kimseler, Avrupa'dan iplik ithalini men etmek için çalışmaktaydılar. Böylece bölge dokumaları memlekette var olan fabrikalardan iplik temin edeceklerdi ki bu da çok pahalıya mal olacak veya ipliklerin kalitesi ihtiyaca cevap vermeyecekti. Yerli ipliklerin revacı için Avrupa ipliklerinin men-i ithali haberlerinin geçici bir süreliğine tehiri isteniyordu<sup>457</sup>. Ayrıca bölgede ipekçilik yaygındı. Öyle ki 19. yüzyılın ortalarında Aydın Güzelhisarında ipeği işleyen 21 kazaz vardı<sup>458</sup>. 1838-1856 yılları arasında İzmir ve Aydın yörelerinde ipekçilik hızla gelişme gösterdi<sup>459</sup>. 1870'lere kadar ipekböcekçiliği koza ihraç edecek düzeye geldi. Daha sonra da salgın hastalıklar nedeniyle yıldan yıla gerileyerek önemsiz hale geldi<sup>460</sup>. 1873 yılında İzmir'den 40 sandık ipekli ürün ihraç edilmişti ve bunun değeri, 50.000 Avusturya Guldeni idi<sup>461</sup>. Bölge de ki ipekçilik hakkında 1307 Salnamesinde şu şekilde yer verilmektedir: "Nefs-i Aydın kazâsında âdi ve ipekli olarak rengarenk gâyet zarif peştamaller yapılmakta ve Nazilli'nin mütenevvi' havlu, peştamal, harir ve ipeklik gömleklilik beziyle astarlık bezleri şâyân-ı tezkâr bir nefâsetde görülmekte ve

---

<sup>453</sup> Asaf Gökbel- Hikmet Şölen, **a.g.e.**, s. 260.

<sup>454</sup> Mehmet Başaran, **a.g.e.**, s. 101.

<sup>455</sup> Melih Gürsoy, **a.g.e.**, s. 53.

<sup>456</sup> Murat Baskıcı, **a.g.e.**, s. 159-160.

<sup>457</sup> Ziya Lütfi, **a.g.e.**, s. 13 ve 95.

<sup>458</sup> Arzu Tozduman, **a.g.e.**, s. 50.

<sup>459</sup> Musa Çadırcı, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal Ve Ekonomik Yapıları**, TTK yay., Ankara, 1991, s. 369-370.

<sup>460</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 59.

<sup>461</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 134.

Akhisar'da da kilim ve halı nesciyâtına başlanmış olduğundan orada dahi bu işlerin terakkisi ümit edilmekteydi<sup>462</sup>”. Karacasu'da da ipekli hamam takımları imal ediliyordu<sup>463</sup>. 20. yüzyılın başlarında hala ipek kozası mahsulatın en kıymetlisi idi. İzmir'den sonra Aydın, 20.000 kıyyelik mahsul alımıyla 2. sırada; ancak vilayet dahilinde üretilen koza miktarı 20-25 sene evvelki hasılatına nazaran %15-20 derecesinde bulunmaktaydı<sup>464</sup>. Cumhuriyet döneminde ise Büyük Menderes havzasında artık ipekçilik yok denecek kadar azalmıştı<sup>465</sup>.

## 2- MADEN SANAYİ

Osmanlı iktisat düzeni içinde madenler devletin malı sayıldığından onu işletme ve yöntemi de devlete aitti. 19. yüzyılın başlarında doğrudan doğruya görevlendirilen maden emin ve nazırlarınca ocaklar işletiliyordu. Belirli sürelerle kesime verilen ocaklar da vardı. Yüzyılın ilerleyen yıllarında gelişen teknoloji ve değişen iktisadi düzene koşut olarak, yetenekli, bilgili usta ve işçi bulma oldukça güçleşmişti. Çağdaş üretim tekniklerinin uygulanamaması büyük bir eksiklik halini almıştı. Çoğu işletme zarardan kurtulamıyordu<sup>466</sup>.

19. yüzyılın 2. yarısında Osmanlı maden yasalarında önemli değişiklikler yapılmıştı. Kırım Savaşından sonra özellikle yabancı spekülâtörler madenlerde içinde olmak üzere çeşitli alanlarda İmtiyaz Fermanı almaya çalışmışlardı. Bunun çoğu kez asıl amaç o alanları işletmek değil başkalarına devrederek önemli kârlar elde etmektir<sup>467</sup>. Kırım Savaşı'nın ertesinde Osmanlı kömür, bakır, demir ve gümüş, krom, zımpara ya da boraks gibi öteki çeşitli maden yatakları Avrupalı yatırımcıların öylesine hayranlığını topladı ki; Babıâli 1861'de bir kanun çıkarmak zorunda kaldı ve ayrıcalıkların süresini en fazla on yıllara saptayıp, ayrıcalık sahiplerine de, kesintisiz kazançlarının dörtte birini devlete vermekle yükümlü kıldı<sup>468</sup>. 18 Kasım 1868 tarihli Maden Nizamnamesi'nin 20. maddesi ile, 1867'de çıkarılan yabancıların emlak edinmelerine dair olan kanunu kabul

<sup>462</sup> Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1307, s. 748.

<sup>463</sup> A.g.e, s. 172.

<sup>464</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsnü ,a.g.e, s. 26.

<sup>465</sup> Süha Göney, a.g.e, s. 557.

<sup>466</sup> Musa Çadırcı, a.g.e, s. 9.

<sup>467</sup> Doğan Avcıoğlu, a.g.e, s. 108-109.

eden tebaya, Osmanlı kanunlarına uymak şartıyla, maden çıkarma izni veriliyordu. Maden Nizamnamesinden sonra ise, yabancılara çoğu Ege Bölgesinde olmak üzere krom, kükürt, kömür ve zımpara taşı gibi madenleri çıkartmak için imtiyazlar verilmişti<sup>469</sup>. Fransa'da 1810 yılında çıkarılan madencilik yasası örnek alınarak<sup>470</sup> 1869'da çıkarılan maden yasasıyla yabancılar, maden arama ve çıkarma konusunda Osmanlı vatandaşlarıyla aynı haklara sahip oldular. Madeni bulana 49 veya 99 yıl süreli imtiyaz fermanı veriliyordu. İmtiyazcı alan, imtiyazın tanıdığı hakları kendisi kullanabileceği gibi başkasına devredebilir veya satabilirdi. Bundan sonra maden arama ve işletme teknolojisi açısından zaten geri bulunan Osmanlı İmparatorluğu'nda bu faaliyetler büyük ölçüde yabancının tekeline girdi<sup>471</sup>. Aydın ilinde yabancılar topraktan; ucuza, maliyeti az ve bol ürün elde etmeye yönelik girişimlerde bulunuyorlardı ki bunlardan biri de madenler oluyordu. Yabancı sermayedarlar böylece enerji kaynak ve koridorları da Aydın Demiryolu paralelinde denetimlerine alıyorlardı. Kapitalist gelişmenin en hızlı olarak tamamlayıp emperyalist aşamaya gelmiş olan İngiltere'nin dünyanın dört bucağından elde edilen hammaddelere gereksinimi büyüktü. Hammaddeleri sürekli ve düzenli bir biçimde en ucuza sağlamak, hammadde üreten ülkeleri ekonomik ve politik denetim altına sokmak, emperyalist dış politikanın başlıca amaçlarından biridir. Anadolu'nun doğal kaynakları gerek İngiltere'de gerekse Türkiye'de kurulan şirketler tarafından alabildiğine sömürüldü. Kapitalist ülkelerin fabrikalarında kullanılmak üzere boraks, kurşun, krom, kömür, manganez, antimuan vb. madenler gelişmiş kapitalizmin (emperyalizmin) yarattığı dünya ekonomisinin Türkiye'yi bir hammadde kaynağı yapmasının sonucu olarak gemilerle taşınyordu. Batı Anadolu Manganez, antimuan, arsenik ve krom gibi metalik mineraller bakımından oldukça zengin bir bölgeydi<sup>472</sup>. Bölgede bulunan önemli madenlerden biri olan zımpara taşının 1844 yılına kadar tek üreticisi Ege denizindeki Naksos adasıydı<sup>473</sup>. George Hiller adlı İngiliz mühendis Batı Anadolu'da zımpara taşı yatakları bulmak amacıyla araştırmalar yapmaya başladı. 1845 ve 1846'da Kuşadası ve Kula'da çok iyi kalitede taş

---

<sup>468</sup> Paul Dumont, "Tanzimat Dönemi(1839-1878)", **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, II, (çev. Server Tanilli), Adam yay., İstanbul, 2002., s. 106.

<sup>469</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 101.

<sup>470</sup> Stanford Shaw, **a.g.e.**, s. 137.

<sup>471</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 60-61.

<sup>472</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 127, 130, 131.

<sup>473</sup> **A.g.t.**, s. 103.

üretmeye elverişli yataklar bulundu. Bu yatakları işletme izni alan Hiller, hemen tüm haklarını Amerikan O.A Langdon şirketine devretti. Bu şirkette bir süre sonra Türkiye'deki tüm işlerini tasfiye ederek zımpara taşı üzerindeki haklarını İzmir'de oturan İngiliz tüccar Ernest F. Abbot'a devretti. Bu tarihten sonra bulunan yataklarda Batı Anadolu, zımpara taşı üretiminde birinci sırayı aldı<sup>474</sup>. H. 1312 (1894) Aydın il salnamesinde Kuşadası'nda 3 tane zımpara madeninin var olduğu, bunların ilkinin Ayasuluğ nahiyesinde olduğu belirtilmekte, bu madenin 99 sene müddetle Galika'nın imtiyazına verildiği ve bu madenden yılda 125 ton zımpara madeni ihraç edildiği yazılmaktadır. İkincisi Gümüş dağında Mösyö Ernest Abbot'un yıllık 2700 ton ihraç kapasiteli olan madeni<sup>475</sup>, üçüncüsü Arvalya çiftliğindeki Menekşelizade Emin Efendi'nin 99 sene müddetle imtiyazını aldığı ve senede 241 ton ihraç kapasitesi olan zımpara madeniydi. Kuşadası'ndan çıkan bu madenler hayvanlarla Kuşadası'nı getiriliyor ve buradan yurt içi ve dışına sevk ediliyordu<sup>476</sup>. İzmir Aydın demiryolunun yapımından sonra bölgede çıkarılan zımpara taşı, krom, linyit, manganez gibi madenlerin önemini daha da artırmıştı<sup>477</sup>. Aydın demiryolunun yapımı sırasında da yeni ve zengin zımpara yatakları bulunuyordu<sup>478</sup>. Söke ve Nazilli'de zengin zımpara taşı ve linyit yatakları vardı<sup>479</sup>. 1313 Aydın Vilayeti Salnamesinde, Söke'de bir zımpara madeni ile ahali tarafından işletilen bir takım taş madenleri ve bir de kömür madeninin

---

<sup>474</sup> Bilgin Çelik, **a.g.t.**, s. 105. Abbot 1867'e değin bulunan tüm zımpara taşı yataklarının işletme hakkını, yatakları bulanlara büyük paralar ödeyerek satın aldı. Bir ara, başka bir İngiliz şirketi Abbot ile rekabete girdiyse de başarılı olamayarak çekilmek zorunda kaldı. 1902 de çeşitli yörelerde bulunan 19 zımpara taşı madeni Abbot'un elindeydi. Bu madenlerden sekizi imtiyaz fermanları ile işletiliyordu. Geriye kalan 11 maden için izin tezkeresi alınmış, imtiyaz için ferman bekleniyordu. Bunlardan başka Osmanlı vatandaşları tarafından bulunan ve işletme hakları Abbot'a satılan 4 maden daha vardı. Böylece Batı Anadolu da işler durumda olan 28 zımpara taşı madeninden 23'ü Abbot'undu. Abbot ve İngiltere'de ki Levant Madencilik Şirketinin gerek öğütülmemiş zımpara taşı, gerekse zımpara taşı tozu fiyatlarını yüksek düzeylere çıkarması, İngiltere ve Amerika da ki Şirketlerinin çıkarlarına ters düştü. Bu şirketler, Abbot'un zımpara taşı üzerindeki egemenliğini ortadan kaldırmak için çalışmaya başladılar. Bunun üzerine Abbot'un durumu oldukça zorlaştı. Whittall Şirketi Muğla taraflarında bulunan iki madeni işletmek için hiçbir güçlükle karşılaşmadan izin tezkeresi ve imtiyaz fermanı elde etti. Bundan başka Amerikan zımpara tröstü Aydın yakınlarında zengin damarlar buldu ve kolaylıkla izin tezkereleri aldı. Ancak bu üç şirketin rekabeti fazla sürmedi ve bu üç şirket ortak bir " Abbot Zımpara Taşı Madenleri Şirketi" kuruldu. Geniş bilgi için bkz. Yurt Ansiklopedisi, **a.g.e.**, s. 996.

<sup>475</sup> Burada çok ilginç bir durum söz konusudur. İngiliz tebaasından olan Mösyö About sözü edilen bu madenleri 35 seneden beri işletmekteydi. Uzun zamandır işlettiği bu madenleri mukavelenamesiz yani ruhsatsız ve izinsiz kullanmaktaydı ve bunu 35 yıl boyunca Osmanlı Hükümeti de dahil kimse bilmiyordu. Ancak Aydın mültezimlerinden Mehmet Tevfik Efendi ihbar edilince Teftiş-i Askeriye Komisyonu bu durumu incelemeye almıştı. **B.O.A.**, Y.MTV, 08/ Ca/ 1308

<sup>476</sup> Ali Ergül, **a.g.m.**, s. 246.

<sup>477</sup> Bülent Varlık, **a.g.e.**, s. 50.

<sup>478</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.m.**, s. 102.



var olduğu ve ayrıca ahali tarafından işletilmekte iken 5-6 sene evvel terk edilen bir demir madeninin var olduğundan bahsedilmektedir<sup>480</sup>. Söke’de ki zımpara ve sözü geçen madenlerden başka önemli bir madende linyit madeni idi ve buradan ihraç edilen linyit madeni, Söke’deki meyan balı fabrikalarınca alınıyordu<sup>481</sup>. Clark ve Forbes şirketi, Söke’nin Küp dağında bulunan linyit kömürü yataklarının 99 yıl müddetle işletilmesi imtiyazını 1873 Haziranında almışlardı<sup>482</sup>. Mac Andraws ve Forbes Şirketi, 99 yıl süreli iki imtiyaz sayesinde Söke ve Nazilli yakınlarındaki linyit madenlerini sömürüyor ve şirketin buhar gücüyle çalışan fabrikalarının yakıt gereksinimlerini bu madenlerden sağlıyorlardı. Linyit ocaklarının üretimi fabrikaların gereksinimlerine göre ayarlanıyor ve meyan kökü mevsimi sona erdiği zaman fabrikalar kapandığı için ocaklarda tatil ediliyordu<sup>483</sup>. Bozdoğan’da büyük kireç ocakları vardı. Köşk nahiyesinde de linyit madeni vardı ve bu da Aydın’a, Aydın’da ki fabrikalarda kullanılmak üzere ihraç ediliyordu<sup>484</sup>. 1847’de İzmir’in İnebad (Germencik) kazasına bağlı Gümüş Köyü civarında bulunan zımpara madeni, 7 yıllığına Avadik adlı bir tüccara ihale edilmişti. Avadik yılda 10.000 kantar (1 kantar=44 okka= yaklaşık 56 kg.) olan üretiminden 2.000 kantarını Zeytinburnu demir fabrikasına verecekti. Fabrikaya yapılacak sevkiyat iç gümrüklerden muaf tutulacaktı<sup>485</sup>. 1890’da Aydın dahilindeki linyit madenleri “İzmir hanedanından” Hacı Raşid ve Mehmet Nuri Efendilere ihale edildi<sup>486</sup>. Balatçık’da bir zımpara madeni vardı ve bu maden mültezimlerce işletilmekte, ve ayrıca Aydın şehrine yarım saat uzaklıktaki Domalan köyündeki kükürt madeni de halk tarafından bağlarında kullanılmak üzere kazılmaktaydı<sup>487</sup>. Ayrıca Karahayıt nahiyesinde Kömür ve Sobice nahiyesinde bir linyit madeni, İnebad nahiyesinde gümüş, Nazilli’ye tabi Kuyucak nahiyesinde ve Ortakçı karyesinde de demir madeni çıkarılıyordu<sup>488</sup>. Aslında Aydın ili dahilinde fermanlı bir demir madeni yoktu. Söke ve Torbalı nahiyeleri başta olmak üzere Aydın’ın çeşitli yerlerinde ruhsatnamesiz elde edilen ve ihraç edilen demir

---

<sup>479</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 102.

<sup>480</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1313, s. 307.

<sup>481</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1298, s. 147-152.

<sup>482</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.m.**, s. 109.

<sup>483</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 131.

<sup>484</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1298, s. 147-152.

<sup>485</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s. 60.

<sup>486</sup> **A.g.e.**, s. 61.

<sup>487</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H.1298, s. 147-152.

<sup>488</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H.1298, s. 147-152.

madenlerinin varlığı söz konusuydu. Demir madenleri, denize olan mesafe, yol ve ulaşım imkanlarının yetersizliği ve bu madenin sanayide kullanılmalarına engel teşkil eden arsenik, kükürt, fosfor maddelerini bulundurması dolayısıyla hem kullanım hem de işletim alanları sınırlı kalmıştı. Ancak denize yakın bir yerde bulunan Söke'nin Beşparmak mevkiilerinde de zengin demir yatakları bulunsa da işletilmesinin masraflı olduğu gerekçesiyle ekonomik açıdan yararlanılamamıştır<sup>489</sup>. Karacasu'da mültezimliği Sadık Bey'in yaptığı zımpara madeni, ve yine mültezimliği Ernest Abbott'un yaptığı bir başka zımpara madeni bulunmakta, ve ayrıca Karacasu Geyre'de Yahya Hayati Paşanın Varisleri ve ortaklarının imtiyazında ki zımpara madeni ve sözü geçen yerde Pitako ve Fiyorenti ve ortaklarının mültezimliği yaptığı zımpara madeni ve yine Karacasu Geyre'de Boskoviç ve varislerinin ve aynı yerde Abid Bey'in mültezimliği yaptığı zımpara madenleri bulunmaktaydı<sup>490</sup>. Nazilli'de maden kömürü olduğu haberi üzerine bunu araştırmak amacıyla buraya 1863 yılında memurlar gönderilmiş ve bu haberin doğru olduğu haberi alınmıştı. 1874'de Torbalı ve Nazilli mıntıklarında bulunan üç yeni kömür madeni İzmir'de yaşayan Avusturyalı bir müteşebbis tarafından işletilmeye başlanmıştı. İyi kaliteli olan bu maden çıkarılması ve nakliyatındaki müşkillere rağmen İzmir'de İngiliz kömürüne nazaran daha ucuz fiyatla satılıyordu<sup>491</sup>. 20. yüzyılın başlarında, Aydın'da üç, Nazilli'de iki, Tavas kazasında Bedre mevkiinde bir ocak maden kömürü keşfolunmuştu<sup>492</sup>. 1908'de Kuşadası kasabasının güneyinde kömür madeni çıkarılış bu madenin imtiyaz sahibi 50.000 Osmanlı lirası harcayarak, sahildeki plaka mevkiine işletmeler ve nakliyat için demiryolu yaptırmış ancak, "İhraç edilen kömür linyit nevinden olduğu cihetle masarifine tekabül etmediğinden ameliyat-ı ihrâciyye ta'til olmuştur". Yine Kuşadası kazasında ormanlardan senede 2.356.000 kilo odun kömürü sağlanmakta, bunun bir kısmı kaza dahilinde kullanılmakta, geri kalanı ise sakız adasına ve diğer sahil kasabalarına sevk edilmekteydi<sup>493</sup>. Aydın İlinin en önemli ticaret merkezlerinden biri olan Nazilli demiryolu ile 1881 yılında tanıştı. Nazilli yakınlarındaki zımpara madenleri 24 Temmuz 1881 tarihinde demiryolunun şehre ulaşmasıyla birlikte, hemen ihraç

---

<sup>489</sup> Hüseyin Rifat, **Aydın Vilayeti 1330 Sene-i Maliyesi Ticaret Rehberi- İzmir 1914**, yay., Erkan Serçe, Akademi yay., İzmir, 1997, s.151-153

<sup>490</sup> Mehmet Başaran, **a.g.e**, s. 132-134.

<sup>491</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.m**, s. 109.

<sup>492</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsnü , **a.g.e** , s. 42.

edilmeye başlandı<sup>494</sup>. Tarım ve sanayi alanında yararlı olan demir yolları, bölge de madencilik açısından pek faydalı sonuçlar vermemişti. Bölge’de çıkarılan madenler demiryoluyla İzmir’e ve oradan Avrupa ülkelerine gönderiliyordu ve bu da bölgeye hiçbir yarar sağlamıyordu<sup>495</sup>. O. Kurmuş’a göre, “Tarım ve sanayideki gelişmelerin tersine maden kaynaklarının sömürülmesi tümüyle tek yönlü olmuş ve Batı Anadolu ekonomisi, kapitalist gelişme açısından bu talandan hiçbir şey kazanamamıştı”<sup>496</sup>. 1866’da İzmir’den ihraç edilen zımpara taşı 66.000 tondur. 1876 yılı sonuna kadar, yani 8 yıl içinde yapılan toplam ihracat ise 30.000 tona ulaşmıştı<sup>497</sup>. Zımpara taşı üretiminde yabancıların payı 1902 yılından itibaren hızla artmaya başlamıştı<sup>498</sup>. Batı Anadolu’nun iç yörelerinde çıkarılan zımpara taşları önce kervanlarla en yakın demiryolu istasyonlarına, sonra da İzmir’e gönderiliyordu. İhracatı teşvik etmek için Aydın Demiryolu Şirketi zımpara taşı için özel bir tarife uygulanıyordu. (Şirketin yayınladığı istatistikler zımpara taşlarını “madenler” bölümünde değil ayrı bir başlık altında göstermektedir. Bu da şirketin bu madene verdiği önemi gösterir.) Aşağıdaki tabloda Aydın Demiryolunun taşıdığı zımpara taşı miktarları görülmüştür.

YIL	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Miktar (Ton)	14.190	16.169	14.469	16.369	21.738	19.437	23.320	21.281

Taşınacak zımpara taşı miktarının gittikçe artması demiryolu şirketini bu artışı karşılayacak tedbirler almaya yöneltti. İlk iş olarak, şirketin Alsancak atölyelerinde 40 eski vagon onarılarak maden taşıyacak duruma getirildi. Bu vagonların yeterli olmaması yüzünden, ertesi yıl, 30 eski vagon daha onarılarak trafiğe sokuldu. Gemilere yüklenmek üzere bekleyen taşların yığıldığı sundurmalar genişletildiği gibi taşları gemilere taşıyan layterlerin yanaşabileceği yeni bir iskele yapıldı. Batı Anadolu’da geliştirilen zımpara taşı üretimi, emperyalizmin Türkiye’nin doğal kaynaklarını nasıl

<sup>493</sup> Elif Yeneroğlu, **a.g.m**, s. 224.

<sup>494</sup> Nedim Atilla, **a.g.e**, s. 85.

<sup>495</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t**, s. 100 ve 102.

<sup>496</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e**, s. 146.

<sup>497</sup> **A.g.t**, s. 103-104.

<sup>498</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t**, s. 103.

sömürdüğünün çok aydınlatıcı bir örneğiydi. İngilizler tarafından üretilen bu maden, bir İngiliz demiryolu tarafından taşınmakta ve son parçasına kadar çoğunlukla İngiltere'ye ihraç edilmekteydi<sup>499</sup>. Birinci Dünya savaşına girerken Aydın Vilayeti maden mühendisi sıfatını taşıyan Barkef Efendi'nin 24 Nisan 1914 tarihli raporuna göre; Aydın Vilayetinde mevcut 17 adet fermanlı zımpara madenin 30-35 bin ton arasında ihracat yapılmaktaydı. Zımpara taşı savaş yılları içinde hasım devletlere verilmemek şartıyla Amerika'ya bile gönderilmiş, mütareke döneminde de üretilip ihraç edilen tek maden olmuştu<sup>500</sup>.

Aydın ilinde Söke'de 1, Aydın'da 2 fermalı linyit madeni vardı ve işletiliyordu. Bu linyit madenleri civardaki fabrikalarda kullanıldığından Aydın ili içinde tüketiliyor, diğer ihracat ürünleri gibi Aydın Şehrinin iktisadi çıkış kapısı İzmir'e ulaşmıyordu. Kaldı ki Linyit madenleri iç tüketimi zor karşılıyordu<sup>501</sup>. Linyit madenleri de I. Dünya savaşıdan sonra Amerikalıların yönetimine geçmiş ve üretim hızla artmıştı. Hatta Aydın demiryolları yakıt gereksinimlerinin bir bölümünü bu ocaklardan sağladığı gibi, İzmir'de ki fabrikalarda aynı yolu izlemişlerdi<sup>502</sup>. Açıkça görülmektedir ki, madenlerimizin büyük bir kısmı, bazen çok büyük çoğunluğu 1902-1911 dışarıya ihraç edilmiş, dış rekabet konusunda bunların yurt içinde üretime konu olması olanaksızlaşmış, daha çok batı sanayilerin tamamlayıcı parçaları olarak üretime konu olmuştu. Bu durumda katkı bakımından madenlerimizin yurt içi ya da yurt dışında çıkarılmış olmaları arasında önemli bir fark bulunmamaktaydı<sup>503</sup>. Aslında bunun yani madenlerimizden tam anlamıyla yararlanamayışımızın nedenlerini Hüseyin Rıfat şu şekilde ortaya koymuştur. "Fıkr-i teşebbüsün henüz gelişmemiş olması, ahalinin servet ve zenginliğinin istenilen derecede olmaması, yolların ve ulaşım imkanlarının yetersizliği<sup>504</sup>."

---

<sup>499</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 140-141. Batı Anadolu'nun iç yörelerinde çıkarılan ve önce kervanlarla en yakın demiryolu istasyonlarına oradan da trenle İzmir'e gönderilen zımpara taşlarının dış satımını özendirme amacıyla Aydın demiryolu şirketi zımpara taşı için özel bir tarife uyguluyordu. Yurt Ansiklopedisi, **a.g.e.**, s. 997.

<sup>500</sup> Ali Ergül, **a.g.m.**, s. 246. Kuşadası'nda 3, Karacasu'da 1, Söke'de 2, Buldan'da 1, Tavas'ta 1 fermanlı zımpara madeni vardı. Hüseyin Rıfat, **a.g.e.**, s.147.

<sup>501</sup> Hüseyin Rıfat, **a.g.e.**, s. 147

<sup>502</sup> **A.g.e.**, s. 131.

<sup>503</sup> Doğan Avcıoğlu, **a.g.e.**, s. 109-110; ve ayrıca bkz. A. Emin Yalman, **a.g.e.**, s. 5-6.

<sup>504</sup> Hüseyin Rıfat, **a.g.e.**, s. 156.

## D- HAYVANCILIK SEKTÖRÜNDE DEĞİŞİMLER

Bitkisel tarımın giderek tam bir egemenlik kazanmasına koşut olarak hayvancılık, 20. Yüzyılın başlarına kadar büyük bir gerileme göstermişti. Ancak I. Dünya savaşının başlamasına yakın dönemlerde bir gelişme kaydedebilmişti. Koyun ve keçinin Osmanlı Devletinin diğer bölgelerine kıyasla daha yaygın olmasının yanı sıra büyükbaş hayvancılık daha da gelişmişti. Nazilli’de –bugünkü Askerlik şubesinin bulunduğu binanın karşı sokağında da hayvan pazarı kuruluyordu. Burada koyun en çok satılan hayvandı<sup>505</sup>. Hayvan pazarının olduğu bu alan yeşil mahallede idi. Bölgede hayvanın böylesine bir ticari öneminin oluşuna istinaden hayvan ticaretinin yoğunlaştığı bir alanın ortaya çıktığı görülür. Ayrıca Aydın’ dan Dersaadete yapılan küçükbaş hayvan sevkinin de varolduğunu belirtmek gerekir. Haftadan haftaya; yani her hafta Dersaadete gönderilmesi önceden belirlenen ağnam yani koyunlardan 200 kadarı yetiştirilemeyince 386 baş koç, 84 baş keçi olmak üzere toplam 470 baş hayvan Dersaadete sevk edilmişti. Sevkiyat işlemi Yunan Kumpanyasından bir gemiyle gerçekleştirilmiş, hayvanlar İstanbul’a gönderilmişti. Bir hafta sonra da Belediye dairesi tarafından 1000 ile 1500 arasında bir miktarında sevk edileceği belirtilmişti<sup>506</sup>. Her ne kadar ticari düzen başlığı altında Aydın ilinde hayvanların ve mahsullerinin ticarete konu oluşlarından bahsetmiş olsak da İzmir’e yapılan hayvansal ürünlerin sevkinde belli başlı ürünleri şu şekilde ifade edebiliriz. 19. asır sonlarına kadar her şehir ve kasaba civarında ki tabakhaneler memleket deri ihtiyacını karşılıyordu<sup>507</sup>. 19. yüzyılın ortalarına doğru, Aydın Güzelhisar’ında debbağlığın hayli geliştiği, usta düzeyindeki debbağ sayısının 41 olduğu, kalfa ve çıraklarıyla birlikte bunların toplam sayısının 113’e ulaştığı görülmekteydi<sup>508</sup>. Aydın’ da önemli bir uğraş, ekonomik ortamda da aranılan bir ürün olan deri, aynı dönemde, 1830’larda “Güzelhisar Dana Derisi” adı altında İzmir’de Avrupalı tüccarlar tarafından en çok talep edilen ithal ürünleri arasında öncelikli bir yere sahipti<sup>509</sup>. İncelediğimiz bölgede bu uğraşın ne denli yaygın olduğunun bir kanıtı da, hangi yerleşim yerine gidersek gidelim, Aydın şehrinin doğusunda Tabakhane

<sup>505</sup> Kaynak Kişi: Saadettin Aksoy ile yapılan söyleşi.

<sup>506</sup> B.O.A., Y. PRK. UM. 13/81, 24 S 1326.

<sup>507</sup> Hamit Sadi Selen, **Türkiye Coğrafyasının Ana Hatları**, Ankara, 1954, s. 206.

<sup>508</sup> Arzu Tozduman, **a.g.t.**, s. 51.

<sup>509</sup> Orhan Koloğlu, “İlk İzmirli Gazeteciden İzmir Haberleri”, **Son Yüzyıllarda İzmir Ve Batı Anadolu Sempozyumu Tebliğleri**, (Haz. Prof. Dr. Tuncer Baykara), İzmir, 1993, s. 147.

deresi, ve bu derenin geçtiği yerde debbağhane çarşısı ve bu çarşının bulunduğu mahallenin Debbağlı mahallesi adını taşıyor olmasıdır<sup>510</sup>. Aydın ilinin bazı yerlerinde debbağ meslek grubunun ağırlığının var olduğu Karacasu örneğinde ki gibi temettuat defterlerinden izlenebiliyorsa da, bunların iç piyasada ağırlıklı olarak ticarete konu olduğu sonucuna ulaşıyor, adı geçen yerde yağlı ve yağsız vakete ve çeşitli deriler ve köselelerin yapılarak 1930'larda İzmir piyasasına sevk edilmeye başlandığını üzerinde duruluyor<sup>511</sup>.

19. yüzyılın 2. yarısında İzmir'de her türlü hayvan derisinin ticareti yapılmaktaydı. Tavşan, keçi ve koyun derileri dışındaki deriler kurutulmuş ve tuzlanmış olarak ülkenin iç kesimlerinden deve kervanlarıyla getirilmekte 200 okkası 22-56,5 kuruş arasında, trenle gönderilen yükün fiyatıysa uzaklığına göre 6-10,5 kuruş arasında değişmekte, istasyondan hana taşımak içinde yük başına 5,75 kuruş alınmaktaydı. Temmuz ve Kasım ayları arasında düzinesi 8-11 kg. çeken 30 bin karaca derisi tanesi 8,75-9 kuruştan pazara getirilmekteydi ve özellikle Nazilli'den getirilen deriler, kıyı şeridinden getirilen derilerden daha iyi ve kaliteli idi<sup>512</sup>. Avrupa'da ve Fransa'da deri azlığı dolayısıyla İzmir'den ihraç edilen ürünler arasında önemli bir yere sahip bulunan deri ürününün<sup>513</sup> 5.500 balya ağırlığında, 1.000.000 Avusturya Guldeni değeriyle 1873 yılında, İzmir'den ihraç edilen önemli bir ticari ürün olarak izlenmekte idi<sup>514</sup>. 19. yüzyılın sonlarına doğru, İzmir'den Avrupa ülkelerine ihraç edilen deride Avusturya-Macaristan 5.190 kental (344.561 Franklık değeriyle) ilk sıradaydı. Onu Fransa 3.771 kental (250.330 Fransız Franklık değeriyle Fransa izlemekte, Amerika 1.726 kental (114.577 Fransız Frangı) değeriyle Fransa'yı takip etmekte , diğer ülkelerin 1.680 kental, 111.277 Fransız Frangı değeriyle deri ticaretinde payları bulunmaktaydı<sup>515</sup>. Aynı zamanda askeri levazımat olarakta kullanılmak için Aydın Vilayetinden Fabrika-yı Hümayun'a gönderilmesi istenen deri cins ve miktarlarını gösteren bir belgeye de

---

<sup>510</sup>Arzu Tozduman, **a.g.t.**, s. 51; Aslında yüzyıllar öncesine kadar bu gibi isimler bölgede yoğun olarak görülüyorlarsa da, zamanla yerleşim yerlerinin isimlerinde yapılan değişiklikler yüzünden bu isimleri takip edemiyoruz. Mesela Kuşadası'nın Tabakhaneler sokağı ismi, önce akıncılar, sonra Türkmen ve son olarak da 1800'lü yılların tabakhane sokağı, İnönü Bulvarı adını almıştır. Ali Ergül, **a.g.m.**, s. 248.

<sup>511</sup>Mehmet Başaran, **a.g.e.**, s. 102.

<sup>512</sup>Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 87-88.

<sup>513</sup>**A.g.e.**, s. 88.

<sup>514</sup>**A.g.e.**, s. 134.

<sup>515</sup>Abdullah Martal, **a.g.e.**, s.94

sahibiz. Bu belgeye göre, 20. yüzyılın başlarında 954 adet kösele, 1200 adet meşin, 1206 adet kuzu gönü İstanbul'a gönderilmişti. "Levazım-ı askeriye için fekalade olarak ba irade-i seniyye-i hazret-i hilafetpenahiye-i bab-ı ali cenabınca mübayaa (satın alma) mukarrer olanlar" başlığındaki çizelgede; 600 bin kıyye-i atika<sup>516</sup> yapağı, 200 bin kıyye-i atika pamuk, 20 bin adet tuzlu kuzu anadolu gönü, 20 bin adet meşin, 20 bin adet yeni pişmiş kösele, 2500 kantar palamut, 20 bin aded tuzlu yaş anadolu gönü, 120 bin top Amerikan bezi askeri levazımat olarak İstanbul'a yollanmıştı<sup>517</sup>. 20. yüzyılın başlarında vilayetin en önemli servet kaynaklarından birisi olmaya devam eden deri ticaretinde büyük kazançlar sağlanmaya<sup>518</sup> devam ediliyorken, Dünya savaşı başlayana kadar bölgede Rum ve Türklerin bu zanaatı birlikte yapmaları devam etmiş, savaş sırasında Rumların çoğunluğunun bölgeyi terk etmesiyle bu uğraşta Türkler ağırlıklı olarak ön palan geçmişlerdi<sup>519</sup>. 20. yüzyılın ilk yarısında Nazilli'de debbağhane sayısında azalma görülmüş ve kazada 3'ü İslamların ve 2' side Rumların elinde olmak üzere 5 debbağhane kalmıştı. Cumhuriyet dönemine geçildiğinde adı geçen yerde 12 tabakhane, 4 deri ve kösele tüccarı faaliyette bulunmaktaydı<sup>520</sup>.

Aydın ili aynı zamanda arıcılık için elverişli şartlar arz etmekteydi. Mutedil geçen kışlar her mevsim kalan ve çiçek açabilen bitki örtüsünün varlığı zakkum gibi bazı bitkiler hariç tutulursa bitkilerden arıların istifade edebilmesi bölgede arıcılığa tabii bakımından müsait zemin hazırlamıştı<sup>521</sup>. 19. yüzyılın ortalarında Aydın Güzelhisar'ında arıcılık yapılmaktaydı. Arı kovanlarının miktarı ve 1844 yılına göre hasılatının arıcılıkla uğraşan hane reislerinin oturdukları mahalleler itibariyle dağılımı şöyleydi<sup>522</sup>.

Mahalleler	Arı Kovanı	Hasılat (1844) Kuruş
Çıksorut	102	2650

<sup>516</sup> Kıyye-i Atika: Okka, 400 dirhem olan bir ağırlık ölçüsü olup 1282 gramı karşılamaaktadır. Ferit Devellioğlu, **Osmanlıca- Türkçe Ansiklopedik Lügat**, 17. Baskı, Ankara, 2000, s. 519.

<sup>517</sup> **B.O.A.**, YMH., 30 ZA 1325

<sup>518</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsnü ,**a.g.e.**, s. 52.

<sup>519</sup> Lütfü Dağtaş, "Kuşadasında Tabaklık", **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001, s. 358-359.

<sup>520</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 149.

<sup>521</sup> Süha Göney, **a.g.e.**, s. 557-558.

<sup>522</sup> Arzu Tozduman, **a.g.t.**, s. 83.

Karaca Ahmed	10	90
Kemer	5	200
Kubbeli Mescid	4	25
Orta	34	380
Torbacı	4	20
<b>Toplam</b>	<b>159</b>	<b>3365</b>

Arı yetiştiren hane reislerinin 3 tanesinin mesleği kovancılık idi. Kovancıların Arıcılıktan geliri 270 kuruş idi. Irgatlar şehirde arıcılıkla en çok uğraşan grup olup senede toplam 1270 kuruş arıcılıktan gelir temin ederlerdi. Bu rakam şehirde bir yılda arıcılıktan kazanılan 3.365 kuruş gelirin %51,1'ini teşkil ediyordu. Bunların dışında esnaf, tüccar, çiftçiler ve mesleği olmayan mahalli eşraf arasında da diğer gelir kaynakları yanında arıcılıkla uğraşanlarda vardı<sup>523</sup>. Bunlarda gösteriyor ki Bal bölgede en temel gıdalardan biriydi. İncelediğimiz dönemde şekerin bir ihraç ürünü olarak görülmeşi bir tesadüf değildi, şekerin bölgede kıt bulunuşundan ve önemli bir ithal ürünü oluşundan kaynaklanmakta olsa gerektir. Bölgede Kurtuluş savaşı sırasında şeker bulunamadığında – genelde- kuru üzümü yiyecek ve içecekleri tatlandırmada kullanan bölge insanların, balı da aynı amaçlar için kullandıkları pekala bilmekteyiz<sup>524</sup>. Nitekim 19. yüzyılın ortalarında Aydın Güzelhisarında esnaftan tüccara, çiftçiden ırgatına kadar bal üretmek ihtiyacının bölge insanları üzerindeki gayretinin altında yatan temel neden bu olsa gerektir. Özellikle Muğla, Fethiye, Milas, Rodos, Aydın ve Tire'de başta olmak üzere tüm Küçük Asya'da 70 bin okka üretilmekte ve 22.500 Avusturya gümüş florini getiri sağlamaktaydı. Bal büyük ölçüde yerli halk tarafından tüketildiği için ihracata çok önemsiz bir miktar kalmaktaydı ve bu kalan miktar 50-75 kg'lık fiçılarda İstanbul, İskenderiye ve Odesa'ya gönderilmekteydi. Balın fiyatı İzmir'de değişiklik göstermekte miktarına göre okkası 4-4,5 kuruş arasında değişmekteydi<sup>525</sup>. 20. Yüzyılın başlarında hala dışarıya sevki çok fazla öneme sahip olmayan bal, bölge içindeki menfaati temin ediyordu. Aydın sancağı 26.000 adet arı kovani ile 12.000 arı kovanına sahip Denizli, 20.000 kovana sahip Saruhan sancaklarından çok daha fazla

<sup>523</sup> A.g.t, s. 84.

<sup>524</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan söyleşi.



kovana sahipti ki, bu da Aydın'da çevresindeki şehirlere nazaran arıcılığın gelişkinliğini ortaya koymakta ise de hasıl olan bal hemen tamamı mahalli ihtiyaca sarf olunuyordu<sup>526</sup>.

Aydın ilinin Aydın nehrinin sağladığı avantajla iktisadi hayatında balıkçılığa da büyük bir yer ayırdığı ortadaydı. Bafa, Dalyan ve Karina göllerinde tutulan kefal, lüfer, levrek, çırpa, barbun, İzmir, Kuşadası, Söke ve Aydın'da iyi fiyatla satılmaktaydı. Bölgedeki göl ve nehirlerde bulunan diğer balık cinsleri yılan, yayın, cirandı<sup>527</sup>. “Menderes nehrinden yayın balığı, yılan balığı, sarı balık tutulur ve Nazilli pazarında satılırdı. Nazilli Menderes Köprüsü'nün başında kahve de de satılırdı. Bu İzmir'e Aydın'a gidecek kadar bir potansiyele sahip değilse de iç pazarda büyük öneme sahipti. Nazilli'de günlük 10-12 kilo tutulur, satılırdı”<sup>528</sup>.

Daha önce de bahsettiğimiz gibi; Balta limanı muahedelerini takiben dönemde Avrupalılarca Osmanlı topraklarında tam bir serbest ticaret rejimi uygulanmasına geçilmek istenmişse de, devlet bu serbestliği iltizam sistemiyle zaman zaman frenlemişti. Her ne kadar Tanzimat ile beraber iltizam sistemi kaldırılmışsa da şartlar dolayısıyla birkaç yıl sonra yeniden tatbikata başlandığında bu şartları kabul eden yabancı tebaadan olanlarında iltizamı alabildikleri görülmekteydi. Nitekim, 1847-1851 yılları sülük iltizamı İngiliz ve Avusturya tebaası olan dört şahsa verilmişti<sup>529</sup>. 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren bir tıp malzemesi olarak rağbet kazanan ve Osmanlı ülkesinin ihraç ettiği önemli bir ticaret ürünü olan sülük<sup>530</sup>, halk tarafından da çok geniş bir talebe sahipti. Özellikle ameliyatlardan sonra kullanılan ve çoğunlukla kanamalı vakalarda tedavi amaçlı yararlanılan bir üründü. Aydın ili ve civarında da bir çok doktor ameliyat yaparlarken bu sülüklerden sıkça kullanıyorlardı<sup>531</sup>. İzmir'de 1860'larda artık çok önemli bir ihracat kalemi ve üzerinde özenle durulan bir ürün olmaktan çıkmaya

---

<sup>525</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 89.

<sup>526</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsnü, **a.g.e.**, s. 33-34

<sup>527</sup> Süha Göney, **a.g.e.**, s. 558.

<sup>528</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan söyleşi.

<sup>529</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.m.**, s. 97; Son derece önemli bir ticaret ürünü olan sülük için av ihaleleri bile açılıyordu. **B.O.A.**, İ.D.H., 886/19, 12. C. 1256; **B.O.A.**, İ.D.H., 2691/55, 08.5.1258. Ayrıca Osmanlı topraklarından avlanan sülüklerin hangi cins olacağı, her cinsin hangi fiyatlarla satılacakları önceden belirlenmiş ve hatta büyük sülüklerin avlanması yasaklanmıştı. **B.O.A.**, HR. MKT., 5/N/1268

<sup>530</sup> Tuncer Baykara, **Türk Kültür Tarihine Bakışlar**, Ankara, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı yay., 2001, s. 114.

başlamıştı. Bunun da nedeni modern tıbbın gelişmesi idi<sup>532</sup>. 1870'lerde 5-6000 okka tıbbi sülük, okkası (sipariş yerine teslim) 35-38 kuruştan satılmaktaydı. Nakli yeri uzaklığına göre 3-5 okka alabilen küçük kasalarda ve fıçılarda gerçekleştirilmekteydi. 1871 yılında 1500 okkası Aydın'dan gelmek suretiyle ihraç edilmek üzere İzmir piyasasına toplam 5900 okka sülük gelmişti. Bu miktardan Avusturya'ya 2000 okka, Fransa'ya 2300 okka, İtalya'ya 500 okka ve diğer ülkelere 200 okka gönderilmiş, yurt içi gereksinimi için Türkiye'ye 1000 okka sülük satılmıştı. 1872 yılında 995 paket ve küçük kasa sülük 82.950 Frank karşılığında çoğunlukla Avusturya ve İtalya'ya gönderilmişti<sup>533</sup>. 19. yüzyılın başlarında rağbet kazanan sülüğün yetiştirilmesi için bazı sahalar bataklık haline sokulmuştu. Fakat bir süre sonra fiyatlar düşünce sülük ihracatı geriledi; ancak vaktiyle bataklık haline getirilen sahalar ele alınıp kurutmadı. Bu defa bataklıklarda üreyen sivrisineklerin yaydığı bir hastalık sıtma Anadolu Türkü'nü kırmaya başladı<sup>534</sup>. Buraya kadar verdiğimiz örneklerden de anlaşılacağı gibi bölgede hayvancılığın ticari gayelere haiz bir geçim kaynağı olmadığını söyleyebiliriz. Kaldı ki Kurtuluş Savaşı içinde Aydın şehrinin iktisadi yaşamının felce uğramasıyla beraber hayvancılık sektörü de büyük darbe almıştı. Aydın İlinin Büyük Menderes'in kuzeyinde kalan yerleşim yeri halkı güneye göç etmeye başlamış, başta tarım toprakları olmak üzere pek çok iktisadi faaliyet alanları bırakılmak zorunda kalınmıştı. 4 Temmuz 1919 tarihli Binbaşı Hadkinson'un raporunda Nazilli'nin içinde olduğu geniş bir bölgede Yunan mezaliminin olduğu, hırsızlıkların geniş boyutlara ulaştığından bahsedilmekteydi. Sonraki günlerde sistematik bir yağma ve çapulculuk yer almış, çok sayıda çift sürmede kullanılan öküzü ellerine geçiren yunan askerleri, hayvanları gaddarca kesmişti<sup>535</sup>. Ancak ne olursa olsun, genel olarak bakıldığında; tarım alanlarını işlemek amacıyla hayvancılık yapılmakta idi. Hayvanların kendisinden veya mahsulünden ticari kârlar kazanmanın hemen hemen hiç önemi yokken, bölge de

---

<sup>531</sup> F. J.V. Arundell, **a.g.e.**, s. 192

<sup>532</sup> Karl Von Scherzer, **a.g.e.**, s. 93.

<sup>533</sup> **A.g.e.**, s. 93.

<sup>534</sup> Tuncer Baykara, **a.g.e.**, s. 114. Ancak bunu genelleştiremeyiz. Çünkü henüz konunun başında da ifade ettiğimiz gibi bitkisel tarımın giderek tam bir egemenlik kazanmasına koşut olarak hayvancılık Aydın'ın iktisadi hayatında dış talebe yönelik ihtiyaçlara cevap verebilecek ölçüde ki önemi ikinci planda kalmıştı. Kaldı ki önce tarımsal üretim ve ticareti iktisadi hayatta etkinliğine bağlı olarak Aydın İlindeki bütün bataklıkların ziraata kazandırılması için Samancı Abdullah Efendi ve Şürekasına imtiyaz verilmişti. **Hizmet**, 23 Eylül 1891.

hayvanların daha çok ticari uğraşlar için taşımacılıkta kullanılması çok daha fazla önemli idi. Ayrıca bölgede hayvancılık, dokuma sanayi için yün ve tiftik, deri sanayi içinde ham derinin sağlanmasında çok önemli bir yer tutmuştu<sup>536</sup>.

---

<sup>535</sup> A. Munis Armağan, **Bozmenderes'ten Bozdağlar'a Kuva-yı Milliye**, Karınca Mat., İzmir, 2005, s. 272 ve 281-282.

<sup>536</sup> Bülent Varlık, **a.g.e**, s. 48.

## II- İKTİSADİ İLİŞKİLERDE DEĞİŞİM

### A- ÜRETİM VE TÜKETİM DÜZENİ

Ticaret anlaşmalarının Osmanlı tebaası için belirlediği dezavantajlı çerçeve, demiryolu güzergahlarının iç piyasaya önceliklerinden ziyade Avrupalı güçlerin istekleri- çıkarları doğrultusunda inşası, hükümetin belirgin bir iktisat politikası olmaması, ülkede ki beşeri sermaye kısıdı, eski ve nispeten katı bir sosyal yapının özellikle Müslüman unsur açısından çözülmekte gecikmesi, küçük üreticiliğin hem tarımda hem de sanayide yaygın olarak kalması gibi unsurlar büyümeyi olduğu kadar iktisadi ve sosyal değişimi de sınırlandırıyor ve değişimin ekonomiye düzgün olmayan şekilde dağılımına yol açıyordu. Yine de Osmanlı ekonomisi 19. Yüzyıl başında durgun bir tiyatro sahnesi görünümünde iken 20. Yüzyıl başlarında en azından büyük şehirlerde çeşitli emperyalist güçlerin ve yerel bağlantılarının iktisadi hayatın her alanında cirit attığı bir sinema karesi canlılığındaydı. Bu bağlamda değerlendirilmesi gereken Aydın'da ki bu düzende küçük çaplı üretim sonucunda elde edilen ürünler büyük ölçüde en yakın pazar veya çarşılara ulaştırılıyor, küçük üreticilerin kendi imkan ve ulaşım araçları-hayvanları: eşek, at, katır vb.- ile taşıyor ve mübadeleye konu oluyordu. Ayrıca bölgede tacir ve komisyoncu olmayan veya dükkanı bulunmayan seyyar bir ticaret düzeni içinde, köy köy, mahalle mahalle dolaşıp ürün alım-satımıyla uğraşanlarda vardı. Bunların uğraşlarına “çerçi”lik deniyordu. Bunlar genellikle Yahudilerdi. Mahalleri tek tek dolaşıp tuhafiyeye eşya satarlar ya da eskileri toplarlar veya köy köy gezerler lamba şişesi, iğne, düğme gibi çerçilik eşyası, kimi, tuz, peynir, sabun gibi bakkaliye maddeleri kimi patlıcan, domates, bamyası gibi taze sebze taşırlardı. İncir bahçelerinin, bağların arasından bağırarak geçerlerdi. Köylüler ve bahçe sahipleri olan şehirliler bile onları çağırıp trampa usulü alış veriş ederlerdi. Ne kadar patlıcana, ne kadar kuru incir; ne kadar sabuna, ne kadar buğday; kaç düğmeye kaç koçan mısır üzerinde anlaşılırdı. Aydın'ın köylerini dolaşan Mordahay'da bunlardan birisiydi.<sup>537</sup> Ortaklar'da Selatin köyünde uzun yıllar bu işi yapmış-Yahudi Uhur da vardı ki bu en çok manifatura eşya ve ayrıca iğne iplik satardı. Bundan en çok iğne-iplik alınırdı<sup>538</sup>. Bölgedeki izlenimlerimiz gerçekte iğnenin ticari bir önemi olduğunu

<sup>537</sup> Zeki Mesud Alsan, **a.g.e.**, s. 143.

göstermektedir. Nitekim “iğne atsan yere düşmez” deyiminde de olduğu gibi iğnenin kıymetinden dolayı atılan iğne mutlaka biri tarafından kapılacak kadar önemli, yere düşmeye fırsat bulamayacak kadar değerli olduğunu bölgedeki izlenimlerimiz daha da güçlendirmektedir. Yahudi heybelerini takas ettiği ürünlerle şişirir, kasabaya döner ve çarşıya çıkan her yol üzerinde ki devşirme mağazalarından birine boşaltır. Eğer bu mağaza Sabuncu Levi'nin değilse mutlaka Yağcı Mişon'un veya Komisyoncu Bohor'un idi. Köylerden gelen bu seyyar satıcıların en büyük ideali de böyle bir mağazaya sahip olmaktı. Yağcı Mişon da köylerden iğne-iplik karşılığı yağ toplaya toplaya bir mağaza sahibi ve komisyoncu olmuştu. Aydın'da seyyar satıcı büyük komisyonculuğa kadar yükselir hatta büyük dükkan sahibi olurlardı<sup>539</sup>. Aslında 19. yüzyıl modern kapitalizmin evvela ticari ve mali şekliyle görüldüğü ortadaydı. Kapitalist rejimi diğer ekonomik rejimlerden esaslı surette ayıran şey de, bu sermayelerin hareket kabiliyetiydi<sup>540</sup>.

Aydın ilinde üreticilerin mallarını doğrudan pazarlamalarına engel olan etmen kesinlikle üretim biçim veya etkenleri değil; dil, sermaye ve ulaşım imkanlarına sahip olamamaları sorunuymdu ve bu da üreticilerin tüccarların aracılığına ihtiyaç duyma zorunluluğunu ortaya çıkarmıştı. Nitekim, belli ürünlerin alım satımıyla uğraşan büyük tüccarlar vardı. Ancak bölgede bu büyük tüccarların bazıları aracı-komisyoncu veya devecileri- kullanırken, bazı büyük tüccarlarda aracı kullanmadan ticaret ediyorlardı. Bu iki gurup tüccardan aracılı ticaret edenlerin mallarını İzmir piyasasına ulaştıranların olması, aracısız ticaret eden diğer büyük tüccarlarında bölge içinde büyük ticaret merkezlerine, -Aydın, Nazilli, Söke gibi- mallarını ulaştırmaları bakımından birbirinden ayrılmalrı, İzmir ve hinterlandı Büyük Menderes Havzasındaki Ticari mübadelenin en önemli ayrıntısı ve esası idi. Mesela Pirlibey köyünün Ali, Mehmet, Avni Bey isimli tüccarları köylülerden aldıkları malları Hamzalı'ya taşırlar oradan tren aracılığıyla Nazilli çarşısına götürürler perakende ticaret ile uğraşanlara satılması için beli mağazalara, hanlara indirirlerdi<sup>541</sup>. Nazilli'de hem toptan ticaretle uğraşan hem de

---

<sup>538</sup> Kaynak Kişi: Durmuş Yalçın ile yapılan söyleşi.

<sup>539</sup> **A.g.e.**, s. 144

<sup>540</sup> Henri Sée, **Modern Kapitalizmin Doğuşu**, Çev. Turgut Erim, İstanbul, 1970, s. 173.

<sup>541</sup> Kaynak Kişi: Kadirye Gökçen ile yapılan söyleşi. Köylüler ürünlerini satmak için dağdan iniyorlar İzmir'e geliyorlar, tezgahların sıralandığı ince uzun ambara giriyorlardı. Mesela Hacistavri ambarın ortasında tartının başındaydı. Avluya açılan küçük kapıdan semer yüklü ırgatlar girip çıkıyordu. Hacistavri Tüccar Selim Beyle ortaklı. Bunlar büyük toptancı tüccardılar. Dido Sitiriyu, **a.g.e.**, s. 32

devecilik yapan bir büyük tüccar zümresi Hacı Şeyhler'de, Cumhuriyet öncesi dönemin bölgedeki en zengin tüccarlarıydı. Kendileri bölge içinde –Nazilli köy ve kazaları, hatta Aydın ve hatta İzmir'e kadar –ticarete söz sahibi olup Nazilli'de Eski Yeni Mevkiinde oturmaktaydılar ve Yukarı Nazilli'de bakkal dükkanları vardı ve çarşının esnafı onlardan mal alırdı<sup>542</sup>. Hacı Şeyhler'in ayrıca deve kervanları vardı ki “bir ucu Denizli'de bir ucu İzmir”deydi, ve hatta zamanında devletin trenini bile durduracak kadar büyük nüfuzları vardı<sup>543</sup>. Nasıl ki Nazilli'nin Hacı Şeyhleri ticari taşımacılıkta demiryolu ile rahatlıkla rekabet edebiliyorlarsa, Aydın'da en nüfuzlu ve Aydın demiryolu ile rekabet edebilen ihtiyar deveci Karakavuk vardı. Karakavuk'un sahip olduğu develeri, devecilere vererek mal taşıttığını anlayabiliyoruz. Mesela Karakavuk'un bir devecisi İsmail Efe'ydi<sup>544</sup>. Mesela Sarayköylü Kocabekir, Nazilli'nin üzümünü, incirini alır, Sarayköy'e, Tavas'a götürür, toptan ticaretle aldığı mallarını orada perakende ticaretle uğraşanlara satardı. Ali Amasyalı, Dereköylü Ömer Hoca'da bu gibi ticaretle uğraşmışlardı<sup>545</sup>. Bu tip ticaretle uğraşanlardan bazıları da Mehmet Ali, Tahtasız Nuri (aynı zamanda develeri vardı) idiler<sup>546</sup>. Ayrıca Serez köyünden Osman Bey'de bu tip ticaretle uğraşıyordu.<sup>547</sup> Yenipazar'da da faaliyet gösteren, Nazilli'de de etkin bir ticareti olan Hafız Ali ise, Nazilli ve çevresinin (köylerinin, özellikle Yenipazarın) öncelikle zeytinini, pamuğunu, üzümünü satın alır, bunları da büyük tüccarlara –İzmir'den gelen tüccarlara; mesela Hakkı Bey'e satardı. Ortak olduğu devecilerden malı alır, çevreye gönderirdi (satardı)<sup>548</sup>. Söke'de Kalyonço, Benlioğlu Benatto, Vasili gibi büyük tüccarların da varlığını görüyoruz. Ancak bunlar da aracı kullanmıyorlar. Söke çarşısında faaliyet gösteriyorlardı. Öyle ki, Söke'nin –uzun çarşısına-mal taşımak için, Albayrak mahallesi ile uzunçarşı arasındaki çay yüzünden irtibatsızlığı kaldırmak için, çarşı ile Albayrak mahallesi arasında bugünde mevcut olan demir köprüyü yaptıran Kalyanço (Rum asıllıdır) olmuştu. Böylelikle tüccar Kalyanço mallarını çarşıya daha kolay ulaştırma imkanı buldu. Ayrıca Söke'nin uzun çarşısında tütün tüccarı Hacı Ziya Bey Söke ve çevresinden tütünleri –eşek yükü hesabıyla-

---

<sup>542</sup> Kaynak Kişi: Haydar Özden ile yapılan söyleşi.

<sup>543</sup> Kaynak Kişi: Halil Türe ile yapılan söyleşi.

<sup>544</sup> Zeki Mesud Alsan, **a.g.e.**, s. 112-113.

<sup>545</sup> Kaynak Kişi: Mustafa Kundakçı ile yapılan söyleşi.

<sup>546</sup> Kaynak Kişi: Abdullah Güren ile yapılan söyleşi.

<sup>547</sup> Kaynak Kişi: Hamdi Köksal ile yapılan söyleşi.

<sup>548</sup> Kaynak Kişi: Süleyman Mercan ile yapılan söyleşi.

alıyordu. Hacı Ziya Bey'in dedesi de tütüncüydü, çarşı da aynı yerde dükkanları vardı<sup>549</sup>. Verdiğimiz bu örneklerden anlaşılacağı üzere bölge içinde aracısız-toptan ticaret ile –köylünün malını satın alan tüccar kesimi sahip olduğu imkanlarla –mesela hayvanlarıyla – müstahsilden topladıkları malları, mağazalara, hanlara, bakkal dükkanlarına yığıyorlar ve İzmir'den almaya gelen tüccarlara veya buldukları yerin çevre esnafına mallarını satıyorlardı. Ayrıca bölgede bir de aracılı ticaret vardı. Bu ticaret müstahsil –deveci- tüccar denklemi içinde varlığını sürdürüyordu. Aydın ve çevresinde “parası pul, karısı dul” olarak tanımlanan, deve kervanına sahip olan zümre, Aydın, Nazilli gibi ticaret merkezlerinde ki mağaza sahibi tüccar- ve aynı zamanda komisyoncu- ile üretici kitle arasında “çok yönlü” bir aracıydı. Örneğin, deve kervanı olan Deveci Osman, köylünün ürünlerini, Köşk'te Kabay adlı bir Yahudi adına satın alıyor develeriyle Kabay'ın mağazasına götürüyordu; Kabay da Kuyucak'tan Deveci Osman'ın da getirdiği yemişleri İzmir'den kendisine mal almaya gelen tüccara satıyordu<sup>550</sup>. Nitekim Kabay'ın tam olarak komisyoncu tüccar olduğu konusunda kesin bir bilgiye sahip değilsekte, sözü geçen Kabay'ın bu tür bir görevinin varlığı sezilebilir. Mesela Atça'da da Hafız Ali'ye deveciler çalışıyordu. Hafız Ali'ye en çok develerle zeytin getirirler, Hafız Ali'de bunları İzmir tüccarına satardı. Hafız Ali Devecilerle anlaşır, Yağdere, Kılavuzlar ve çevre köylerden mahsulleri toplatırdı<sup>551</sup>. Koçarlı'nın ürünlerini de Fahri Özcan isimli develeri olan –aracı- toplar, İzmir'de adamlarına (ki önceden anlaştığı tüccarlara olsa gerek) satardı<sup>552</sup>. Nazilli'nin çevre köylerinden ürünleri toplayan Ali Boru'da Nazilli'deki Abbas'ın dükkanına mallarını boşaltırdı. Uncu Abbas'ın (bakkal dükkanına sahip olduğunu söylemiştik) dükkanıydı bu<sup>553</sup>. Ortaklar'da ünlü deveci Osman, daha çok incir ve zeytin ürünü toplar Selatin köyünün ürünlerini toplar, Ortaklar'da dükkanı olan Tüccar Tenekeci Hüseyin'e teslim ederdi. Köyün palamutları da Deveci Osman'ın hayvanlarına yüklenir Tenekeci Hüseyin'e ulaştırılırdı<sup>554</sup>. Nazilli'de, Hacışeyhler'den sonra önemli bir nüfuza sahip Deveci Gandakçı İsmail vardı ki bu da günde en az beş, altı kere Nazilli'nin çevresinden zeytin çekerdi, Kırılı Hüseyin'in de yük develeri çoktu. Zaten Nazilli'nin Yıldıztepe semti

---

<sup>549</sup> Kaynak Kişi: İsmail Bey ile yapılan söyleşi.

<sup>550</sup> Kaynak Kişi: Kemal Doğrulu ile yapılan söyleşi.

<sup>551</sup> Kaynak Kişi: Ali Kılıçer ile yapılan söyleşi.

<sup>552</sup> Kaynak Kişi: Nadire Şahinci ile yapılan söyleşi.

<sup>553</sup> Kaynak Kişi: Abdullah Güren ile yapılan söyleşi.

devecilerin yoğun olarak buldukları yerdi<sup>555</sup>. Nazilli'ye mal çeken ünlü devecilerden bir diğeri de Kör Mehmed idi. Ayrıca Nazilli'li olmayan –İzmir'den geldiği zannedilen- Hacı Hüseyin Ali'de ve onun oğulları da 1950'lere kadar develeriyle Arpaz'dan, Dualar'dan, Pirlibey'ine kadar bütün köylerin ürünlerini toplar –Nazilli'ye götürmez- dışarıya taşırdı. Öncelikle pamuk taşırdı. Sergi de kurutulan incirleri alıp götürürdü<sup>556</sup>. Söke'de de en eski Kervancıbaşı Mustafa Tuna idi. Söke'nin Tıra (Tırha) köyündeki kömürocağının kömürünü Kuşadası'na çekerdi. Ayrıca köylünün mahsulünü de çekerdi. Ovanın mahsulü ve en önemlisi meyan kökünü taşırdı<sup>557</sup>.

Ayrıca bölgede meyan kökünün ticari açıdan diğeri ticari ürünler arasındaki yeri ve öneminin fazla oluşuna bağlı olarak; Aydın ili halkı bu kökleri Aydın kırlarından sabahdan akşama kadar uğraşarak çıkarmakta, İngilizlerin tayin ettiği fiyattan fabrikaya satılmaktaydı<sup>558</sup>. 1908 tarihli bir mukavele meyan kökünün toplama ve iktisadi hayata konu edilmesi hakkında önemli bilgiler vermektedir. Mesela, hükümet adına tehzat-ı askeriye Nazırı Hacı Paşa diğeri yandan İzmir'de ki tüccar piyancı Yorgaki Serandini ve ayrıca Hasan Tahsin Efendiler arasında imzalanan mukavele ile, meyan kökü ihracatı otuz sene boyunca sözü geçen Yorgaki Serandini ve Hasan Tahsin Efendilere iltizama verilmişti. (1. madde) Mukavenamenin imzalanışından 1 sene içinde sözü geçen tüccarlar bir şirket kurabilecekler (2. madde) Şirket kiralayacağı araziden çıkaracağı meyan köklerinden bal (meyan balı) elde etmek için fabrikalar kurabilecekler (3. madde) Şirket kiraladığı araziden meyan kökü ihracatı yapacaklar ve arazi sahiplerinden kökleri satın alacaklardı. (4. madde) Şirket meyan köklerini kazdırdığı araziye ertesi sene -aynı araziye- kazdırmayacaktı. (5. madde) Şirketin meyan kökü kazmak için kiraladığı araziden ihraç olunacak meyan kökleri sözü geçen tüccarların sahip olduğu- şirkete ait olup, kazılan kökler –toprak sahibi tarafından- başka tüccara satılamayacaktı. Şirketten izinsiz ve ruhsatsız meyan kökü kazmaya cesaret edenler olacak olursa bunların çıkardıkları meyan kökleri şirketçe zapt edilip buna kalkışanlar cezalandırılacaktı. (9. madde) Şimdiye kadar meyan kökü ve balı ihracı ile meşgul olan eski tüccarlar ticaretlerinde devam edecekler; -buna rağmen- artık kök kazamayacak ve

---

<sup>554</sup> Kaynak Kişi: Durmuş Yalçın ile yapılan söyleşi.

<sup>555</sup> Kaynak Kişi: Sabri Karakaş ile yapılan söyleşi.

<sup>556</sup> Kaynak Kişi: Kadirye Gökçen ile yapılan söyleşi.

<sup>557</sup> Kaynak Kişi: İsmail Bey ile yapılan söyleşi.



tedarik edemeyecekleri gibi, sadece şirketin arazisinden ihraç edecekleri malın ticaretiyle uğraşabileceklerdi. (14. madde)<sup>559</sup>.

Bu şartlar altında toplanacak olan meyan kökleri için gündelikçi insanlarında meyan kökçüler adıyla Aydın ve çevresinde ne köylü ne de şehirliyi temsil etmeyen bir zümre oluşturduğu da görülmekteydi<sup>560</sup>. Ayrıca bölge’de kazılan meyan köklerinin en yakın bir piyan (=meyan) ocağına köylülerce belli bir para karşılığı götürüldüğü, ve bu ocakların hemen hemen hepsinin demiryolları kenarında olduklarını da bilmekteyiz. Mesela Nazilli’de demiryolu istasyonunun 200-250 m doğusunda eskiden İngilizlere ait olan Forbeslerin işlettiği meyan (=piyan) ocağında bu kökler biriktiriliyor trenle İzmir’e gönderiliyordu<sup>561</sup>. Aynı durum Aydın’da ve Tren istasyonunun hemen yakınındaki bir piyan (=meyan) ocağının varlığı ile söz konusuydu. Trene yüklenen bu piyanlar İzmir’e, Söke’ye işlenmek üzere gönderilmekteydi<sup>562</sup>. Ayrıca, Söke’de bugün Kocagözlü İlköğretim okulunun olduğu yerde bir alım merkezi kantar kurmuşlardı; kazılan piyanları getiren köylülerin piyanları burada satın alınır. Zaten Savuca köyü ile Kemelpaşa mahallesine kadar arazinin büyük kısmı Forbeslerce alınarak meyanbalı fabrikası kurulmuştu. Forbesler Söke ovasını, kendileri –fabrikaları- için piyan kazılması için kiralarlardı. Bu olay 1960’lara kadar sürdü<sup>563</sup>. Mesela, babası Forbeslerin fabrikasında çalışan N. Şahinci, Söke’de üretilen meyan balının İngiliz tüccar Richard’a satıldığını, fabrikanın sözü geçen bu tüccara mal satışı yaptığını bildirmektedir. Yine köylülerin kazdıkları piyanları, N. Şahinci’nin babasına getirdikleri, onunda piyanları belli bir komisyon karşılığı Söke’ye taşıdığını öğreniyoruz<sup>564</sup>. Yine Arpaz’a girerken Bozdoğan yolu ile Arpaz arasında büyük bir set çekerler ve burada piyanlar toplanır ki köylüler gelir buraya piyanlarını yığarlardı; Mustafa Ali, ve onun oğulları Mahmut ve Ali; başta Yenipazar ve Bozdoğan ve çevresinin piyanlarını alır, Nazilli’de ki piyan ocağına satardı, veya Aydın’a kadar develeriyle meyan kökünü çekerlerdi. Beylerin Tevfik’de bu işle uğraşan deveciydi<sup>565</sup>. Deveciler ayrıca, Aydın’da olduğu gibi Tren

---

<sup>558</sup> Zeki Mesud Alsan, **a.g.e.**, s. 112.

<sup>559</sup> **B.O.A.**, Y. MTV., 309/119, 15 R. 1326

<sup>560</sup> **A.g.e.**, s. 143.

<sup>561</sup> Kaynak Kişi: Haydar Özden ile yapılan söyleşi.

<sup>562</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan söyleşi.

<sup>563</sup> Kaynak Kişi: İsmail Bey ile yapılan söyleşi.

<sup>564</sup> Kaynak Kişi: Süleyman Mercan ile yapılan söyleşi.

<sup>565</sup> Kaynak Kişi: Süleyman Mercan ile yapılan söyleşi.

istasyonu ile meyanbalı fabrikası arasında mal ulaşımında önemli rol oynarlar fabrika ile istasyon arasında adeta mekik dokurlardı. Aheste yürüyüşlü develer sırtlarındaki balyaları taşıyarak bu fabrika için çalışırlardı<sup>566</sup>.

En az meyankökü kadar önemli bir ticaret ürünü olan incirde İzmir'in ne önemli merkezi olan "Yemiş Çarşısı"na aynı denklem içinde –üretici, deveci, tüccar- sevk edilirdi. Büyük üreticilerin az bir bölümü İzmir çarşısı ile aracısız ilişkide bulunurken, küçük üreticiler az olan ürünlerini çarşıya kendi imkanlarıyla taşımak ya da aracılardan sundukları imkanlardan yararlanmak zorunluluğunda bulunuyorlardı ve taşıma aracı deveye ihtiyaç duyuyorlardı. Deveci, İzmir komisyoncuları ile söz konusu küçük üreticiler arasında aracı rolünü üstlenen zümreydi. Deveciler İzmir'de ki ihracatçı komisyoncudan aldıkları toplu avansı ürün zamanından önce küçük üreticilere dağıtır, bunların incirlerini işbirliği içinde buldukları komisyoncuların mağazalarına getirip sattırmaya aracılık ederdi. Deveci avans verdiği üreticilerin bahçesini kontrol altında tutar ürünün başka alıcılara satılmamasına dikkat eder, incirleri toplar, çuvallara doldurur, İzmir'e nakleder, önceden anlaştığı komisyoncuya verirdi. Köylü malının kaç çuval ve kaç kuruştan satıldığını soramayacak kadar devecilikte tabir olunan emanetçilik koşulu gelişmişti. Köylü deveci ağası İzmir'de komisyoncudan Mart ayından önce aldığı avans için %12 faiz verir. Marttan önce faizsiz para alırdı. Para sıkıntısı çeken üreticiye toptan değil haftalık harçlık şeklinde para vererek, üretici köylüyü kendisine bağımlı kılardı.

Aslında sadece incir de değil ayrıca diğer tüm tarımsal ürün üzerine iç ve dış ticaret yapan tüccar sınıfı ihracatçı ve çarşı komisyoncularının verdiği avans ve kredi ile çalışıyorlardı<sup>567</sup>. Deve kervanları ve çoğu zamanda demiryolu ile Anadolu'nun mahsulü, İzmir'e gelir ve komisyoncu denilen aracılara gönderilirdi. Türk ticaret adamlarının hepsi –ki burada deveciler kast edilmektedir; çünkü üretici/deveci/komisyoncu denklemi geçerlidir- üreticiler ile dışa satış yapan ticaretçiler –üreticiye borç para veren komisyoncu- arasında aracılık yapmakla yetinirdi. Arpa, buğday, nohut , susam, özellikle incir, üzüm, palamut, sumak, afyon vb... akın akın gelir, bu efendilerin depolarında, yok eğer beklemeyecek şeylerdense, Yemiş Çarşısı mağazalarının önünde,

---

<sup>566</sup> A.g.e., s. 98.

sokakta birikirdi. O zaman dış satış işiyle uğraşanlar üşünürler, fiyat verirler, mal tartılır ve satılırdı. Fiyat, tartı ve öteki işlemler, üreticinin aracıya karşı olan güvenine, onların insaflarına, namuslarına bırakılmış haldeydi. Çizilen şu küçük tablodan da anlaşılır ki, Anadolu'nun en zengin bir kaynağından İzmir'e kadar gelen ürün, -kaynağında gür bir su kaynağı ise, her yanı delik deşik, çürük çatlak bir su borusundan akar gibiydi ki, yolunun üzerinde sıza sıza sonunda varacağı yere ancak bir sicim kalınlığında ulaşmış bulunurdu. Bu sicim de, yabancıların cebinde gittikçe kabaran bir yumak meydana getirirdi<sup>568</sup>. Sözü nü ettiğimiz dönemde bir Türk geçen sene bağlarından epeyce mahsul aldıklarını, onları Kordon'daki komisyoncu Logofet'e sattıklarını onunda üzümünü Avrupa'ya veya Amerika'ya gönderdiğini, ancak kendilerinin sattıkları mahsulle ancak Logofet'den aldığı avansı ve masrafı ödeyebildiklerini söylüyor, Ege mıntıkasından yağ ve balların hep İzmir'e aktığını, İzmir mağazalarından taşan, rıhtımı dolduran bütün mahsullerin Türk köylülerinden elde edildiğini söylüyordu<sup>569</sup>.

İzmir, diğer Anadolu kentlerine göre oldukça gelişkin bir ticaret merkeziydi. Sahip olduğu limanı, pek çok ülkenin bayraklarını taşıyan ticaret gemilerinin uğrak yeri idi. Limana bağlı olan demiryolu şebekesi ile, kent in ve daha iç bölgelerin incir, üzüm, zeytin, pamuk, palamut gibi ürünleri önce tüccarların depolarında toplanır, sonra limanda bekleyen gemilere yüklenir, pek çok Avrupa ülkesi ile Amerika'ya ihraç edilirdi. Aynı şekilde ülkede yokluğu çekilen mallar da, Trabzon, Mersin, Antalya ve İstanbul limanlarının yanı sıra, İzmir limanı aracılığıyla ithal edilirdi. Punto'dan Borsa'ya kadar olan geniş alan, ihraç ve ithal mallarının depolandığı, ticaret ambarlarının bulunduğu yerdi. Çoğu zaman şimendiferlerle İzmir'e getirilen ürün, Fransa'dan, Amerika'dan, İngiltere'den gelen gemilerle, gene çeşitli Avrupa limanına taşınırdı<sup>570</sup>.

İzmir ve art bölgesindeki ekonomi hayatında çok etkin bir işleve sahip olan deveciler, I. Dünya savaşına kadar yaşadı. Deveciliğin ortadan kalkmasına sebep olan savaşın iki etkisi oldu: Birincisi, moratoryum ilanının krediyi ortadan kaldırması, ikincisi de, savaş nedeniyle ihracat olmadığından satılıp satılmayacağı belli olmayan bir

---

<sup>567</sup> Sabri Yetkin, **a.g.m.**, s. 29-32.

<sup>568</sup> Kemal Arı, **a.g.m.**, s. 35.

<sup>569</sup> **A.g.e.**, 184-185.

ürün için hiç kimsenin avans vermeye cesaret edememesiydi. Böylece köylü ile deveci arası bağlantı kopmuş oldu<sup>571</sup>. Bölgede var olan iktisadi düzen bir anlamda bozulmuş oldu. Gerçekten de Dünya Savaşı ve ardından gelen Kurtuluş Savaşı döneminde İzmir ve Hinterlandı ekonomik büyük bir sarsıntı yaşadı. İzmir’de Demiryolları, rıhtımlar, tramvaylar, liman İngiliz ve Fransız işadamlarının elindeydi, madenler, halı sanayi, meyankökü ticareti tamamen İngilizlerin, Amerikalıların ve İtalyanların elindeydi; bu yüzden İngiliz Ticaret Odası İzmir’in Yunanlılara verilmesinin felaketlere yol açacağı konusunda uyarılarda bulunuyordu. Ancak Yunan işgali gerçekleşmiş, Yunanlılar gümrükteki mallar ve şehirdeki bazı mağaza ve dükkanları yağma etmişlerdi<sup>572</sup>. Dönemin gazetelerinde İzmir’in ekonomik önemine dair yazılardan birindeki “İzmir’in Anadolu’nun teneffüs organıydı; Anadolu İzmirsiz nefes alamazdı” ifadesi İzmir’in ticari konumunun önemini açıkça yansıtmaktaydı<sup>573</sup>.

İzmir’in karşılaştığı işgali Aydın ve çevresi de yaşamıştı ve Aydın’ın yaşadığı ekonomik sarsıntının İzmir’den kalır yanı yoktu. 19. yüzyıla kadar yavaş bir gelişme gösteren Aydın kenti, 1895-1899 depremleri ile 1919-1922 yılları arasındaki Yunan işgali ve beraberinde ki yangın sonrasında giderek küçülmüştü. 7 Eylül 1922 tarihinde Yunanlıların Aydın’dan ayrıldıklarında bıraktıkları manzara korkunçtu. 28 Haziran 1919 tarihinde çıkan Aydın büyük yangını sonrasında pek çok mahalle yanmış, mağaza ve dükkanlar yakılıp yıkılmıştı<sup>574</sup>. Ancak işgalin en sancılı tarihlerinde bile ne pahasına olursa olsun iktisadi düzenin aksamamasına büyük önem verilmişti. Aydın Demiryolu işletmesi, Tepeköy’de Perşembe günü kurulacak olan haftalık pazarın olabilmesi için “pazarcılarla eşya-yı ticariyeye mahsus hususi trenin” Punto’dan hareket edip aynı gün geri döneceğini bölge halkına bildirmişti<sup>575</sup>. Ancak bu çabalar ilerleyen tarihlerde böylesine büyük işgale direnemedi Öyleki; Amiral Bristol’ün ABD Dışişleri Bakanına gönderdiği yazıda, Yunan işgalinden sonra bölgenin Türklerce boşaltıldığı Aydın Demiryolu örnek gösterilerek belirtilmekte, Yunan kuvvetleri tarafından burada ayakta bir tek ev ve bir tek köy bırakılmadığı, çevrede tarla da ürün toplayan bir tek kişinin

---

<sup>570</sup> A.g.m, s. 40-41.

<sup>571</sup> Sabri Yetkin, a.g.m., s. 29-32.

<sup>572</sup> Doğan Avcıoğlu, **Türkiye’nin Düzeni**, I, Bilgi yay., Ankara, 1971, s. 190.

<sup>573</sup> Nurettin Gülmez, **Kurtuluş Savaşı’nda Anadolu’da Yeni Gün**, Ankara, 1999, s. 173.

<sup>574</sup> Günver Güneş, a.g.m, s. 48.

<sup>575</sup> **Şark**, 7 Haziran 1338

görülmeyişi, ürünlerin terkedilmiş ve çürümekte oldukları anlatılmaktaydı<sup>576</sup>. Üretime etki eden unsurlar, büyük ölçüde savaşın etkisinden olumsuz yönde etkilendiğinden; örneğin, üretime işgücü olarak katkıda bulunması gerekli genç erkek nüfusun silah altında bulunmasından dolayı, doğal olarak üretim düşmüştü. Bunun diğer nedenleri ise, 1922 yılının sonlarında, tam hasat dönemine denk gelen Eylül ayı içinde Yunan askerlerinin geri çekilirken tarlaları, bağları, bahçeleri tahrip etmesi; kıyıma uğramaktan korkan üretici çiftçilerin bağını bahçesini bırakıp, korunabilmeyi umduğu yörelere kaçması ve doğal olarak hasat yapamamasıydı. Ayrıca, tarım ürünlerinin yetiştirilmesinde pek etkin bir rol oynayan Rumların yöreyi terk edip, Yunanistan'a kaçmaları ile hem büyük bir tarımsal işgücü açığının ortaya çıkışı, hem de buna bağlı olarak, onların terk ettikleri tarla, bahçe ve bağlardaki ürünün toplanamayarak, çürümeye terk edilmesi de, önemli nedenler olarak karşımıza çıkmaktadır. Burada savaş nedeniyle sekteye uğrayan ticari ilişkilerdeki bozukluk yüzünden ürünün pazarlanması. taşınması ve karşılığının alınmasında karşılaman zorluklar da, rekoltenin düşmesine etki eden unsurlar olarak belirmişti<sup>577</sup>. Tarım ürünlerinin pazarlanması yönünden 1923 yılında büyük bir buhran yaşanmış; ürün rekoltesindeki artışın tersine, pek çok üretici iflas etmenin eşiğine gelmiştir. Ziraat Bankası'nın 1924 yılı bütçe raporunda vurgulanarak belirtildiği gibi bu buhranı yaşamış olan köylünün içine düştüğü durum, gerçekten üzücüdür İzmirli üreticinin durumu da, M. Ragıp Bey'e göre; "iktisat nokta-i nazarından" hiç iyi değildir. "Memleketin servet-i umumiyesini teşkil eden istihsalat, kıymetlerinden çok düşkün bir fiyatla" elden çıkmaktadır. Ona göre bu durumun nedeni teşkilatsızlıktır. Teşkilatsızlık bir takım madrabazlara yararmış; incir, üzüm, tütün, afyon, meyan kökü ve palamut gibi ürünleri yetiştiren ve büyük oranla üretimini yapan çiftçi, pek elim dakikalar geçirmektedir. Aynı şekilde Türk tüccar da, büyük bir sıkıntı çekmekte; kısacası büyük bir mali buhran yaşanmaktadır<sup>578</sup>. Aydın'da -1925 yılında- incir mahsulünden beklenen üretim %45'den düşük olması ve halkın bir iki Yahudi

---

<sup>576</sup> Ahmet Emin Yaman, **Kurtuluş Savaşında Anadolu Ekonomisi (1919-1922)**, Betik yay., Ankara, 1998 ,s. 100.

<sup>577</sup> Kemal Arı, **a.g.m.**, s. 38. I. Dünya savaşında Türkiye Almanya'nın tarafında yer alır almaz kıyı bölgelerinde oturan Rumlar da sistematik şekilde topraksızlaştırılmaya başlandı. Birkaç saat içinde iç bölgelere göç etmek zorunda kaldılar. Ayrıntılı bilgi için bkz. Dido Sitiriyu, **a.g.e.**, s. 56. Bununla birlikte, Rumların bölgeden ve özellikle de Söke'den ayrılırken Yunan Hükümeti tarafından tahliye masraflarının karşılandığı 1919 yılının Mayıs ayında Eylül ayına kadar ki dönemin basınında yer bulmuştur. **Islahat**, 5 Mayıs 1338 (1919)- **Islahat**, 8 Eylül 1338 (1919).

<sup>578</sup> **A.g.m.**, s. 39.

simsarın oyununa gelmesi nedeniyle ekonomik alanda halkın durumu oldukça kötüleşmişti<sup>579</sup>. Hem üreticinin elindeki malı satın alıp dış pazarlarda satabilmede, hem de ülkede gereksinimi duyulan malı, dış piyasadan satın alıp, ülkeye ithal etmede, mahalle bakkallarının da büyük ölçüde kendi etnik gruplarından olmalarından dolayı, tüketicilerin ayağına kadar götürebilmede, Rum, Ermeni ve Yahudi tüccarlar, Türk tüccarlara göre çok daha etkin ve hünerliyidiler. Onlar, bir malın hangi pazarda, kime ve ne kadara satılabileceğini, üstelik bunun hangi yolla ve kimlerin aracılığıyla dışarıdaki alıcının ayağına kolayca götürebileceğini çok iyi biliyorlar, daha rahat iş bağlantıları kurup, alıcılarla anlaşabiliyorlardı. Birkaç yabancı dili bilmeleri, güncel yaşayış tarzında Avrupalıya daha yakın olmaları, onlara belli bir avantaj sağlıyordu<sup>580</sup>. Nitekim yerli girişimcilerin sadece sermaye değil aynı zamanda dil sorunu da ortaydı. Dönemin gazetelerinden birinde çıkan bir haberde “İzmirce” şeklinde yer alan ifade hayli dikkat çekicidir. Bu ifadeye başka kaynaklarda rastlamadığımız için bir basım hatası sonucu İzmir’de şeklindeki kelime İzmirce şeklinde yanlışlıkla basılmış olabilir; fakat bir basım hatası yoksa pekala bu ifade İzmir’e özgü iktisadi hayata ait bir dili de ifade ediyor olabilir şeklinde temkinli bir çıkarımda bulunabiliriz. Sözü ettiğimiz bu haberde Rum dilinin ne kadar gerekli olduğunun altı çizilmekteydi. İzmir’in ticaret muamelelerinde hemen hemen Rum dilinin kullanıldığı, özellikle Avrupa’dan gelen yabancıların Rumca’yı öğrenmeden İzmir’e gelmedikleri vurgulanmaktaydı<sup>581</sup>. İşte bu dili bilen tüccarların da, bölgeyi terk eden Rum kitlelerle birlikte Yunanistan'a gitmeleriyle, onlar aracılığıyla gerçekleştirilen pek çok ticari alışverişte İzmir’in Avrupa ile olan bağları kopmuştu. Piyasanın işleme hacmine göre az sayıda kalan ticarethanelerin rekabet, gücü zayıflamıştı. Günlük tüketim maddelerinde yüksek fiyat artışları yaşanırken, üreticinin satacağı tarım ürünlerinin fiyatları anormal biçimde düşmüştü. Bu çelişkili ortamda çiftçi, ürettiği malı satamayacağı gibi bir izlenime kapılmıştı. Bu nedenle, 1923 yılında savaş yıllarına göre üretimde önemli bir artış olmasına karşın, eldeki ürünü satın alacak Türk ve Levanten tüccarların sayısının azlığı yüzünden, ticari dengeler alt-üst olmuş,

---

<sup>579</sup> Günver Güneş, **a.g.m.**, s. 49.

<sup>580</sup> Kemal Arı, **a.g.m.**, s. 41.

<sup>581</sup> **Hizmet**, 10 Mart 1891

üretim sektörü zarar görmüştü<sup>582</sup>. Aslında bu bize Aydın ili halkının satmak mecburiyetine alıştırılmış olduğu çıkarsamasını yapmamıza olanak vermektedir.

Türkler kurtuluş savaşının kazanılmasından sonra Aydın'a geri dönerlerken, 7-8 civarındaki gayr-i Müslim nüfusta Aydın'dan ayrılmıştı. Aydın'da ki Yahudi nüfusun tamamı da, mahallelerinin, dükkan ve mağazalarının yanmış olmasından dolayı şehri terk etmişlerdi. Aydınlı Türkler ise şehirlerine geri döndüklerinde yanmış yıkılmış ev, dükkan, mağaza ve mahallelerle karşılaşmışlardı<sup>583</sup>. Bu olumsuz görüntüyü tamamlayan bir diğere etken de yol ve taşıma sorunu olmuştu. Türkiye'nin geneli için boyutları büyük olan yol ve taşıma sorunu, İzmir için de geçerliydi. Bu durum, çiftçinin ürettiği ürünü pazara indirmesinde büyük zorluklar yaratmaktaydı. Yalnızca kendisine bağlı nahiyeler değil, yöredeki bütün büyük yerleşim merkezleri ekonomik açılımlarını İzmir limanı üzerinden yapıyorlardı ürünü İzmir'e aktaran biricik seçenek ise demiryollarıydı. Oysa, bazı yerleşim birimlerinin, demiryolundan yararlanma olanakları bile bulunmuyordu. Motorlu taşıma araçlarının hemen hemen hiç yok denecek kadar az oluşu, yolların ise düzensiz, bozuk ve yetersiz bulunuşu nedeniyle, bu gibi yerler için deve kervanlarıyla ve katırlarla yük taşımak hâlâ geçerliydi. Böylece, taşıma ücretleri umulanın üstünde pahalı bir seyir izlemişti. Taşıma ücretinin yüksekliğinden yakınan bazı üreticiler, Aydın Şimendifer Kumpanyası'nın yük taşımada kendileri için indirimde bulunmasını istemişlerdi. 1923 yılında yapılan bu istek karşılanmadan, bu kez de, demiryolu işçilerinin genel greviyle karşılaşmıştı. Kumpanya çalışanları ücretlerinin artırılması, çalışma koşullarının iyileştirilmesi için greve gidince, üreticiler pahalı bile olsa, ürünlerini pazara indirememişlerdi. Bu kez deve ve katırlarla yük taşımaya çalışılmış, ama bu da yeterli olmamıştı<sup>584</sup>.

## **B- PAZAR VE ÇARŞILAR**

Aydın'da üretilen ürünlerin tüketiciye intikalinde en önemli ticaret yerleri pazarlardı. Bölgenin ticaret merkezlerinde çevre kaza ve köylerin ürünlerinin pazarlara

---

<sup>582</sup> Kemal Arı, **a.g.m.**, s. 41. Kurtuluş Savaşı iktisadi hayatta yabancı sermayeye olduğu kadar hiç tereddüte yer bırakmayacak şekilde gayri müslimlere karşıda bir tepkinin oluşmasına yol açtı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Erkan Serçe- Sabri Yetkin, **a.g.m.**, s. 25.

<sup>583</sup> Günver Güneş, **a.g.m.**, s. 48.

<sup>584</sup> Kemal Arı, **a.g.m.**, s. 43-44.

ulaştırılmasıyla bölge için en önemli mübadele olayı yaşanıyordu. Bölge’de ki hakim pazar yapısı çarşı ile iç içeydi. Pazarlar bölgenin farklı yerlerinde farklı günlerde kurulur ve bu sayede pazarcılar hergün ayrı bir yerde kurulan pazarları dolaşırlardı. Aydın kazasında panayır kurulmazken, köşk nahiyesi merkezinde cumartesi, Aydın - merkezde- ve Murasallı köyünde pazar ve Sobice nahiyesi merkezinde pazartesi ve Karahayıt nahiyesinde Salı günü Germencik’te Perşembe ve Umurlu’da Cuma günleri pazar kuruluyordu. Cumartesi günü Aydın -merkezde- bir hayvan pazarı da kuruluyordu<sup>585</sup>. Bozdoğan’da da panayır olmayıp, yalnız her hafta Bozdoğan’da Pazar ve Yenipazar’da Çarşamba günleri pazar ile Cuma günü pazar kurulmakla birlikte, Cumartesi günü Karpuzlu’nun Demircideresi civarında, Çarşamba günü Akçaabad köyünde Perşembe günü Çine köyünde pazarlar kuruluyordu. Merkez kaza Söke’de Çarşamba, Bağarasında Salı günü pazar kurulmaktaydı. Karacasu’da Cuma ve Pazartesi günleri kasabada ve salı günleri Aliğa Çiftliğinde pazar kurulmaktaydı. Nazilli kasabası Aşağı ve yukarı namlarıyla ikiye münkasım olduğundan her hafta Çarşamba günü aşağı ve perşembe günü yukarı Nazilli’de ve Cumartesi günü Kuyucak nahiyesinde ve Pazartesi Atça nahiyesinde ve Cuma günü Sultanhisar’da ve Ortakçı köyünde pazar kurulmaktaydı<sup>586</sup>. Ortakların pazarı da Cumartesi günü oluyordu. Ama, Selatin köyünde oturan köylüler ortakların pazarına çok az gidiyorlardı. Tire’deki pazara gitmeyi daha çok tercih ediyorlardı. Halbuki ortakların pazarı yakındı. Ancak köylüler –genelde at arabalarıyla –Selatin köyünden çıkıp, dağ yolunu kullanarak Mehmetler köyüne iniyorlar ve bu yolla rahatlıkla Tire’ye ulaşıyorlardı. Tire’ye hayvanla-eşek, katır ile -6 saatte gidiliyordu.<sup>587</sup> Ayrıca, Koçarlı’nın eskiden önemli bir ticari merkezi olan Sobice’de eskiden Pazartesi günü pazar kuruluyordu. Çerkes mahallesinde Pazartesi günleri kurulan bu pazar, ancak bugün kurulmuyor<sup>588</sup>.

Bölge’nin muhtelif yerlerinde üretilip mağaza, han veya pazara getirilen ürünlerin birinci derecede üreticisi Türk köylüsüydü. Bölge’de en çok Arpa ekliyordu. Ardından buğday ve sonra darı ekilirdi. Arpanın özellikle atlar için bir yem olmasının yanında köy halkının bundan ekmek yapımı için kullanışı hayli fazlaydı. Elde edilen bu

<sup>585</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1313, s. 285.

<sup>586</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1313, s. 296, 301, 306, 312 ve 317.

<sup>587</sup> Kaynak Kişi: Durmuş Yalçın ile yapılan söyleşi.

<sup>588</sup> Kaynak Kişi: Osman Işıklı ile yapılan söyleşi.



tür ürünler en yakın değirmenlerde öğütülmek için yola çıkarılıyordu. Bölge de değirmen çalışanlarının hemen hemen tamamının Cumhuriyet öncesi sahipleri Rum'du. Anlaşılması zor olan bu durum bu döneme yakından şahit olan H. Özden'in "Bizi dini akidelerle uyutmuşlar asırlarca; una bastın kırk yıl yanacaksın, değirmencilik yapma gibi laflar söylerlerdi, bunu bu yüzden Rumlar yapardı" şeklinde ki ifadesi bizi ikna eder niteliktedir<sup>589</sup>. Ancak bölgede un elde etmek için var olan değirmenlerden başka, dakik-un-fabrikalarının da varlığından haberdarız. Mesela, Aydın kasabası ve köylerinde 115 değirmen, Nazilli kasabası ve köylerinde 74, Bozdoğan kasabası ve köylerinde 119 söke ve köylerinde 63, Çine ve köylerinde 138 tane değirmen vardı. Sobice'de Fotiyatioğlu Marko'nun ve ayrıca Prus'un birer dakik-un fabrikaları vardı. Çine'de Abacıoğlu Dimitri'nin, Nazilli'de Hacışeyhzade Ahmet Efendi'nin, İneabad'da Lazopolü'nün, Yenipazar'da Dank'ın ve ayrıca Prus'un birer dakik –un fabrikaları bulunuyordu<sup>590</sup>. Elde edilen buğday sadece yöre pazarları aracılığıyla iç tüketimi karşılamakla kalmıyor İzmir'e de sevk ediliyordu. Aydın'ın tarımsal ürünlerin ihraç edilmek üzere İzmir'e gönderilip gönderilmeyeceğini yerel fiyat ile İzmir fiyatı arasındaki fark belirliyordu. Eğer bu fark doyurucu bir kâr oranı sağlıyorsa tarımsal ürünler İzmir'e gönderiliyor yoksa oldukları yerde tüketiliyor ya da toplanmadan çürümeye bırakılıyordu<sup>591</sup>. Bölge de sadece buğday değil diğer hububat ürünlerinin de ticaretinin yapıldığını ancak bunların İzmir'e sevk edilecek kadar bir ticari öneminin var olmadığını da belirtmeliyiz. Ayrıca bölgede susam önemli bir ticari üründür ve incelediğimiz dönemde Aydın ilinde sanayi bitkilerinden susam fazlaca yetiştirilmekteydi. Çok geniş tutulan susam tarımı bu ürünün fabrikasyonu sayılan susam yağı, küspe, tahanla, helvacılığa yaramaktaydı. Mesela Aydın kazasında 19. yüzyılın sonlarında-1898'de -450 kile üretimiyle akdarı, bakla, nohutdan daha çok üretilmiş, Çine'de önemli ihraç ürünleri arasına girmiş, Nazilli'de ise 11.800 kilelik üretimiyle, çavdar, mısır, akdarı veya burçaktan daha fazla üretilmişti<sup>592</sup>. Bu örnekler

---

<sup>589</sup> Kaynak Kişi: Haydar Özden ile yapılan söyleşi.

<sup>590</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1307, s. 442-443 ve 761. Değirmencilik 19. Yüzyıl Anadolu'nun en yaygın sanayisi olarak görünmekteydi. Su gücü ile çalışan değirmenlere yüzyıl ortalarından itibaren buhar gücü ile çalışanlar eklenmiş ve yüzyıl sonlarında İstanbul ve İzmir dışında da Anadolu'da buhar gücü kullanan değirmenler yaygınlaşmaya başlamıştı. 1910- 1913 arası Aydın ve Hüdavendigar Vilayetinde 37 buharlı, 1.504 diğerleri olmak üzere mevcut bulunan bu değirmenlerde toplam 3.856 kişi çalışıyordu. Geniş bilgi için bkz. Murat Sarıca, **a.g.e.**, s. 201-202

<sup>591</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 32-33

<sup>592</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi** H. 1313, s. 256, 302, ve 318.

bile susamın bölge menfaatindeki önemini ortaya koymaktadır. Nitekim belli bir kısmı içte sarf edilmekte geri kalanı ise sevk edilmekteydi<sup>593</sup>.

Tütün gibi susamda Rumların en çok ticaretini yapmak için yöneldikleri alan olmuştu. Susam Rumların aracılığıyla İzmir'e gönderiliyordu<sup>594</sup>. 20. yüzyıla girerken pamuktan sonra bölgede bolca yetişen kendir, kenevir sapından çıkarılan bir lif olup keten türü üretimde kullanılmaktaydı<sup>595</sup>. Nazilli'nin köylerinden biri olan Pirlibey civarında geniş bir kendir ekimi vardı. İpi ayrılıp, işlenip Nazilli kasabasına gönderilir satılırdı<sup>596</sup>. Buna rağmen Bozdoğanlı dokumacıların bir kısmı Tire'ye kendir biçmeye giderlerdi. Bozdoğanlı dokumacılar heybe, torba, çuval dokur İzmir'de Kestane pazarındaki dükkanlara işledikleri bu ürünleri satarlardı. Bu ürünleri de buradan Afyon ve Konya'dan gelen tüccarlar sıkça alırdı<sup>597</sup>. Aynı şekilde Tavas'da ki saraçlar da Tire'ye kendir biçmeye giderlerdi, urgan alır gelirlerdi. Buldan'dan Nazilli'ye basma, çarşaf, yağ kaseleri de Nazilli çarşısına gelirdi. Hayvanların yününden iplik yapılır; keçi, koyun gibi hayvanların yününden iplik sağlanır, keçi, koyun gibi hayvanların doğal rengi-siyah, beyaz vb.-ise eğirilen ipliğin boyanmasına gerek kalmazdı. Ama elde edilen çoğu iplikler köyde doğal olarak ve kolayca temin edilen; köylülerin kestanenin sülüğünden elde ettikleri sarımtırak bir renkle de boyanabiliyordu<sup>598</sup>. Bozdoğan'ın Biresse köyünden getirilen dokuma, kilim, yaygılar Nazilli çarşısına - Nazilli'nin Sinekçiler köyüne kadar-gönderilirdi<sup>599</sup>. Sultanhisar Kavaklı köyüne ise Yenipazar'dan deveyle bezeciler, helvacılar, bakkal eşyaları, Atça'dan tahan helva katırlarla geliyordu. Manifatura eşyaları saman balyaları içinde Köşk, Atça'dan gelirdi<sup>600</sup>. Bölge'de artarcılıkta son derece önemliydi. Mesela, Bozdoğan çarşısında 200 yıllık bir geçmişe sahip olan Aksoy ailesi, elemanları aracılığıyla Menteşe, Mardan dağlarından topladıkları bitkileri evde gölgede kurutup, gerekirse imbik vasıtasıyla damıtarak-mesela kekiğin yağını, suyunu elde ediyorlardı. Bunu çarşıda sadece S.

---

<sup>593</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 133.

<sup>594</sup> Kaynak Kişi: Nadire Şahinci ile yapılan söyleşi.

<sup>595</sup> Abdullah Martal, **Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme**, Dokuz Eylül yay., İzmir, 1999, s. 128.

<sup>596</sup> Kaynak Kişi: Kadirye Gökçen ile yapılan söyleşi.

<sup>597</sup> Kaynak Kişi: Erol Deniz ile yapılan söyleşi.

<sup>598</sup> Kaynak Kişi: Abdullah Güren ile yapılan söyleşi.

<sup>599</sup> Kaynak Kişi: Ali Sezer ile yapılan söyleşi.

<sup>600</sup> Kaynak Kişi: Mehmet Uslu ile yapılan söyleşi.

Aksoy, babası ve dedeleri satıyorlardı<sup>601</sup>. Bir diğere önemli ticaret ürünleri çıra, çamsakızı, ceviz vb. ürünler Yenipazara -Direcik'e, Donduran'a -Muğla'dan getirilip, Yenipazarda arpa, buğday, pamukla takas edilirdi<sup>602</sup>. Sözü geçen yer ve günde kurulan pazarlara çevre köylerden ürünler köylülerce getirilir ve satışa sunulurdu. Satılan ürünler bölgenin kendine has ürünleriydi. Ancak dikkat çeken nokta, bölgenin çarşı ve pazarlarında hemen hemen çok az manifatura eşyanın satışa sunuluydu. Çarşı veya pazardan daha çok kumaş alınır ve köydeki terzilere diktilirdi. Önemli bir ticaret ürünü olarak pazarlarda çıralların fazlaca satılışı ayrıca önemliydi. Çıralların elektrik olmayan dönemlerde ki aydınlanma ihtiyacının giderilmesinde ki öneminin bunda etkisi büyüktü. Ayrıca bölgede ticari ulaşımda kervanlar bunun aracılığıyla hava karardığında ilerleyebilmekteydiler<sup>603</sup>. Bölge'de kurulan pazarlarda hemen hemen benzer ürünler satılmaktaydı. Özellikle dağ köylerinden getirilen odunun yanı sıra pazarlara üzüm, incir, elma, sebzeler, ve en çokta palamut gelirdi. Ancak bölgede belki de alışıla gelen pazar ürünlerinden farklı olarak, çıra kadar son derece önemli olan bir ticaret eşyası da "kar" dı. Örneğin, Sinekçilerden (Nazilli'nin bir dağ köyü) kıl heybelerin (=keçe torbaların) içinde kar Nazilli çarşı pazarına merkeplere veya katırlara sağlı-sollu sarılarak getirilir ve satılırdı. Bunu özellikle kar helvası yapanlar alırlardı<sup>604</sup>. Pazarda son derece lüks sayılan bir madde olarak patates önemliydi. Patates genellikle Aydın'a Ödemiş'ten indirilmekteydi. Ayrıca domates'de şimdilerde çok fazla yayılmışsa da, bu yaygınlık ancak son yüzyılın eseridir, o yüzden bölge pazarlarında incelediğimiz dönemde çok fazla rastlanmaz<sup>605</sup>. Hiç kuşkusuz belirli yerlerin ürünlerinin ünlü oluşu onların çarşı veya pazarda aranılmasında etkili oluyordu. Mesela Bozdoğan'ın kaymağı, inciri, kestanesi Nazilli pazarlarının önde gelen ticari ürünleriydi. Ayrıca Bozdoğan ve Karacasu'nun cevizleri meşhurdu ve esmer un olarak en çok talep edilen üründü; sadece Nazilli'ye değil, İzmir'e bile sevk ediliyordu. Atça'nın karpuzu, Sinekçiler'in zeytini, Karacasu'nun suyu soğuk tutmasıyla en çok talep edilen topraktan yapılmış testi ve

---

<sup>601</sup> Kaynak Kişi: Saadettin Aksoy ile yapılan söyleşi.

<sup>602</sup> Kaynak Kişi: Süleyman Mercan ile yapılan söyleşi. Mesela Aydın'ın Kırkıca köyü pazarına Kireçli, Havuzlu, Balatçık gibi Türk köylerinden Rum çoğunluklu Kırkıca köyüne Dağ yollarından gelen Türkler bu pazara akın ederler odun, kömür, kümes hayvanı, kaymak, yumurta peynir gibi satan Türkler Rum dükkanlarından ihtiyaçlarını karşılayıp geri dönerlerdi. Dido Sotiriyu, **a.g.e.**, s. 17

<sup>603</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan söyleşi.

<sup>604</sup> Kaynak Kişi: Haydar Özden ile yapılan söyleşi.

<sup>605</sup> Tuncer Baykara, **a.g.e.**, s. 127.

küpleri Nazilli pazarının en önemli ticari ürünleriydi<sup>606</sup>. Bölgede kurulan pazarlar büyük merkezlerde bütün gün devam ettiği gibi, pazarda önemli ticaret ürünlerine dayalı bir alan, han veya mağazalar ayrılmıştı. Nazilli'nin –bugünde var olan-uzun çarşısında ve pazarının kurulduğu aynı çevrede, -bugünkü Nazilli Belediyesinin önündeki-Ali Molla işhanının karşısından uzun çarşıya uzanan yağ hanları vardı. Köylüler buraya yağlarını getirir ve burada yağlar toplanır başta perakende tüccarlara olmak üzere satışa sunulurdu. Nazilli uzun çarşının arkasında, -Nazilli Tren istasyonunun üst tarafında kalan yerde bir Buğday Hanı vardı<sup>607</sup>. Örneğin Pirlibey köyünden buğday ekip, biçip, öğütüp, pazarda satışa sunan köylülerin hemen hemen hepsi, kendilerine en yakın kuyucak pazarına götürüp ellerindeki buğdayı satarlardı ya da Nazilli pazarına götürürlerdi. Ancak ellerinde ki buğdayları Nazilli'nin uzun çarşısında-bugün Hayır Sevenler Çeşmesinin bulunduğu yerin batı tarafındaki sokakta kurulan zahire pazarına götürüp satarlarken, Kuyucak pazarında böyle bir ürüne sokak ya da alan ayrılmadığından pazar içinde uygun bir yerde satış yapıları<sup>608</sup>.

Söke'nin uzun çarşısının bulunduğu çevrede, bir cadde de sadece kumaş, manifatura gibi eşyaların satıldığı Basmacılar caddesi adında bir yer bulunmakla birlikte, yine manifatura eşyaların-perakende-tüccarlara satışa sunulan bir han da-Söke'de İş Bankasının karşısında ki ip hanı-mevcuttu. Mesela Bozdoğan çarşısında, bir kasap pazarı vardı. Celeb Han adında ki bir handa –bugünkü Nazilli Belediyesinin karşısındaki sokakta- faaliyet gösteriyordu. Nazilli'de bugünkü Altınbaş mahallesinin eski adı Mutaf pazarı olarak anılıyordu. Yine Nazilli'de Kıbrıs caddesinin bulunduğu alana incir pazarı deniyordu ki, Nazilli'deki Türk ocağı caddesi boydan boya incir depoları ile sıralanmıştı, uzun çarşının hemen arkasına tekabül eden bu caddenin uzun çarşıya uzanan sokağında ise incir mağazaları bulunuyordu. İncir mağazalarına çevre köy veya kasabalardan incir getiren müstahsiller incirlerini bu mağazalara boşaltırlar, mağazadaki kadınlar ise bu incirleri sabaha kadar 1., 2., 3. kalitelerine göre ayırarak çuvallara istiflerdi. İncir mağazaları en az 3, 4 veya 5 taneydi, ve hatta daha da fazla olabilir; Atça, Sultanhisar, Kuyucak'tan gelen incirler burada –Nazilli'nin uzun çarşısının depo veya mağazalarında- toplanır ve buradan –Nazilli'den –İzmir'e sevk

---

<sup>606</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan söyleşi.

<sup>607</sup> Kaynak Kişi: Sabri Karakaş ile yapılan söyleşi.

edilirdi. H. Özyeşil'in isimlerini hatırlayamadığı bir çok İngiliz tüccar kalitelerine göre ayrılmış ve istiflenmiş bu incirleri İzmir'e götürmek için satın alıyorlardı<sup>609</sup>.

Kuyucak'ta köylülerin palamutlarını getirip yığdıkları bir han<sup>610</sup> Nazilli'de uzun çarşı da İzmir ve Denizli'den getirilen tuhafiyeye eşyalarının –perakende-tüccarlara satıldığı Arif ve İbrahim Hanları<sup>611</sup> Aydın'da ki-Belediye Binasını bulunduğu caddenin arkasında ki -Zahire pazarı ve ayrıca zeytin pazarını da<sup>612</sup> bu örneklere ekleyebiliriz. Aydın'ın Ramazan Paşa mahallesinden istasyona kadar uzanan kesiminde, ticaret yoğunlaşmış ve ticaretin yoğunlaştığı bu merkezler Un pazarı, Kendir pazarı, Urgan pazarı, Yoğurt pazarı, Mısır pazarı, Hasır pazarı, Hayvan pazarı, Yağcılar içi gibi adlarla anılmıştı<sup>613</sup>. Ayrıca bölgenin İzmir'e sevk ettiği ticari açıdan en önemli hayvansal ürünü hiç kuşkusuz “Deri” idi. Aşağı Nazilli'de tabakçılık işiyle uğraşanların toplandığı bugünkü Karaçay mahallesinin altındaki Sulular sokağı ile birlikte buranın eski adı “Tabakhane” mahallesiydi. Tabakhanelerin bir çay-dere gibi yerlerin etrafında toplanişı dikkat çekmekle birlikte bunun nedeni burada tabakhane için değirmenin döndürülmesi ve bu sayede palamutun eritilmesi ve ayrıca somak otunun biçilmesini sağlamaktı. H. Özyeşil kendisi, babası ve dedesinin tabaklık yaptıklarını; en çok İzmir'den –mektup aracılığıyla –sipariş aldıklarını ve işlenmiş tabakları yani derileri İzmir'e gönderdiklerini ve hatta ara sıra Söke'ye de gönderdiklerini söylemektedir. İbrahim Özyeşil'in de bir tabakhanesi bulunan Karaçay mahallesindeki Sulular mevkiinde Ali Vehbi Özyeşil, babası Hasan Özyeşil, Selahattin-Ali-Hüseyin Özyeşil, İbrahim Tabanlı, Mehmet Özyeşil'in de aynı mahalle de –Karaçay Mahallesiinde-tabakhaneleri vardı. Mustafa Çavuşoğlu'nun da tabakhanesi vardı. Bu mahalledeki deriler İzmir ve Söke'den başka Kayseri'ye de sevk ediliyordu. Tüccar ya kendisi bizzat buradan alır götürür ya da, buradan Nazilli çarşısına gönderilen derileri almak için yukarı Nazilli'ye giderdi. Böyle olunca, Yukarı Nazilli'de bu tabakları tüccara satacak bir kişi ve bir mekan gerekiyordu ki bunu da Derici Tahir (Özkalfa) üstlenmişti. Derici Tahir tabakhanelerden derileri toplar özellikle İzmir'den gelen Yahudi tüccarlara bunu

---

<sup>608</sup> Kaynak Kişi: Kadirye Gökçen ile yapılan söyleşi.

<sup>609</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan söyleşi.

<sup>610</sup> Kaynak Kişi: Kemal Doğru ile yapılan söyleşi.

<sup>611</sup> Kaynak Kişi: Fikriye Fidan ile yapılan söyleşi.

<sup>612</sup> Kaynak Kişi: Haydar Özden ile yapılan söyleşi.

<sup>613</sup> Günver Güneş, **a.g.m.**, s. 56.

satardı. Derici Tahir Nazilli'nin en zenginlerinden biri olmuştu. İşlerini yoluna koyduktan sonra Yukarı Nazilli'de -bugünkü 5 Eylül İlkokulunun yanındaki sokakta- bir han aldı. Artık derileri kendi dolaşarak almıyor, dericiler hayvanlarla onun hanına derileri yığıyorlardı. Onun hanına Derici Tahir'in Hanı deniliyordu<sup>614</sup>. Ayrıca İzmir'de deri ticareti üzerine hayli nüfuz kazanmış olan Mesut Kızılhisar'ın Kemeraltındaki Abacıoğlu Hanı'na bizzat derileri kendi imkanları ile taşıyan Derici Tahir, bunu komisyoncu olan M. Kızılhisar'a, o da Kevork Anderyan isimli bir Yahudi tüccara bu derileri satardı<sup>615</sup>.

### III- İKTİSADİ DÜZENİN DEĞİŞİMİ

#### A- GÜVENLİK

19. yüzyılda Anadolu'da en önemli sorunlardan biri güvenlikti. Özellikle eşkiyalığın önü alınamadı. Osmanlı yönetimi bu sorun için somut çözümlerde üretilmedi. Gerçekte güvenlikle ekonomiyi canlı ve sürekli işler halde tutmak esastı. Belki de Aydın ilinin içe kapanık bir ekonomi ortamından çıkmasında en az dünya ekonomisiyle bütünleşilmesi kadar bu unsurun da etkili olduğunu söyleyebiliriz.

Tanzimat döneminde güvenlikle ilgili olaylar bireysel sorunlar olarak görülmüştü. Bunun yanında yol kesme olaylarına da sıkça rastlanmıştır. Ancak yol kesme olayları bireysel değildir. Ayrıca hırsızlık ve cinayet gibi olaylar da mevcuttu. Aydın'ın demiryolu ile İzmir'e bağlanması bölgedeki tarım ve ticareti geliştirmişse de, bölgede daha önce olmayan yoğunlukta Rum nüfusunun artması ve bunların ayrıcalıklı durumları huzursuzluğun kaynağı olmuştu. Düyun-u Umumiye ve reji uygulamaları hak üzerinde olumsuz etkiler yapmış bölgede eşkiyalık olayları uzun süre devam etmişti<sup>616</sup>. Bununla birlikte sözünü ettiğimiz bölge, tarımın aşırı ticarileşerek, bölge gelirinin ve toprak dağılımının eşitsizliğine sahne olması nedeniyle, ekonominin dışında kalan tüm

<sup>614</sup> Kaynak Kişi: Haydar Özden ile yapılan söyleşi.

<sup>615</sup> Kaynak Kişi: Hayriye Özkalfa ile yapılan söyleşi.

güçlü ve yetişkin adamlarına geçimlik iş veremeyen bir bölge niteliğine bürünmüştü. Bu yüzden ekonomi dışı kalan dinamik nüfus, doğal olarak çeteciliğin potansiyel insan gücü olmuş ve bu konudaki insanlar haksızlığın suçlusu ve sorumlusu olarak gördükleri Devlete, yerel yönetimlere ve onların uzantısı saydıkları ağa, eşraf ve mütegalibeye isyan etmişler, sosyal haydut tiplemesine uygun düşen rolleri eksiksiz oynayarak, bölge halkıyla bütünleşmişler, böylece eylemlerinde edilgen halkın desteğini yanlarına almışlardı<sup>617</sup>. Aydın'da ki eşkıyalık hareketlerinin ortaya çıkmasında pek çok sebepten belki de en önemlisi yabancı sermayenin likiditelerini servete ve bunu da yeni üretim metot ve teknikleriyle sermayeye dönüştürmeleri sonucunda sermaye sahipleriyle kapitalist döngüye koşullandırılmış sermaye karşıtı gurubun yani fakir ve ezilmiş kişilerin çekişmesiydi. Ancak eşkıyalık hareketlerinin ortaya çıkmasında bazı ilginç iddialara da rastlıyoruz. Örneğin Midhat Paşa İzmir'e geldikten sonra İzmir şehrinin ve Aydın vilayetinin güvenliğinin sağlanması konusu üzerinde önemle durmuştu. Çünkü atandığı dönemde buralarda güvenlikten eser yoktu. Göreve başlamasından sonra Yıldız'dan çekilen 28 Ağustos 1880 tarihli telgrafta Aydın vilayetinde işlenen cinayetlerde ölenlerin sayısı sorulmakta ve bu sürekli işlenen cinayetlerde yabancı devletlerin kışkırtmalarının söz konusu olup olmadığının araştırılması istenmekteydi. Kaldı ki bu telgraftan birkaç ay sonra güvenliğin tamamen sağlandığı ve bu sayede artık yolcuların korkusuzca yollarda gidebildiği ve buna bağlı olarak da ticaretin yeni bir canlılık kazandığı bir başka belgeden takip edilebilmekteydi<sup>618</sup>.

Ancak sebebi ne olursa olsun bu eşkıyalık hareketlerinden mevcut düzen içinde ilk etkilenen unsur iktisadi hayattı. Sermayeye karşı biriken öfkenin bir dışa vurumu kabul edebilececek durum arzeden eşkıyalık hareketlerinin bölgenin en yoğun iş zamanlarında ortaya çıkması iktisadi yaşama büyük darbeler indiriyordu. Mesela bölgenin en önemli zenginlik kaynağı olan incirler kurutulurken veya bağbozumu yapılırken eşkıyalık hareketlerinin olması bölge iktisadı için büyük kayıplar yaratıyordu. Bahçelerinde son sürat çalışan halk eşkıya eylemlerinden dolayı topraklarını terk ederek evlerine kapanıyorlardı. Hatta baskınların yoğun olduğu 1880'li

---

<sup>616</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 75.

<sup>617</sup> Sabri Yetkin, **Ege'de Eşkiyalar**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1996, s. 5-9.

<sup>618</sup> Zeki Arıkan, "Midhat Paşa'nın Aydın Valiliği (Ağustos 1880- Mayıs 1881)", **Uluslararası Midhat Paşa Semineri- Bildiriler ve Tartışmalar**, Edirne, 1984, s. 135- 136 ve 143.

yıllarda bir İngiliz, tarlalarında çalışan işçileri korumak için 43 silahlı muhafız tutmuştu. 1881'de İngiltere Büyükelçiliği Batı Anadolu'da toprak satın alanların kendilerini tehlikeye attıklarını bildirme zorunluluğu duyuyordu. Eşkîyalık hareketini bastıramayan dönemin bölge valileri görevlerinden alınıyorlardı<sup>619</sup>. Bununla birlikte eşkıyalık tam anlamıyla önlenemiyordu. Çünkü, Aydın'da iç güvenlik sağlanamıyor, toplumsal düzen bir türlü yoluna koyulamıyor, düzeni bozan faktörler derine inilerek saptanamıyordu. Yabancı sermayedar ve yerli zengin gurup iktisadi yapabilirlikleri hesaplayabilmişler ama mevcut düzenin bünyesinin bu faaliyetleri kabul edib edemeyeceğini hesaplayamamışlardı. Biriken sermayeye karşı olan tepkinin bazı örneklerini verecek olursak; örneğin, Nazilli kazasından, yerli bir eşraf olan Hacı Hatiboğlu, eşkıya Topaloğlu Mehmet ve avanesi tarafından fidye istemek amacıyla kaçırılmış, ancak yörenin güvenlik güçlerince bu şakiler yakalanarak bertaraf edilmişlerdi<sup>620</sup>. Yine Aydın'ın sermaye açısından zengin bir birikime sahip bulunan Nazilli kazasında, Forbes kumpanyasının Nazilli şubesine mensup meyhanecisi İtalyan Devleti tebaasından Yorgi Falko Horsunlu köyü civarında ikamet ettiği evinde eşkıyalarca basılıp, birkaç yerinden ciddi surette yaralanarak eşyası gasb edilmişti. Ancak kaza kaymakamı Cemal Bey efendi ile Zabita muavini mülazım Çerkes Osman Ağa ve Kuyucak Nahiyesi zabita memuru Topçu Ahmet Çavuş tarafından ortaya çıkarılıp bu şaki gurubu da bertaraf edilmişti<sup>621</sup>. Ancak bazı zamanlar kişisel husumetler sonucu ortaya çıkan saldırılara da adeta bir doğal refleksmişçesine eşkıyalık yakıştırmaları da yapılabiliyordu. Örneğin Nazilli'ye bağlı Gencelli köyü civarında Forbes kumpanyasına mensup İtalyan devleti tebaasından Yorgi Florinsin'in evi 7- 8 kişiden oluşan bir çete tarafından basılmış, eşya ve parası alınmış, Florinsin çok ciddi bir şekilde yaralanmıştı. İstanbul Sabah Gazetesi bu haberi bir eşkıyalık olayı olarak değerlendirmiş, ancak dönemin Hizmet Gazetesi yapılan inceleme sonucunda ki gerçeğe dayanarak olayın bir eşkıyalık hareketi olmadığını bildirmişti. İşin iç yüzü şöyleydi; çete tabir olunan kimseler Gireniz köyünden 4 rençperdi ve bu suçu da zannedildiği gibi şakavet maksadıyla işlememişler, Florinsin ile aralarındaki bir husumetten dolayı bu saldırıyı gerçekleştirmişlerdi<sup>622</sup>. Bir başka örnek ise Karacasu Nahiyesi'ne bağlı Karapınar köyünde piyan memurlarından Yovanni'nin

<sup>619</sup> Sabri Yetkin, **a.g.e.**, s. 130; ve ayrıca bkz. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 206n.

<sup>620</sup> **B.O.A.**, Y.PRK. ASK., 25 N 1306.

<sup>621</sup> **Hizmet**, 1 Nisan 1891



evinin basılmasıydı. Dönemin basının da fevkalade başarı ve hizmetlerinden dolayı övülerek anılan Polis Refet Efendi ve zabitan memuru Hacı Ahmet Efendiler tarafından bu eşkıyalık hareketi de bertaraf edilmişti<sup>623</sup>. Dönemin basının da bu tür eşkıyalık hareketleri ayrıntılıca da tasvir ediliyor olayların ciddiyetinin halk tarafından anlaşılmasına önem veriliyordu. Kaldı ki; Sarayköy’de büyük servet sahibi, tüccar Başçavuş Ahmet ağa Mart 1891’de gaddarca katledilmişti. Bu tüccarın boğazı, ensesi ve parmaklarının uçları kesilmişti. Bu cinayetin işlenmesinde hırsızlık maksadı söz konusuydu. Parmaklarının hemen hemen tümünün feci şekilde kesik olması, maktulün canını kurtarmak için şakilerin bıçaklarına sarıldığı sonucunu ortaya koymaktadır. Üç kişilik bu şaki grubu Aydın Mutasarrıfı ve Kaymakamı tarafından yakalanmışlar, suçlarını itiraf eden şakilerin bıçaklarında ve üzerlerinde kan lekelerine rastlanması bu cinayetin delili sayılmıştı<sup>624</sup>. Aydın şehrinde isminden en çok söz ettiren eşkıyalardan biri Çakırcalı ve avanesiydi. Çakırcalı Aydın’ın en zengin kişisi olan ve arsında husumetin bulunduğu Barutçu İstavri Efendi’nin fabrikasını basıp bin lirasını almıştı. Bu hem ondan intikam almasını hem de çevresindekilere gözdağı vermesini sağlamıştı. Çakırcalı’nın Aydın Çiftkahveler’deki fabrikayı basması üzerine Kara Sait Paşa derhal üzerine gönderilmişse de bertaraf edilememiş, Sait Paşa bu yüzden görevden alınmıştı. Mesela Çakırcalı tarafından Aydın Demiryolu üzerindeki bir fabrika 3 Kasım 1906’da yakılmış ve Erbeyli Tren istasyonu basılarak telgraf makinesi imha edilmiş ve Osmanlı-Aydın Demiryolu kumpanyasına ait, İzmir- Aydın seferini yapan treni durdurup talan etmişti<sup>625</sup>. Çakırcalı’nın unutulmayacak kadar önemli bir olayıda, Barutçu Kardeşlerin Aydın Kırkahveler’deki muhteşem fabrikasını yakmasıydı. Kereste, çırçır, un ve yağ bölümlerinden oluşan fabrika Aydın’a on mil uzaklıktaydı ve otuz bin liraya tesis edilmişti. Bu tesisin depolarında bulunan beş bin kıyye zeytinyağıve yüz bin travers de yanmıştı. Çakırcalı Mehmet, fabrikayı yaktıktan sonra, Barutçu Kardeşlere haber göndererek, 5.000 lira ödemedikleri takdirde, Aydın’ın Cumalı mevkiindeki diğer fabrikalarını da yakacağını bildirmiş ve tehdit etmişti. Bu Çakırcalı’nın her zaman baş vurduğu iki yoldan birisiydi Çünkü diğer tehdit etme yolu bastığı yerlerde işlediği cinayetler sonrası halka psikolojik baskı uygulayarak halkın kendisini ihbar etmesinin

---

<sup>622</sup> **Hizmet**, 1 Nisan 1891

<sup>623</sup> **Hizmet**, 3 Şubat 1891

<sup>624</sup> **Hizmet**, 28 Mart 1891

önüne geçme taktiği idi<sup>626</sup>. Ama ekonomik düzenin güvenliğini tehdit eden unsurları farklı açıdan değerlendirmeyi de ihmal etmemeliyiz. Mesela salgın hastalıklar, eşkıyalık, ayrıca bölgeyi etkileyen savaşlar ve bölgenin işgali gibi olaylar iktisadi güvenlikte esas olarak ele alınması gereken konulardır. Bölgenin, ekonomik güvenliğinin tehdidinde demiryollarının önemli ve zengin bir ticari ulaşım vasıtası olarak görülüşü de, demiryollarının eşkiyalar tarafından tehdit edilmesi için en uygun durumu arz etmiştir. Nitekim Aydın ile Ayasuluğ arasında işleyen demiryolunda bir tren haydutlar tarafından soyulmuştu<sup>627</sup>.

Ekonomik yaşamı aksatacak bir takım olayları da burada değerlendirmek doğru olacaktır. Ticari güvenliğe doğrudan bir zarar verme amacı taşımayan ama ticari faaliyetleri aksatacak önemli olaylarda oluyordu. Mesela, İzmir-Aydın Demiryolu işçileri 18 Ağustos 1908'de grev yaparak ücretlerinin arttırılmasını istemişler, istekleri sürüncemede bırakılınca, bu seferde grevdeki işçiler bir treni yoldan çıkarmışlar, depoları yakmışlar, telgraf hatlarını kesmişlerdi. Uzun görüşmelerden sonra grevdeki işçiler ile şirket arasında anlaşma sağlanmıştı ama bu grev tüccarları zor durumda bırakmış, incir ihracatını aksatmış, mallar develerle İzmir'e nakledilmek zorunda kalmıştı<sup>628</sup>. Aynı durum bir başka şekilde tezahür etti. Mesela, Dünya Savaşı yenilgiyle sonuçlanınca, Demiryollarının da mütareke gereği orduların terhis edilmesiyle memleketlerine gitmek üzere yığılan askerler ticari güvenliği tehdit ediyorlardı. Taşınacak emtia bir türlü taşınamadığı gibi; Türkler, İtilaf devletlerinin demiryollarını kendilerinin zararına yönelik kullanımları engellemek için eylemler yapıyorlar ve bu yüzden demiryollarında taşımacılığın kopmasına, kesilmesine neden oluyorlardı<sup>629</sup>.

---

<sup>625</sup> **B.O.A.**, DH. MUİ., 33/2-3, 24.N.1327; ve ayrıca bkz. Sabri Yetkin, **a.g.e.**, s.107-108 ve 109.

<sup>626</sup> **A.g.e.**, s. 132 ve137. Bununla birlikte Aydın'ın Teke köyünde kimlikleri belirlenemeyen şakiler köyün üç Hristiyan dükkanını soymuşlar ve dükkan sahiplerini öldürmüşlerdi. **B.O.A.**, Y. PRK. ASK., 14 RA 1323. Aydın'da en az Çakırcalı kadar meşhur olan Çalık Hüseyin adlı bir diğer eşkıya köşk nahiyesinde Jandarma Yüzbaşı Mehmet Efendi tarafından yakalanmıştı. Ancak bu yakalama süreci askerin mevzer tüfeğini kullanmasını bilmediğinden çok zor geçmişti. Çakırcalı bir başka şaki olan Kara Ali ile birleşerek yakalanan şaki Çalık Hüseyinin evini yakıp askerle çatışmaya girişmiş ancak yine ele geçirilememişti. **B.O.A.**, Y. PRK. ASK., 02 Ca 1325.

<sup>627</sup> **Tasvir-i Efkâr**, 27 S. 1280

<sup>628</sup> Gülçin Uzuntepe, **Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın, Kasaba (Turgutlu) 1856-1897**, Anadolu Üniv. Sos. Bil. Enst., (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir, 2000., s. 113.

<sup>629</sup> Mehmet Özdemir, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları-Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918- 1920)**, Kültür Bakanlığı yay., Ankara, 2001, s. 86-90.

İzmir'in art ülkesinde tarım işçisi ile makine kullanan kapitalist türde büyük işletmeler kuran İzmirli kimi İngilizler yüzyılın (19. yüzyılın) sonlarına doğru gerileme eğilimine girdiler ki bunun da en temel nedenlerinden biri, eşkıyalığın tarım işletmeleri üzerinde cesaret kırıcı bir etkiye yol açmasıydı. İzmir'den uzanan yollarda demiryollarında hemen hemen sürekli bir güvensizlik ortamı yaratarak 10 yıl kadar yöreyi sarsan ünlü eşkıya Çakıcı (Efe) buna neden olan en büyük etmendi<sup>630</sup>. Mesela, İngiltere Sefaretinin bir tahriratında, Aydın'da hırsız Zeybeklerin tamamen idareyi ele alarak zulüm yaptıklarından söz ediliyor ve gerekli tedbirler alınmazsa hadisenin daha da büyüyeceği konusunda bilgi veriliyordu<sup>631</sup>. Ancak bu tür efelerin –ki onların oluşturdukları çetelerin–dağlarda yol kesmediklerini, şehirli veya köylü orta halli bir adamı soymaya teşebbüs etmediklerini, müdafaasız insanları öldürmeden kaçındıklarını belirtmeliyiz. Aydın'da ve muhitinde en kuvvetli, en nüfuzlu sınıf olarak tanınan zümre toprak ve çiftlik beyleri zümresiydi. Dağa çıkan Efelerin teşkil ettikleri çeteler, kendilerine lazım olan parayı çok kere bu beylerin halkın ve nefretini kazanmış olanlarından isterlerdi<sup>632</sup>. Aydın sancağı civarında halka zarar veren Donsuz ve Kara Ali isminde ki eşkiyalar bölge güvenliğini bir süre tehdit etmişler ve sonra bu eşkiyalar birbirlerini vurarak bu tehdidi yine kendileri ortadan kaldırmışlardı<sup>633</sup>. Aydın ve civarında yol kesicilerde güvenliği tehdit eden unsurlardan biri olmuş ve bunların ele geçirilmesi için Vali İsmail Paşa bizzat hareket etmiş hatta bu olay Courier d'Orient'de görülmüştü<sup>634</sup>. Kuşadası'nda da 30 kadar Rum şakisi zuhur ederek güvenliği tehdit eder durum arz etmişler, Yoran köyünün papazını zorla kaldırtıp gezdirmekte bulunmuşlardı<sup>635</sup>. Nazilli'de eşkıya Topaloğlu Mehmet ve avanesi, kazanın eşrafından Hacı Hatiboğlunu kaçırmış ve fidye istemiş ise de eşkıya yakalanarak esir

---

<sup>630</sup> François Georgeon, "Son Canlanış (1878- 1908)", **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi** , (çev. Server Tanilli), II, Adam yay., İstanbul, 2002, s. 181-182.

<sup>631</sup> **B.O.A.**, HR. SYS., 59/80, 04.8.1854

<sup>632</sup> Zeki Mesud Alsan, **a.g.e.**, 94 ve 133. Ancak bununla birlikte, dolandırıcılıkla ilgili ilginç bazı durumlar da oluyordu. Mesela, İtalyan tebaasından Nikola Filabto Aydın tüccarından 500 lira kadar dolandırarak, İzmir'e kaçmış, ancak yakalanan Filabto'nun üzerinde para bulunamamışsa da şüphelenildiği için uzun süre tahkikatı devam etmişti. **Ahenk**, 14 Teşri-i evvel 1332.

<sup>633</sup> **Tasvir-i Efkar**, 13 R 1283

<sup>634</sup> **Tasvir-i Efkar**, 9 RA 1285

<sup>635</sup> **Tasvir-i Efkar**, 7 CA 1279

kurtarılmıştı<sup>636</sup>. Aydın'ın Teke köyünde bir grup eşkiya üç Hristiyanın dükkanlarını soymuş ve dükkan sahiplerini de öldürmüşlerdi<sup>637</sup>.

Nitekim Aydın ve çevresinde görülen bu tür eşkiyalık olayları devlet müfreze ve jandarmalardan yararlanarak bertaraf etme yoluna gittiği gibi, Aydın'da şekavetlerin önlenmesi amacıyla aşiretlerin iskan edilmesi yoluna da gidilmişti<sup>638</sup>. Aydın ilinde Buhranlar aşireti Kürdere, Savandere, Saraçlar köyünde ikamet ederlerdi. Nazilli kazasının Burhaniye köyünde de bir kısmı yaşıyordu. Sözünü ettiğimiz bu aşiret önceden Kula taraflarında konar göçer yaşıyorlardı. 1884 de Devlete isyan etmişlerdi. 15 bin kişi olan bu aşiret üzerlerine gönderilen 3 veziri de alt etmiş, Devlet bir türlü bu aşireti mağlup edemeyince Padişah bunların kahramanlığına hayran olmuş ve Devlete fazlaca hizmet ederler diye bu aşireti Aydın'a yerleştirmişti. Bir başka durumda Karaçakal aşireti için geçerliydi. Bozdoğan kazasına bağlı Yenipazar nahiyesinde Karaçakal köyünde oturuyorlardı. Bunlarda buldukları Komalar yaylasından buraya iskan ettirilmişlerdi. Çünkü buldukları bölgede kavga eden ve güvenliği bozan hal ve hareket sergiliyorlardı<sup>639</sup>.

Bütün bunlara rağmen mahalli zabıta kayıtları son derece düzensizdi. Ayrıca Aydın vilayeti zaptiyesinde son derece yetersizdi. Ayrıca yeni mahkemelerin durumu da olayların önüne geçilememesinin esas sebeplerindendi. Midhat Paşa'ya göre, memleketin güvenliğini bozan, cürüm ve cinayet erbabının tutulup mahkemelere teslim

<sup>636</sup> B.O.A., Y. PRK. ASK., 25. N. 1306

<sup>637</sup> B.O.A., Y. PRK. ASK., 14.RA. 1323

<sup>638</sup> B.O.A., Y. PRK. ASK. UM., 82/6, 02.C. 1301

<sup>639</sup> Bunlardan başka bir örnekte Danişmend aşireti içinde geçerlidir. Aydın Danişmend köyü bunlarca kurulmuştu. Önceden Aydın ve Söke taraflarında konar göçer yaşıyorlardı. Rahat durmadıkları, köylünün ekinine zarar verdikleri için Ayasuluğ ( o zaman ki adıyla Viranşehir, şimdiki adıyla Selçuk) taraflarına 1103 (H) sürülmeleri emr olunmuştu. Bozdoğan kazasının Haydara köyü Boğazında Danişmendli Voyvodası Yusuf'un yolunu keserek Yusuf'un Teke Sancağından getirmekte olduğu mühim bir parayı gasbetmiş, bunun üzerine kendilerini tedip için gelen kuvveti de dağıtmışlardı. 1141 (H) bir fermanla Aydın Muhassılı Abdullah Paşaya bunların derhal tedibi ve iskanı emr olunmuştu. Zeametler aşireti de benzer bir nedenle Ödemiş'in Kaya köyünden Germencik Nahiyesinin Dereköyüne iskan edilmişlerdi. Hikmet Şölen, **Aydın İli Ve Yörükler**, CHP Basımevi, Aydın, 1945, s. 13-16. Aydın Vilayetinin güvenliğinin bozulmasında sosyal ve ekonomik dengesinin sarsılmasında, 1877- 1878 Osmanlı Rus savaşından sonra buraya yapılan göçlerin de herhalde büyük bir etkisi olmuştur. Rumeli'nden gelen yoğun göçmen kitlelerinin ev- yurt tutamamaları, iş gücü sahibi olamamaları büyük sorunlar yaratıyordu. İngiltere'nin İzmir Konsolosu Reade'in 4 Şubat 1878 tarihinde İstanbul'da bulunan büyükelçi Layard'a yazdığı bir rapora göre, Dedeoğaç'tan Aydın vilayetinin merkezi İzmir'e 19.150 göçmen gelmişti. Bunların bir kısmı aydın şehrine gönderilmişti. Göçmenler geldikleri şehirde büyük tıkanıklıklar yaratıyordu. Zeki Arıkan, **a.g.m.**, s. 136n.

olunması ve bunlar hakkında verilen cezaların emsaline ibret olacak biçimde yerine getirilmesi zorunluydu. Adli işler mutlaka yürütme gücünden ayrılarak bağımsız bir biçimde yönetilmesinin gereği ve yararı da açıktı. Nahiyelerde de Sulh Mahkemeleri bulunup ceza gerektiren davalara bakmaları yerinde olacaktı. Orman, köy ve tarla bekçilerinin de adli zabıttan sayılması hatta bunların gerektiğinde polisle birlikte kullanılması, liva merkezlerinde düzenli hapisanelerden başka tutukevlerinin de kurulması şarttı. Cinayetlerin hızla artmasının nedeni vilayet zabıtasının son derece bozuk olmasıydı. Bu yüzden bunun düzeltilmesi tahsisatın artırılmasına bağlı bulunmakta ise de mali durum şimdilik buna elverişli değildi. Mesela bir süreden beri, Aydın'da İslam ve Hıristiyan nüfusu öldürüp, mallarını gasb eden veya ard arda dağa kaldırıp fidye isteyen eşkıya çeteleri bölge güvenliğini bozmuş, fakat bu çetelerin üçü bertaraf edilmiş, biri teslim olmuş, Bıyık Abdi isimli eşkıya ve çetesi sağ ele geçirilmişti. Ama hala faaliyette bulunan beş çetenin daha olduğu belirtilmekte, “Meclis-i İdare-i Vilayetçe tezker olunan tedabir-i cümlesinden” olarak jandarma alayının tümünün bu eşkıyaların üzerine gönderilemediği, sadece bu eşkıyaları bertaraf için 80 nefer jandarma olduğu, ancak bunun yetmediği aynı maaşla bu kadar daha jandarma takviyesinin gerekli olduğu Aydın Vilayetinden şifreli bir yazı ile Kamil Bey imzasıyla Yıldız Sarayı Baş Kitabet Dairesine bildirilmişti. Ancak burada önemli bir diğer nokta, jandarmanın eşkıyanın kullandığı “martini” tüfekler karşısında aynı tür silahlara sahip olması gerektiğinin hatırlatılmasıydı<sup>640</sup>. Vilayetin güvenliğini sağlamakla görevli mevcut zabıta askerlerinin maaşları az, sayıları da yetersizdi. Öte yandan zaptiye askerinin silahları son derece yetersizdi<sup>641</sup>. Eşkıyalığın önüne geçilebilmesi için önce jandarmaya, sonra silah ve maaşa ihtiyaç olduğu ortadaydı. Dahiliye Nezareti'ne yazılan bir yazı çok ilginç bir durumu ortaya koyuyordu. Bu yazıda jandarma yazımlarında, jandarma alaylarında gayrimüslimler için açık kadrolar bırakılmış ise de maaşın azlığı, gayrimüslimlerin jandarma hizmetine çok fazla rağbet etmemelerine sebep oluyordu. Açıkça görülüyordu ki Müslümanlar askerlik ve jandarma gibi büyük ekonomik getirisi olmayan hizmetlerde bulunurken, gayrimüslimler ekonomik getirisi fazla iş kollarında çalışmayı daha uygun buluyorlardı. Halbuki jandarma alaylarının maaşlarını aydan aya düzenli bir şekilde aldıkları vurgulanıyorsa da bunun pek fazla

---

<sup>640</sup> B.O.A., Y.MTV., 11 Ş 1322

etkili olmadığı görülmektedir. Kaldı ki belgede, “Burası büyük bir ticaretgah olup şimendiferler, tramvaylar, fabrikalar, enva-ı şirketler ve tesisat-ı ticariyeler kaffeten (hepsi) Hıristiyanların idarelerinde olması hasebiyle jandarma hizmetine elverecek derecede bulunan hristiyanlar, islama tercihan daha ziyade maaş ve müstevfa (dolgun, çok) ücretle hizmet-ı ticariye vesairede istihdam edilmekte olmaları” şeklindeki ifadeden de anlaşılacağı üzere Hıristiyanlar iktisadi işletmelerinde Müslümanlardan daha çok para kazanıyorlar ve bu tatlı iktisadi kazançlarını bırakıp jandarmaya yazılmıyorlardı<sup>642</sup>.

Bölgede eşkıyanın çoğaldığı dağa adam kaldırmalar, fidye-i necat isteme olaylarının arttığı yolundaki bir başka belge ise bir an önce gerekli tedbirlerin alınmasını öğütüyordu. Bu yazıda eşkıyalığın bir türlü önüne geçilememesinin başlıca nedeni olarak jandarma efradının elindeki “kar-ı kadim kapaklı tüfenkler” olduğu ve bu eski zaman işi kapaklı tüfenklerin martini silahlarına sahip eşkiyaya karşı bir tesiri olmadığı bildiriliyordu. Bunun için “Efrad-ı merkume tüfenklerinin martiniye tebdili hususuna evvelce müsalesine seniyye-i canib-i hilafetpenahiye’ye şayan buyrulmuş ise de daire-i aidesince henüz icab-ı icra olunmadığı” sözüyle eşkiyaların sahip olduğu güçlü martini silahları karşısında jandarmanın geri kalmış tüfenklerinin hiçbir tesiri olmadığı ve hükümetin martini silahlarının jandarmaya da sağlaması yönündeki isteklerinin henüz hükümetçe cevaplandırılmadığına dikkat çekiliyordu. Jandarma alayının teftişi ile ilgili kısım ise son derece ilginçti. “ Jandarma alayının teftişine memur buyrulmuş olan Thomas ve Ziya Beyler henüz İzmir’e vasıl olmadıkları gibi “İzmir şehri etrafının muhafazası için izam-ı mukteza-yı emr ve ferman-ı hümayun cenab-ı mülükeneden evvela bir yola nizamiye süvarisi dahi elan gönderilmediği, filhakika bu babda evvelce şerefsadır olan iradat-ı seniyye-i mülükane-i ahkam-ı menfiyesine tevfikan icab edenlere ibga-yı tebligat olunduğu halde muktezayatının şimdiye kadar tehir etmesi esbabı anlaşılammıştır ” şeklindeki ifadeden de anlaşılacağı üzere hükümet eşkıya hareketlerine derhal müdahale edememekte, İzmir şehrinin etrafının güvenliği için bile gönderilmesi istenen atlı askeri bile sağlayamamaktaydı. Bu konuda gerekenlerin yapılmaması veya ertelenmesinin de nedenleri de anlaşılammıştı.

---

<sup>641</sup> A.g.m., s. 136-143.

<sup>642</sup> B.O.A., DH. TMİK. S., 26 S 1315

2 milyona yakın bir nüfusa sahip olan Aydın Vilayeti ahalisinin ciddi bir surette asayiş ve emniyete sahip olması gerektiği ve vilayet ahalisinin şikayetlerinin dikkate alınarak giderilmesi gerektiği, zaten bu işin derhal ve süratle halledilmesi, tekrar asayiş ve emniyetin sağlanması için “taraf-ı vala-yı askeriye”ye de bir yazının gönderildiği belirtilmişti<sup>643</sup>.

Jandarma ve silah dahi göndermekte zorluklar yaşayan, Jandarma azlığından dolayı eşkıya takibiyle yeteri kadar meşgul olamayan, hapishaneleri koruyamadığından zaten zor yakaladığı eşkıyaların hapishanelerden kaçışını önleyemeyen Osmanlı Devleti<sup>644</sup>, işin üzerine her zamankinden daha kakarlı eğilmeye karar vererek 3 ekim 1909 Men-i Şekavet Kanununu çıkarmıştı. Bununla, maaşlarda iyileştirmeye gidilmiş, görevi başında sakat kalan veya ölenlerin ailelerine emekli maaşı bağlanması kararlaştırılmış, her köyde ikişer asker jandarma bulundurulup bekçilerin bu jandarmaların emir ve silahları altına girmeleri kararlaştırılmıştı. Kanunun Beşinci Faslına Mücazat kısmınının 31. Maddesi ise çok ilginçti; ahaliden eşkıya çetelerine katılanların aileleri hükümetin kakarlaştırılacağı yer ve mahallere iskan edilecekti. Yine aynı Kanunun 27. Maddesi, eşkıya ve ona yardım edenlerin yargılanması için Divan-ı Harb-i Örfilerinde kurulmasını öngörüyordu<sup>645</sup>. İşgal döneminde ticari güvenliğin bölgede bozulmasının bir örneğine Bozdoğan’ın bu dönemlerde eşkıya baskınlarına sıkça uğramasında tanık olmaktadır. Umumî harb yıllarında ve mütareke devrinde sık sık Zeybeklerin baskınına uğrayan Bozdoğan kasabası, 1915 de Alâiyeli Molla Ahmed çetesinin bir taarruzunu def ettikten sonra 1919 Haziranının ilk haftasında Demirci Mehmed çetesinin yaman bir baskınına daha uğradı. Serçekli kapısında nöbet bekleyen iki jandarmanın ve kasaba içinde de diğer bir jandarmanın ölümü ile neticelenen bu baskını Demirci Mehmet aynı hafta içinde bir kaç gün ara ile iki defa daha tekrarlamış ise de alınan tedbirler ve ciddî müdafaa karşısında Zeybekler yeniden bir şey yapmağa muvaffak olamamışlardı. Alâiyeli Molla Ahmed baskınında hükümet konağı ve Demirci şaşkınlığında da Bozdoğanın ileri gelen zenginlerinden Hacı İbrahim ağının evi yanmıştı<sup>646</sup>.

<sup>643</sup> B.O.A., Y. A. HUS., 25 CA 1324

<sup>644</sup> Sabri Yetkin, a.g.e., s. 72-74.

<sup>645</sup> Meclis-i Mebusan: Levayih ve Tekalif-i Kanuniyye ve Encümen Mazbataları, a.g.e., s. 109-123.

<sup>646</sup> Hikmet Şölen- Asaf Gökbel, Aydın İli Tarihi, I, Aydın, 1936, s. 257.

Birinci Dünya Savaşı sonlarında ve mütareke döneminde asker kaçaklarının artması sonucu, diğer yörelerde olduğu gibi Bozdoğan çevresinde de resmi kayıtlara şekavet olarak geçen olaylar birbirini izliyordu. 15 Mayıs 1919'de Yunanistan İzmir'den başlayarak Batı Anadolu bölgesini işgal etmesi ise kısa sürede olayların boyutunu değiştirmiş, Yunan işgal kuvvetleri geniş bir cephede direnişle karşılaşmış, başlangıçta İtalyan işgal bölgesinde kalan Söke, Çine, Bozdoğan gibi kazalarla işgalin yayılma alanı önünde kalan Nazilli kazası Menderes Havzasında Kuvay-ı Milliye'nin örgütlenmesi ve desteklenmesinde önemli yerler haline gelmişlerdi. Haziran 1919'da bu yörede asker-sivil işbirliği gerçekleştirilmiş, yıllardan beri bu yörelerde yerine göre devlete kafa tutan, yerine göre eşkiyalık yapan zeybek, efe vb. denilen kesimlerinde katılımıyla Yunan işgal kuvvetlerinin ilerlemesinin başlangıçta durakladı. Kuvay-ı Milliye'nin oluşturduğu Köşk-Umurlu Cephesinin tutulması konusunda Kuvay-ı Milliyeciler üzerlerine düşeni yapmışlardı. Ancak bununla birlikte, askeri birliklerden kaçışlar ve bazı yerleşim birimlerinin basılıp, bazı hanelerin yakılması, zengin ailelerden zorla para alınması gibi eylemlerde görüldüğü, yaşandığı beldelerdendi. Sözelimi; Yörük Ali Efe Malgaç baskını gerçekleştirildiği sıralarda Demirci Mehmet Efe Bozdoğan'ı basıp, jandarmalarla çatışma, bazı zenginlerden para toplama ve bazı haneleri ateşe verme eylemlerinde bulunabiliyordu<sup>647</sup>.

Hiç kuşkusuz doğa olaylarında mesela en başta depremlerinde iktisadi hayatı sekteye uğratan bir durum arz etmesi de bu bölümde bahsetmemiz gereken bir konudur. Aydın ve çevresinde vuku bulan en önemli depremler; 1847, 1848, 1878, 1888, 1895, 1898 ve 1899 yıllarında yaşananlar olmuştur. Bunlardan 1895 ve 1899 depremleri yarattığı tahribat açısından diğerlerinden daha büyük ve şiddetli olmuştur. 1895'de gerçekleşen Aydın merkezli depremde, Aydın'da on kadar dükkan yıkılmıştı. Deprem korkusuyla dükkanlar bir süre kapatılmıştı. 1899 depremi de ticari yaşamda büyük etkiler yaratmış, mesela Sultanhisar kasabasında 6-7 mağaza yıkıldığı gibi çarşıdaki dükkanların bir kısmı harap olmuş, kasaba çevresinde bulunan 9 un değirmeninden sekizi yıkılıp sadece bir tanesi sağlam kalmıştı. Depremden zarar gören bir takım yapımında zengin tüccarlarında emeği geçmişti. Söke'de Menderes nehri üzerinde bulunan ve deprem sırasında yıkılan Kemer köprüsünün tamiri için gereken 36 bin

---

<sup>647</sup> Sabri Sürgevil, **Bozdoğan (1919- 1923)**, Ege Üniv. Yay., İzmir, 1999, s. 27-28.



kuruştan 180 lirası Hoşyar Hanım ile Meyan Fabrikası Direktörlüğü ve Fotiyadi varisleri tarafından karşılanmıştı. Aydın-Çine üzerinde bulunan ve depremden zarar gören 34 köprü de Mirican Kazazyan Efendi tarafından yeniden inşa edilmeye başlanmıştı<sup>648</sup>. Aynı depremde Nazilli'ye bağlı 500 haneli Ortakçı karyesinde oldukça etkilenmişti. Meyilli bir alanda olması ve üst tarafında yer yarılarak köyün üzerine meylettiğinden halkın emniyeti kalmamıştı. Daha sonra bu harabeye üç çeyrek saat mesafede ve Şimendüfer istasyonu civarında 400 haneli bir köy tahsis edilmişti. Buraya bir cami ve okul inşa edilmişti<sup>649</sup>.

Aydın şehrinin iktisadi yaşamını etkileyen en önemli unsurlardan biri de kuraklıktı. Dönemin basınından izleme imkanı bulduğumuz bu sorunla ilgili bir örnek verecek olursak; kuraklık yüzünden Aydın sancağının dermansız bir halde, ziraat faaliyetlerinin aksaması sonucunda da şehir iktisadi açıdan zor durumda bulunuyordu. Özellikle Çine kazasının çok büyük ve ciddi ihtiyaçları vardı. Daha önce de yararlı hizmetleri olduğu belirtilen ve pek büyük gayret sahibi olarak tanıtılan Nazilli kazası muhasebe memuru Çeparsum Efendi 110 bin guruşluk büyük bir yardımı Çine'ye sağlayarak Aydın şehrindeki bu kuraklık sorununun olumsuzluklarını gidermeye çalışmıştı<sup>650</sup>.

Kuraklık kadar doğal afetlerden bir diğeri de sel ve yağmur baskınlarıydı. Seller yüzünden iktisadi hayat ve iktisadi münakale adeta durmuş, telgraf dışında bir ulaşım aracı etkinliğini sürdüremez hale gelmişti. Bir gazete haberinde seller yüzünden Balat ovasının tamamen su baskını yaşadığını Söke kazasının ise adeta bir derya halinde olduğu yazıyordu. Köylüler canlarını kurtarabilmek için acilen kayıklar istiyorlardı ve şimdilik 6 adet kayık bölgeye gönderilmişti. Aydın ile Sarayköy arasındaki demiryolu yağmurdan ve ovanın seller altında kalmasından dolayı üç dört gündür katarların ancak İzmir'den Aydın'a kadar gidebildikleri haber veriliyordu. Aydın Demiryolu kumpanyası

---

<sup>648</sup> Günver Güneş-Sevilay Özkeş, "1899 Depremi", **Birinci Uluslararası Aşağı Menderes Havzası, Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi Sempozyumu**, Söke- Türkiye, İzmir, 2002, s. 78-87.

<sup>649</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 54.

<sup>650</sup> **Hizmet**, 12 Nisan 1892

bozulan hattın derhal tamiri için bölgeye amele sevk etmiş ise de şiddetli yağmurlardan dolayı bu çaba bir sonuç vermemiştir<sup>651</sup>.

Ekonomik hayatı sekteye uğratan ve güvenliği tehdit eden en önemli unsurlardan biri de salgın hastalıklardı. 1865 yılının Ağustos ayında İzmir’de ki kolera hastalığı için tedbirler alınmış, bu sayede kolera salgını azalmaya başlamış,<sup>652</sup> bu kolera hastalığı Aydın sancağında pek çok kayıplara neden olmuş, ve hayvanlarında çok zarar görek pek çoğu ölmüştü<sup>653</sup>. Bu tarihlerde etkisini gösteren kolera yüzünden İzmir- Aydın arasında döşenmekte olan demiryolunun yapımı süresince 14 İngiliz mühendis ve teknisyen ile 44 işçi kolera salgınından ölmüştü<sup>654</sup>. İzmir’de kolera ortadan kalkmış, ancak 2000 ölüye sebebiyet verdiği gibi 7.000 kişi de hastalığa yakalanmıştı. Hastalık esnasında satışı yasaklanan yiyeceklerin satışı serbest bırakıldı<sup>655</sup>. 19. yüzyılın ilk yarısında İzmir’e pamukla birlikte vebanın da geldiğini ve bu vebanın da Aydın’dan taşındığını, hastalığın şehri şiddetli bir şekilde vurduğunu nüfus kayıpları yarattığını, ve bütün ekonomik faaliyetlerinde geçici olarak felce uğradığını görüyoruz<sup>656</sup>. Prof. S. Yılmaz, Ege bölgesi başta olmak üzere neredeyse devamlı olarak Osmanlı İmparatorluğunu kasıp kavuran “veba”nın yüzyıl ortalarına doğru ülkeyi terk ettiğini ve 1843’den itibaren imparatorlukta tek bir veba olayı görülmediğini söylemektedir<sup>657</sup>.

Ancak 20. yüzyılın başına kadar veba hastalığı bölge ticaretini etkileyecek kadar tehdidini sürdürmüştü. Mesela 4 Ekim 1893 tarihli Hizmet Gazetesi İzmir ve çevresinde ve ardından Orta Anadolu’ya kadar yayılan veba hastalığının haberini veriyordu<sup>658</sup>. Bu habere şu şekilde yer verilmişti: "Kentimizde bir süreden beri devam edegelen hastalığın, ilk ortaya çıkışı sırasında, büyük bir abartma ile kamu oyunu heyecana sürükleyen bazı gazetelerin, bu hastalığa kolera gözü ile bakmak istemeleri üzerine, ayrıntılı düşüncelerimizi açıklamıştık. O zamandan bu yana, savımızı çürütecek yani,

<sup>651</sup> **Hizmet**, 24 Kanun-u Sani 1891.

<sup>652</sup> **Tasvir-i Efkar**; 19 RA 1282 ; 24 RA. 1282

<sup>653</sup> **Tasvir-i Efkar**, 29 RA 1282

<sup>654</sup> Yurt Ansiklopedisi, **a.g.e.**, s. 993.

<sup>655</sup> **Tasvir-i Efkar**, 23 R 1282

<sup>656</sup> Elena Frangakis-Syrett, “İzmir’de Pamuk Ve Kumaş Ticareti”, **Osmanlı’da Toprak Mülkiyeti Ve Ticari Tarım**, (Haz: Çağlar Keyder- Faruk Tabak), İstanbul, Tarih Vakfı Yurt yay., 1998, s. 102n.

<sup>657</sup> Serap Yılmaz, “Doğu Akdeniz ticaretinde Kuşadası’nın Yeri (17- 19 Yüzyıllar)”, **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23 –26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001, s. 207.

söz konusu hastalığın kolera olduğunu tanımlayacak bir tıbbi delil ortaya konamamıştır. Şimdi Allah'a şükür, salgın, artık son bulmuş ve bugünlerde, yalnızca, önceden buna yakalananlardan birinin vefatı ile sınırlanmıştır. Uygulanan karantina nedeniyle bir hayli sekteye uğrayan ticari etkinlikler de yavaş yavaş düzelmektedir. “Görüldüğü üzere, gösterdiği bunca yaygınlığa ve neden olduğu ölümlere rağmen, gazete; salgının kolera olmayıp, ne üdüyü belirsiz bir iletici müşkile -zor hastalık- olduğundan bahsederek geçiştirmektedir. Salgının daha sonra baş gösterdiği Denizli yöresi ile ilgili haberlerde de yine 'Avarız-müşkile' den söz edildiğini görüyoruz. Buna karşılık gazetenin, daha geç tarihli bir sayısında göze çarpan bir yazıda “Eskişehir’de kolera vakalarının görüldüğü ve oradan geleceklere karantina uygulanacağı” haberine rastlıyoruz. Görüldüğü gibi, İzmir’de ve Denizli’deyken, iletici malume, avarız müşkile, ya da daha basit olarak, sadece şüpheli hastalık olarak adlandırılan salgının, İzmir’den uzaklaştıkça, açıktan açığa kolera olarak tanımlanmasında artık bir sakınca görülmemektedir<sup>659</sup>. Nitekim bu da açıkça göstermektedir ki, İzmir’de ki ticaretin sekteye uğrayabileceği korkusu yüzünden vebanın, adından bile bahsedilmemesi için üzerinde titizlikle durulan bir durum arz etmişti.

1900 yılının Mayıs ayında da İzmir-Kuşadası-Nazilli’ye kadar veba hastalığının tehdidine yakalanmış oldukları, ve bu yüzden Yunanistan’ın aynı ay içinde İzmir’den ithalatını durdurduğunu görmekteyiz. Şehirdeki tüccarlar ilk günden beri hastalığa inanmayıp, karantinaların kaldırılması için olayı saklamaya çalıştıkları da son derece önemlidir. Veba salgınının yayılmasını önlemek için, hastalık olan yörelerden yapılacak ithalata da sınırlama getirilmiştir: Ham kösele, tabaklanmamış kuru deriler, yaş deriler, her cins hayvan ürünü ve sakatatı, saçlar, kuş tüyleri, yün, pamuk, paçavra, canlı hayvanlar, taze sebze ve meyveler, iç çamaşırları, kullanılmış giysiler, yatak takımları, kilimler ve her cins kullanılmış eşyanın İzmir’e girişi yasaklanmış ve salgın yörelerinden gelecek posta çantaları ve sinlikle dezenfekte edilmeleri zorunlu hale getirilmiştir<sup>660</sup>. Hastalık hafif olarak gözükmesine karşın, şunu da göz ardı etmememiz

---

<sup>658</sup> Sabri Yetkin, “İzmir’de Yüzyıl Öncesinin Bir Salgını Ve Düşündürdükleri”, **2. Uluslararası İzmir Sempozyumu- Tebliğler**, (Haz. Prof. Dr. Necmi Ülker), İzmir, 1998, s. 135.

<sup>659</sup> **A.g.m.**, s. 135.

<sup>660</sup> Sabri Yetkin, “İzmir’de Veba Salgını (Mayıs Ağustos 1900)”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi –Kuruluşunun 70. Yılı Dolayısıyla İzmir Sempozyumu-**, I/3, İzmir, 1993, s. 375-382. Aslında Osmanlı Devletinde genel olarak veba salgınına karşı bazı aksaklıklar olsa da gerekli tedbirlerin

gerekir; İzmir ve ard alanı Aydın'nın felç olması ve ekonomik darlık, kentte yaşayan herkesi derinden etkilemişti. 31 Mayıs 1900 tarihli Ahenk gazetesinde yer alan "Ahval-ı Hazıra" başlıklı makaledeki şu ifadeler, durumu açıkça ortaya koymaktadır: "...Bizim en ziyade nazar-ı dikkat ve ehemmiyetimizi celb eden şey ahval-i haziranın ticaretimize iras eyleyeceği zarar-ı azimdir. Üç seneden beri mezruatımız kuraklığa uğramış ve mahsulde killet görülmüştür. Bu sene ise her şey yolunda devam etmiş ve her merkez-i ziraatten bize mahsulatın feyz-i bereketini müşir haberler vürud etmekte bulunmuş olduğundan ticaret, sinin-i sabıkanın mafatını telafi edeceğini ümid eyliyor idi. Halbuki ahval-i haziranın tesirat-ı evveliyesi şimdiden anlaşılabilir. Limanımız boştur, vapurlar gelmekten ihtiraz ediyor, hariç ile münasebetimiz ise münkesirdir. Fabrikalar idhalat-ı azimeye uğradığı gibi ihracat da kabil-i tahmin bir zarar maruz bulunuyor... Aynı doğrultudaki bir başka makalede de ticaretin gittikçe kötüleşmesi anlatılmıştır: "...Ahalice endişe edilecek bir cihet varsa o da şu hastalığın alem-i ticaretimize açmış olduğu cerihadır. Yevmi seksen yüz sefain-i müteaddide uğrayan limanımızda bu gün yüzde beş derecesinde bile gemi görülmüyor. Ticaretimiz birden bire durmuş, hariçle münasebetimiz kesilerek muamelat-ı tüccariyemiz sekiz on saatlik bir daire dahilinde mahdud ve mahsur kalmıştır... Basında yer alan bu haberleri aynen resmi belgeler de doğrulamaktadır: "...Karantinanın ahali-i vilayete iras eylediği muzırrat-ı adideden naşidir ki, umur-ı tüccariye külliyyen sektedar olub, geçen sene şehri Mayısında İzmir limanına vapurlar iki yüz on kıtaya baliğ olduğu halde bu sene Mayısında buraya uğrayan vapurlar yalnız yetmiş dokuz kıtadan ibarettir". İzmir limanı gümrük defterleri incelenirse; salgın döneminde ihracat ve ithalatın oldukça gerilemiş olduğu görülmekteydi. Nitekim, 1899 yılında toplam ihracat hacmi 3.446.551 iken, 1900'de ihracat -1.093.311'lik bir azalma ile 2.353.240'a düşmüştü. 1901 yılının ihracatı ise 1.366.059'luk bir artışla 3.719.299 olmuştu. Aynı tarihler içinde yapılan ithalatı gözlersek; 1899'da toplam ithalat 2.212.084 iken, 1900'de-

---

alınmasına önem veriliyordu. 19. Yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı topraklarının başka yerlerinde meydana gelen veba salgınına karşı alınan önlemlerden ilki, karantinaların kurulması oluyordu. Memleket için alınacak tedbirlerin en önemlisi şehir ve kasabalarda temizlikti. Belediye İdarelerinin, sokak, çarşı, Pazar yerleri, kahvehaneler, han ve karhaneleri (fabrikalar) daima teftiş halinde bulundurmaları isteniyordu. Havaya karışacak sebze kırıntıları, hayvan deri ve kemikleri, pis sular ve ölü hayvan kalıntılarının ortada bırakılmamasına özen gösterilmesi istenmekteydi. Şehir içinde ve dışında boyacılık, dericilik gibi zanaatlarla meşgul olanlara şehir dışında bazı yerlerin gösterilmesi isteniyordu. **Dr. Reşid Bey Arşivi-** Şahin Giray Kitaplığı- No: 315 (27 Mayıs 1315)

962.594'lük bir gerileme ile 1.249.490'a düşmüş, 1901 yılında ise, 1.133.164'lük bir artış hacmi sağlayarak 2.383.104 olmuştu<sup>661</sup>. Salgın hastalıklar Pazar ve panayırların dağılmasına da sebep oluyorlardı<sup>662</sup>. Nitekim 20. yüzyıl başında çok yaygın olan veba salgınından Nazilli'de payını almış, 7-8 sene süren ve pek çok hayvanın ölmesine neden olan veba yüzünden; Nazilli pazarı tatil edilmişti. Ayrıca Ortakçı'dan Köşk'e kadar olan bilimum istasyonlardan hayvan geçişi yasaklanmıştı<sup>663</sup>.

## B- ULAŞIM

### 1- KERVAN YOLLARI

Ege bölgesi eski çağlardan beri doğu-batı doğrultusunda Büyük Menderes ve Gediz vadilerini izleyerek Anadolu'nun iç kısımlarını Ege kıyılarına bağlayan ana ulaşım yollarının yer aldığı bir bölgeydi<sup>664</sup>. Ayrıca bu iki yolu bazı noktalarda birbirlerine bağlayan küçük ara yollar da vardı. Aydın ilinden geçen ana kervan yolu Ephesos'dan başlayıp Menderes Magnesiası'ndan sonra doğuya doğru uzanmakta, sırasıyla Tralleis, Nysa, Mastaura, ve Loadikeia gibi önemli kentlere uğradıktan sonra çeşitli yönlerde daha dolambaçlı yollara ayrılmaktaydı<sup>665</sup>. Büyük Menderes nehrine doğru açılan derelerin vadileri, ovalar ile yaylalar, dağ köyleri ile ova köyleri arasındaki münakale ve mübadelenin cereyan ettiği yollar istikamet vermekte ve güzergah hizmeti görmekteydi<sup>666</sup>. Lidyalılar ve Persler tarafından yapılan ve kullanılan bu yollar, daha sonra ki devirlerde de kullanılmıştı. Romalılar, gittikleri her yerde olduğu gibi Anadolu'da da yol yapmaya önem vermişler; kendilerinden önce teşekkül etmeye başlayan yol şebekesini bir yandan ikmal ederlerken, diğer yandan da bu şebekeye yeni yollar katmışlardı. "Şark Ticaret Yolu" olarak isimlendirilen Aydın ilini boydan boya geçen yol ufak tefek değişikliklerle Osmanlı Devletinde de kullanılmıştı. Daha sonra

---

<sup>661</sup> A.g.m., s. 375-382.

<sup>662</sup> M. Akif Erdoğan, **19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Hafta Pazarları Ve Panayırlar**, Ege Üniv. Yay., İzmir 1999, s. 17.

<sup>663</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 47.

<sup>664</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 15

<sup>665</sup> Engin Akdeniz, "Büyük Menderes Ovasındaki Prehistorik-Protohistorik Yerleşimler Ve Bunların Ege Dünyasındaki Yeri", **I. Uluslararası Aşağı Menderes Havzası Tarih...**, a.g.e., s. 159-160

<sup>666</sup> Süha Göney, **a.g.e.**, s. 4-5

aynı güzergahta inşa edilen demir ve karayollarıyla birlikte günümüze kadar kullanılagelmiştir ve bugün de yer yer fonksiyonlarını sürdürmektedir<sup>667</sup>.

Araştırma imkanı bulduğumuz Aydın ilinin -bazı yörelerinin- eski kervan yolları hakkındaki izlenimlerimizi belirtmemizde yarar vardır. Öncelikle Aydın'da kervan yolları çok karışık ve çok yönlüdür. O yüzden incelediğimiz dönem olan 1839 ve 1923 yılları arasındaki karayolu ulaşımı hakkında, araştırma yaptığımız yöre halkından doğruluğu kanıtlanabilir bilgiler edindiğimizi söylemek çok iddialı –ve hatta hatalı- olabilirse de kaynaklarda karşılaştırmalı bir yöntem izlediğimiz için doğruya en yakını bulabildiğimizi söyleyebiliriz. Bölgenin yol korelasyonunun ortaya koyduğu gibi antik çağ yolları ile çağdaş yolların hemen hemen aynı güzergahta olduğu ve iktisat ile yol kombinasyonunun birbirinden ayrılmayacak bir yapılaşmaya gittiği açıkça görülmektedir. Nitekim, 19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar ki kervan ulaşım ağını bölgeyi gezen gezginlerin (seyyahların) bilgi ve haritalarından da yararlanarak incelemekte fayda gördük. Ancak gerek kendi izlenimlerimiz gerekse - tarihi- kaynaklardan izlediğimiz ölçüde bölgenin karayolu ulaşım esaslarını çok rahatlıkla ortaya koyabiliriz. Bölgenin ticari ulaşımında en önemli esas, ara kervan yollarının “çarşı” veya “pazar” adını verdiğimiz halkın iktisadi faaliyetlerinin yoğunlaştığı ticaret alanlarının ya içinden veya mümkün olduğunca en yakınından geçiydi. Şehrin yerleşim yerlerinde başta idare olmak üzere pek çok binanın veya mahallelerin o yerleşim yerini kateden ve onu başka köy, kasaba veya şehirlere bağlayan ara kervan yolu üzerinde olması da son derece önemliydi. O yüzden Aydın şehrinin kurulması ya da büyümesinde ve gelişme lokasyonunun temelinde ulaşım faktörü yadsınamaz. Kısacası yol güzergahları, etraflarında bir büyük çekim yaratmıştı. Karayolu üzerinde giden bir kervanın tercih ettiği ulaşım imkanlarında, en önemli nokta, ulaşacağı yere en kestirme yoldan ulaşmak istemesiydi. O yüzden gerektiğinde en kestirme yolu kullanarak hem zamandan hem de ekonomik açıdan tasarruf yapabilmek için başta dağ yollarını kullanmak gereği duymaktaydı. O yüzden kervanlar bölgeler arası ticaret alanlarına erişebilmek için zikzaklar çizmezler, -ancak yılankavi bir yolu tercih edebilirler- hemen her zaman bir doğruyu takip etmeyi yeğlerlerdi. Aydın

---

<sup>667</sup> Mustafa Kenan Özkan, “Kemer Secdeğahi Temizlik ve Çevre Düzenleme Çalışmaları”, **8. Müze Kurtarma Kazıları Semineri**, Ankara, 1997, s.259

ilinde Büyük Menderes nehri ve onun kollarının vadileri doğal yollar meydana getirmekte ve bu yollar da kervan ulaşımında kullanılmaktaydı. Şehirde bütün yollar bir merkezden, bir sonra ki merkeze doğru yönelmekteydi. Bu yollar arasında iki ana ticari yol özelliğinde olup bunlardan biri beslenen ana ticaret yolu, diğeri ise bu ana ticaret yoluna bağlanan besleyici yollardı. Aydın ilindeki akarsu ulaşımı da son derece önemliydi. Şehirde “Kayık Geçidinin” fazlaca olması veya incelediğimiz dönemde özellikle ahşap köprülerde yaşanan olumsuzluklar nedeniyle salla geçişlerin çokça görülmesi söz konusuydu. Hatta ileride de değineceğimiz gibi İngilizlerin Menderes Nehrinde, teknik açıdan mümkün olsaydı, gemi işletmek gibi bir düşüncelerinin de varolması –ki bunun yerine demiryolu yapmayı tercih ettiler- bunu gösterir. Kısacası, şehirdeki taşıma mekanizmaları, ekolojik sistemle uyumlu bir şekilde gelişmiş ve zaman (saat), mesafe (km)’den avantajlar sağlamak için ticari ulaşım stratejileri oluşturulmuş olduğunu söyleyebiliriz. Bölge kervan ulaşımında öncelikle belirtmemiz gereken husus, develerin uzun mesafe ve uzun bir zamana yönelik ticari taşımacılıkta kullanıldığıdır. Çünkü, şehirde kısa mesafeli ticarete daha çok at-eşek-katır gibi hayvanlar kullanılıyordu<sup>668</sup>. Ayrıca Türklerin geçim kaynaklarının en önemlilerinden biri olan kapitalizmin hemen hemen tek el atamadığı devcılık sektöründe Türklerin develere olan ilgisi yabancı gezginlerin çok dikkatini çekmişti. Mesela Sir Charles Fellows’un şu gözlemleri çok ilginçti: “Türkleri tanımadan önce, temel özelliklerinin zulmetmek olduğunu düşünürdüm. Fakat bu insanların gerek hayvanlarla, gerekse kendi aralarındaki ilişkilerini gözlemledikten sonra bunun tam tersinin geçerli olduğunu anladım. Koşum hayvanlarının nasıl yetiştirileceği konusunda hiçbir bilgileri yok; deveye yaptırmak istediklerini dahi sevecenlikle ve onları ödüllendirerek yaptırıyorlar; hayvanlar da bu isteği harfiyen yerine getiriyorlar. Bir Avrupalı, bir kuşun dahi

---

<sup>668</sup> Bölgede de tekerlekli araçların o dönemde ve hele yüzyılın ortalarına doğru; hala kullanılmadığı, tartışmaya açık bir görüştür. Marmier, özellikle bu konuda ısrarlı görünmektedir. Nitekim, kitabının bir başka yerinde de, “nüfusu 100000’i aşan bu koca kentte, tek bir arabaya rastlanmamakta tüm taşınım, deve, ya da, katır sırtında yapılmaktadır” tümcesine yer verilmiştir. Ancak, yazarın burada, biraz yanıltıcı olabileceği, ya da bilerek, durumu biraz abartmak isteyebileceği düşünülebilir. Şöyle ki, kendisinden daha önce, 1838-39 yıllarında kenti ziyaret etmiş bulunan Danimarkalı ünlü masal yazarı Andersen’in, kentin dış kısımlarında, bir han içersinde, kendi ülkesindekileri andıran ve beyaz renkli öküzlerin çektiği arabalardan söz etmesi Marmier’in, kentte arabaların bilinmediğine ilişkin görüşlerinde yanıltıcı olabileceğini kanıtlamaktadır. Rauf Beyru, “19. yüzyılın İlk Yarısında İzmir’de Kent İçi ve Kent Çevresi Ulaşım ve Trafik Düzeni”, *Son yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Sempozyumu tebliğleri*, Haz. Prof. Dr. Tuncer Baykara, İzmir, 1993, s. 12-13.

Türklerden korkmadığını ve çekinmediğini görebilir; bu bile Türklere yapılan her türlü suçlamanın ne kadar haksız olduğunu kanıtlamaya yeter de artar bile.”<sup>669</sup>

Uzun mesafeli ulaşımın vazgeçilmez hayvanı deve iki ticaret merkezi arasında ki yolculuğunda, bir ticaret merkezinden diğerine ulaştıktan sonra; ulaştığı ticaret merkezinde mallarının tümünü satsa bile oradan mutlaka başka mallar yüklenerek diğer ticaret merkezine yol alırdı. Ticaret kervanı bir yörenin ürününü bölge ticaret merkezleri arasında dağıtabiliyordu. Bu tespitimizi, E. Tümertekin’in “araya giren imkan” faktörünün alanların ikamesine, “mesafe” faktörünün de ürünlerin ikamesine yol açtığını savunduğu fikriyle<sup>670</sup> güçlendirmemiz de mümkündür. Ayrıca bölge’de devenin –ve tabi ki diğer ticari ulaşımda kullanılan hayvanların – bir mala taşınmasında ki

---

<sup>669</sup> “Sir Charles Fellow’un İzmir: Şubat-Mayıs 1838 ve Şubat 1840”, İlhan Pınar, **a.g.e.**, s.197. Türklerin sosyal ve ekonomik yaşamında, koyun, keçi ve “*deve*” gibi evcil hayvanların çok özel bir yeri olmuştu. Kurdukları devletlere (Akkoyunlu, Karakoyunlu) ve aşiretlere (Karakeçili, Akdeveli) gibi adlar vererek bu hayvanları adeta kutsamışlardı. Anadolu’nun birçok yerinde, ender olarak da olsa görülebilen yaylı arabalarla İç Anadolu yaylalarında kullanılan ve Kurtuluş Savaşı’nın simgelerinden biri haline gelen, kağınının; kervan yollarının elverişsizliği sebebiyle kervan taşımacılığında yeri kalmamıştı. Kervan’dan söz edildiğinde akla gelen *deve* katarları, at, katır, eşek gibi mekkâre hayvanlarıydı. Anadolu’nun güneyinde ve bilhassa Akdeniz ve Ege bölgelerinde taşımacılığa hakim olan Devenin yeri o derece önemli ve etkin idi ki, Söke, Menemen, Aydın ve Milas gibi şehir ve kasabalarda, kalabalık deveci mahalleleri vardı. Devecilerin ekonomik ve ticari konularda önemli ağırlıkları bulunmaktaydı. Deveci mahallelerindeki evler, geniş avluları ve deve damları ile bir hanı andırmaktaydı. Deveciler, zeytin, incir, tütün üreticilerine; zamanı geldiğinde ürünlerini kasaba ve şehirdeki hanlara ve iskelelere ve istasyonlara indirmek hakkını elde etmek için borç para dahi verirlerdi. Bir eşeğin çektiği, deve sırasına katar denilirdi Devecinin mali durumunun ve elinde bulundurduğu deve damlarının elverdiği nispette, katarlar, iki deveden on deveye kadar olabiliyordu Bir çok katarı sahip olan zengin deveciler de vardı. Katarın sonundaki artçı devenin hamutunda (semerinde) deveci lisanında havan olarak tabir edilen bir büyük, tunç çan bulunmaktaydı. Bu çan katar yoluna devam ettiği sürece muttasıl ve o katarı özgü bir ses çıkarırdı. Katarı teşkil eden develerden birinin ipi koptuğunda, o deveden itibaren geride kalan diğer develer yola devam etmezlerdi. Çan sesinin kesildiğini hisseden savran (katar güdücüsü) hemen geriye döner ve o develeri tekrar katarı bağlardı. Eğer savran aşırı yorgunluktan eşeğinin üzerinde uyuyor olursa ki, taşımacılığın yoğun olduğu bozuk aylarında (sonbaharda) savranın ayakta duracak hali olmazdı, bu gibi hallerde katarı çeken eşek, çan sesinin kesilmesi üzerine durur, yoluna devam etmezdi. Eğer deveci (ağa) hali vakti yerinde ve meraklı bir kimse ise ki, büyük katar sahipleri aslında bu gibi şeylere teşne olurlardı, katarın diğer develerini de, keleklerden (demir saçın dövülmesi ile elde edilen ve tok bir ses çıkaran silindirik büyük çan)’ve küçük tunç çanlardan oluşturulan ve devenin sağma soluna gelecek şekilde, hamudun önüne ve arkasına tutturulan çan dizileri ile donatılırlardı. Bunlardan ayrı olarak, develerin baş ve boyunları da kürevi küçük çingiraklarla (zillerle) süslenirdi. Katarın sonunda devenin hamudunda bulunan büyük çan (havan) tannan ve ahenkli sesiyle adeta tempo tutar, buna uyum sağlayan keleklerin tok ve uğultulu sesine küçük çanların çınlamalarının ve zillerin çingirak seslerinin de karışmasıyla kervana özgü çok hoş bir melodi oluşurdu. Uzaklardan duyulmaya başlayan ve kulağı adeta okşayan bu kervan sesi, bekleyenlerini mutlu eder, onlara huzur verirdi. Her katarın kendine özgü, müzikal bir sesi vardı. Yaklaşmakta olan katarın dört-beş kilometre uzaklıkta iken bile çan seslerinden kime ait olduğu anlaşılırdı. Ali Erkal, **İzmir Kızlarağası Hanı**, İzmir,1996, s. 151-152 Kervanın başında yolculuğa katılan tüccarların arasından seçilen bir kervanbaşı bulunurdu. Kervanın yola çıkış zamanına ve uygun konaklamak yerlerini kervanbaşı belirler askeri ve idari görevliler karşısında yolcuları kervanbaşı temsil ederdi. Surarıya Faraqhi, **Osmanlı’da Kentler ve Kentliler**, 2. Baskı, İstanbul, 1994, s. 62



harcamalar; taşıma ücreti başta olmak üzere, yol uzunluğu- veya kısalığı, gümrük tarifeleri, değişen yük miktarı ve yükün nitel ve nicel önemine görece belirlenmekteydi. Ancak bunun dışına çok olağanüstü durumlarda çıkılabiliyordu. Mesela Kurtuluş Savaşı sırasında bu denkleme (7-8 Ağustos 1921’de alınan-Tekalifi Milliye Emirleriyle) geçici bir süre uyulmamıştı.<sup>671</sup> Mesafe uzaklığının ticari ulaşımdaki karının tartışılmaz olduğu kesindir. İ. Ortaylı’nın da dediği gibi mesafe uzaklığı; her türlü kar ve inhisar’ın nedenidir. Muayyen merkezlere, muayyen zamanlarda, nakliyat, konaklama ve seyahat şartlarından ileri gelir ve pazar şartlarında buna göre şekillenir.<sup>672</sup> Mesafe faktörünün (km), zaman faktörü (saat) ile doğru bir orantı içinde oldukları, ve bir birinden dengeleyen iki önemli faktör olduklarını görüyoruz. Zaten bunun sonucu olarak tarım ürünlerinde yerel fiyatla İzmir fiyatı arasındaki fark doyurucu ise bölgenin ürünleri İzmir’e gönderiliyordu. Yoksa ya oldukları yerde tüketilir ya da toplanmadan çürümeye bırakılırdı. Bu görüşümüzü, O. Kurmuş’un verdiği örneğe dayandırarak ele alacak olursak; “Aydın buğdayının İzmir’den ihraç edilirken ton başına 2 şilin gibi çok az bir kâr bırakabilmesi için Aydın’da buğday fiyatının 1 sterlin 10 şiline düşmesi gerekiyordu.” Kökboya, palamut gibi üretim maliyeti oldukça düşük olan bitkiler, iyi kâr bıraktıklarından uzak yörelerden de olsa İzmir’e getiriliyordu. Fiyatları düşük olan diğer tarım ürünleri ise ancak belirli bir uzaktan getirdikleri taktirde kazanç sağlayabiliyorlardı.<sup>673</sup> Ayrıca kârı biçimlendiren faktörün sadece mesafenin değil üretimin kendisi olduğunu ve yüksek üretim kadar bunun çabuk naklinin mühim olduğunu da belirtmemiz gerekir. Gerek İ. Ortaylı gerekse B. Varlık bunun üzerinde titizlikle durmaktadırlar.<sup>674</sup> Aydın’da üretilen ürün öncelikle içte tüketilir ardından artık ürün\* bölge içindeki ticari merkez ve pazarlara gönderilir, ardından İzmir’e sevk edilirdi. Bu bölgede sevk edilen ürünlerin farklı pazar ve ticaret alanları tarafından talep edilen önemli ürünleri, devamlı hızlı ve güvenli yoldan ulaştırma gayesinin bir tezahürü olarak, bölge’de ana ticaret yolları üzerinde (ve bu yolları besleyen diğer köy ve kasabanın ticaret yolları üzerinde) konaklama, onarım ve elzem ihtiyaçları (su gibi)

---

<sup>670</sup> Erol Tümertekin, **a.g.e.**, s. 25

<sup>671</sup> Ahmet Emin Yaman, **a.g.e.**, s. 88-90

<sup>672</sup> İlber Ortaylı, “Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme”, **Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler I**, Ankara, 2000, s. 102

<sup>673</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 33

<sup>674</sup> İlber Ortaylı, **a.g.m.**, s. 103; ve ayrıca bkz. Bülent Varlık, **a.g.e.**, s. 48

\* M. Kıray’ın deyimiyle. Mübeccel Kıray, **Örgütlemeyen Kent İzmir**, Ankara, 1998

gidermek için bir takım tesisler ve yapılar bilinçli ve planlı bir şekilde oluşturulmuştu. Bir ticaret-veya pazar-alanından bir başka alana yönelen yol üstünde ki konaklama merkezleri, kuyular vb yapılar, o iki ticaret alanı üzerindeki yolda rasyonel bir dağılım göstermekte, yol üzerinde eşit ağırlıkta bir mesafe de yer almalarına özen gösterildiği görülmektedir. Türkler bu yollar üzerinde inşa ettikleri kervansaray, köprü, çeşme, sebil, kuyu, hayır küpü, namazgah-secdegah gibi vakıf eserleriyle yolcuların, kervanların ve hayvanların ihtiyaçların gidermelerine vesile olmuşlardı. Köprüler, şüphesiz yolların en elzem yapılarıdır; zira yolun devamlı açık olması, sadece köprülerle mümkündür. Sonra susayan yolcu ve hayvanların susuzluklarını gidererek, hayır-dualarını Kербela’da şehit düşen Hz. Hüseyin’in ruhuna iletilmek için yapılan çeşme, sebil, kuyu ve hayır küpleri gelir. tenin susuzluğunu bu yapılardan gideren yolcunun dinin beş şartından biri olan namazını eda edebilmesi için bu yapıların yanına, bitiştiğine veya üstüne namazgahlar yapılmıştı. Söz konusu bu yapıların başlarına gölgelik için –genellikle- bir çınar ağacı dikilirdi. Çınar ağacı çabuk büyür ve gelişir; yazın gölgesi yolcuları ve kervanları güneşten korurken, kışın yapraklarını dökmesiyle de güneşin sıcaklığını engellememiş olurdu.<sup>675</sup>

Bölge’deki yolların – incelediğimiz dönem ve 1950’lere kadar –bozuk ve toprak yol olmaları çok tartışılan bir konuya da bunun bilinçli bir şekilde ele alınarak taş döşeme yol yapma gibi faaliyetlere gidilmemesi, bölgenin ticari ulaşımı için (kanımca) çok daha hayırlı olmuştu. Çünkü, taş üzerinde ticari ulaşım amaçlı mal taşıyan at’ın nalları böyle bir yolda dökülürdü. Toprak yol üzerinde bile nalları kolaylıkla dökülen atlar için bölge’de genellikle kan, kahve gibi konaklama tesislerinin yanında “nal dövenlerin” faaliyet göstermesi bunu kanıtlar niteliktedir. Ayrıca atın da ticari taşımacılıkta çok fazla kullanılmaması (yol üzerinde nal-koşum vb. ihtiyaçlarının da harcamalara dahil edilmesinden dolayı) biraz da buna bağlıdır. Nitekim devenin de 250-300 kg.lık yük taşıdığını varsayacak olursak devenin de bu tip bir yolda yaşayacağı zorluğu gözden kaçırmamak gerekir. O halde, Osmanlı Devletinin ticari ulaşım politikasında, yol yapmazdı görüşünün yanlış olduğu ortaya çıkmaktadır. Nitekim, 19. yüzyılın ortalarında bölge’nin Aydın Güzelhisarı’nda kervan ulaşımında en çok

---

<sup>675</sup> Mustafa Kenan Özkan, **a.g.m.**, s. 256-257

kullanılan ikinci hayvan deveydi, ve 35 deveci vardı.<sup>676</sup> Adı geçen yer ve dönemde ticarete paralel olarak taşımacılık şehirde önemli bir yer tutmakta olup, devecilik, kiracılık, arabacılık, katırcılık mesleklerinde ihtisaslaşma olduğu görülmekte; 108 deve, 86 merkep, 3 katır var olmakla birlikte, 109 bargir taşımacılıkta kullanılmaktaydı<sup>677</sup>.

Osmanlılar zamanında; Anadolu birliğinin sağlanması üzerine, asayiş nispeten temin edilmiş, derbentler ve derbentçiler sayesinde şekavet azalmış, ticareti aksatan engeller en aza indirilmiş ve yaratılan bu güven ortamı içinde ticari faaliyetler artmıştı. Ticaretin gelişmesi üzerine, doğal olarak, İmparatorluğun, Özellikle de Anadolu'nun her yanını yeni kervan yolları sarmıştı. Bu yeni durum; kervanların, bir günde kat edebilecekleri mesafe sonunda, geceyi güven içinde geçirebilecekleri yeni hanların yapılmasını da gerektirmişti ki, bu gerçekler dikkate alınarak, kervan yolları üzerine, kervanların bir gün içerisinde kat edebilecekleri mesafeler arasına (takriben her 30-40 kilometrede bir) hanlar ve kervansaraylar inşa edilmişti. Han ve kervansaraylarda, güven içinde konaklamanın yanı sıra kervanın tüm ihtiyaçlarının da giderilmesi söz konusuydu. Buralarda, yolcuların gecelemelerine mahsus yer döşekli, ocaklı odalar, malların muhafazası için mahzenler, hayvan ahırları, araba tamirhanesi, nalbant, demirci dükkânı, aşevi, hastane, eczane ve bir de mescit bulunmaktaydı. Şehirler arasındaki uzun yol ve menzil han ve kervansarayları, işlerliklerini sürdürdükleri sürece Devletin yönetimi ve gözetimi altında kalmışlardı. Burada konaklayıp geceleleyen transit yolcu ve kervanlardan şehir içi kervanlarının aksine ücret almak söz konusu bile değildi. Yol süresince güvenlik, seyahatin başlangıç noktasında tayin edilen bir kervanbaşı ve ekibi tarafından tehlikeli geçitlerde ise bu noktalardaki derbentler ve derbentçiler tarafından sağlanmakta idi. Derbent; dar boğaz, dağ geçidi, yol kavşağı ve köprü gibi, geçilmesi esnasında kervanlar için tehlike oluşturan kritik yerlere kurulan bir nevi savunma merkezi idi. Derbentler; arazinin durumuna göre yollara hakim noktalarda inşa edilen küçük kale niteliğinde yapılar olabileceği gibi, önemli menzillerde kurulu bulunan han ve kervansaraylar da derbent olarak kullanılabilmekteydi. (Selçuk kazası civarındaki Keçi Kalesi'nin bir derbent olduğu söylenir.) Kuşadası'ndaki Öküz Mehmet Paşa Kervansarayı'nın da bu maksatla kullanıldığı anlaşılmaktadır.

---

<sup>676</sup> Arzu Tozduman, **a.g.t.**, s. 52

<sup>677</sup> **A.g.t.**, s. 82

Anadolu'yu saran kervan yollarında ulaşımı etkileyen başlıca sorun güvenlik idi. Göçebelerin, asker kaçaklarının ve kalabalık eşkıya sürülerinin, kervanlara vaki tecavüzleri, bu derbentlerde nöbet tutmakta olan derbentçiler sayesinde defedilebiliyordu. Derbentlere yakın olan köylerin gençleri, derbentçi olmakla yükümlü tutuluyorlardı. Buna mukabil, bunlara makul bir ücret ödeniyor, bunun dışında da kendilerine bazı yasal ayrıcalıklar tanınıyordu. Derbentten geçen kervan ve yolcular, derbent ağasına devletin tespit ettiği bir ücret ödemek zorundaydılar. XIV. asrın sonuna kadar çok etkin olan bu güvenlik sistemi, XVIII. yüzyıla kadar etkinliğini iyi kötü sürdürebilmiş, ancak daha sonraları teşkilât mensuplarının yozlaşması sebebiyle derbentçilik kaldırılmış, derbentler yerini karakollara derbentçiler de zaptiyeye terk etmişlerdir. Güvenlik, pencerelerdeki lokman demir parmaklıklarla ve geceleri içeriden sürgülenen dövme demir sac kaplamalı kapılar vasıtasıyla sağlanmaktaydı. Zemin kata gelince; buraları depolama ve ticaret amacıyla kullanılmaktaydı. Han'a inen kervanların yükleri burada boşaltılır, ihraç edilmek, dükkânlarda satılmak veya depolanmak üzere ayrılır, alışverişler yapılırdı. Deve, katır, eşek, at gibi kervan hayvanları da yükleriyle girdikleri Han avlusuna yüklerini indirdikten sonra burada gecelemekteydi. Mallar, han depo ve mahzenlerinde muhafaza altına alınır. Çok muhkem olan Han'ın kapıları, bütün hanlarda olduğu gibi havanın kararmasıyla kapanırdı<sup>678</sup>. Hanlar da malların, o hana gelen perakendeci tüccarlara verildiğini ve hatta bazen üreticilerin doğrudan tüketicilere mallarını satabildiklerini, bazı toptancıların veya üreticilerin mallarını kime satacaklarını, tahsis usulü çerçevesinde belirlemiş olduklarını, kısaca bölgede ticarete konu olan malların belirli konaklama yerlerinde (handan başka kahvehaneler de bu rolü üstlenebiliyorlardı) tüccarlar arasında el değiştirerek mübadele edildiğini veya taşıma işlemine devam edildiğini-önceden bahsettiğimiz için-kısaca bu cümlelerle tekrar hatırlatmakta yarar vardır.

Aydın şehrinde, böylesine iyi ve planlı bir şekilde organize olmuş bulunan kervan yolu ulaşımında belli başlı kervan yolu güzergahları vardı. 19. yüzyılın 2. yarısında İzmir'den başlayan ana kervan yolu Kuşadası Körfezi dolaylarından Aydın dağlarını geçerek doğuya dönüyor, Aydın şehrinin Büyük Menderes vadisini izleyip Sarayköy'e ulaşarak hafifçe güneydoğuya döndükten sonra birden kuzeye saparak

---

<sup>678</sup> Ali Erkal, *a.g.e.*, s. 15, 28 ve 44

Dinar'a uzanıyordu. Buradan ayrılan bir kol kuzeydoğuda Çay'a oradan da merkez platoya gidiyordu. Bir diğer kol da Dinar ve Yalvaç ovası ile bağlandıktan sonra dağların oluşturduğu bir çıkmazda sona eriyordu. Dinar'ın kuzeyinde önemli bir konaklama merkezi olan Çivril, Büyük Menderes vadisine karmaşık bir kervan yolları ağı ile bağlanıyordu. İkincil önemi olan bu karmaşık yollar sisteminin bir başka örneği de Dinar ve Yalvaç arasında görülüyordu. Burada yollar Uluborlu, Isparta ve Burdur arasında bir üçgen meydana getiriyor ve Burdur'dan çıkan bir yol Katrancık ve Honaz dağlarının kuzey eteklerini izleyerek batıda Aydın'a kadar uzanıyordu. Batıda Aydın Dağları ile Bozdağların arasında kalan büyük koridorda bulunan ikincil yollar ise Torbalı'da ana kervan yolunun kuzeybatı bölümü ile birleşiyordu. Anlaşıldığı gibi İzmir-Aydın-Dinar ana eksenini etrafında toplanmış olan kervan yolları ağı, bölgenin fiziksel konumu yüzünden güney yörelerine yayılmamış ve kuzeydoğudaki düz alanlar sayesinde yumaklaşma olanakları bulmuştu. Birincil ve ikincil Önemi olan bütün yollar tekerlekli trafik için son derece elverişsizdi. Köprülerin yapılmamış ve yapılanların çoğu kez seller tarafından sürüklenmiş olması sonucu, tekerlekli araçlar ki bunlar ilkel kağnılardan başka bir şey değildi, yerleşim ve üretim merkezleri arasında gidip gelemiyor bu yüzden de yolcu ve mal taşınması yalnız deve kervanlarıyla yapılabiliyordu.<sup>679</sup>

Sarayköy'den çıkan bir kervan Zeytinli Dağının dibinde ki yolu izleyerek Karataş –Kızıldere- Savcılı- Ortakçı köyleri yoluyla Feslek- Genceli köyünden Briula (=Kurtuluş) güzergahından ilerlerdi ki, bu güzergah bugünkü devlet yolu kenarındaki Horsunlu'nun 3 km kadar daha kuzeyinden devam etmekteydi. Buradan Horsunlu ve Gereniz yoluyla Kayran köyüne doğru çıkan yol Çobanisa köyünden Kuyucak'a ulaşırdı.<sup>680</sup> Yalınkuyu (Kestel) köyüne ulaşan yol ya Yeni Hacılar köyü içinden geçirdi (ki bu yol Aslanlı'ya ulaşan yoldan daha uzundu) ya da Aslanlı içinden Mastavra (bugün Nazilli de ki Bozyurt köyü bitişiğinde bulunan Yeşil Mahalle içinde ki yol güzergahını izlerdi. Kierpt'in de Hacıbeyli olarak gösterdiği köy (ki bugün bu köy

---

<sup>679</sup> Orhan Kurmuş, a.g.e., s. 52-53

<sup>680</sup> H. Kiepert, **Spezialkarte Von Westlichen Kleinasien**, Berlin, Verlag Dietrich Reimer, P.X, 1892 (Bundan sonra adı geçen kaynaktan alıntılar harita olduğu için **K.P** şeklinde verilecektir.) Kuyucak'tan Nazilli'ye ulaşan eski yol üzerinde ki Aydınolu mahallesinde, 8-10 kuyu mevcuttu ve bu yol üzerinde (bugünkü) Kanal Kiraathanesinin hemen yanında eşek hanı denilen 3-4 han vardı. Bu güzergah Aydınolu mahallesinden kuzeydoğuya dönerek eski yolu takip etmekteydi.

Güzelköy'dür)'den Yeşil Mahalle yolu ile doğrudan Nazilli'nin eski Aydın caddesine kolaylıkla ulaşılabiliniyordu. Ayrıca belirtmeliyiz ki, Nazilli'nin Aydın Dağlarını aşarak Beydağ'a inen bir yol da bu güzergahlardan bir kol ile ayrılıyordu. Bu kervan yolu güzergahı, yukarı Hacı Beyli'den Arslanlı'ya çıkar buradan da Saylar- Ketendere- Rahmanlar ve Işıklar köyleri içinden Aksu köyünü takip eder ve bu doğal geçit vasıtasıyla Beydağ'a ulaşırdı.<sup>681</sup> Ana kervan yolu bugünkü karayolu güzergahından değil daha kuzeyinden takip edilmekteydi ve Hacıkavaklar mevkiinde dinlenilerek Eski Aydın yolu takip edilmekte, Nazilli Devlet Hastanesinin önünden ilerlenerek, bugünkü Ordu caddesinden gidilmekte ve bugünkü Nazilli 5 Eylül İlköğretim okulunun önünden geçip, adı geçen cadde boyunca eski kervan yolundan ilerlenmekte ve bu yol üzerinde Kırılı Kahvesi'nde dinlenilmekteydi<sup>682</sup>. Nazilli'nin bu mevki, Aydın Dağları dizisini orta yerinden aşır Küçük Menderes vadisine, Beydağ'a inen yolun köşe başındaydı. Kemer mevkiinden Sinekçilere doğru çıkan kervan yolu Kemer mevkiinden Ocaklı köyüne ilerler, biri Kemer Camisi'nin birkaç metre sağında diğeri Ocaklı Köyünün girişinde ki kuyuların etrafı kervancılar için bir mola yeri olurdu<sup>683</sup>. Ardından Sinekçiler köyüne ulaşan kervan yolu buradan Beydağ'ına giden güzergahı takip ederdi. Bu geçit yerindeki bir buçuk asırlık Kahya Hüseyin'e ait, Süleyman Amcanın Kahvehanesinde dinlenen kervancılar, Sinekçiler'in Topyolu'nu kullanarak Beydağ'a inerlerdi. Beydağ'dan gelen bu yolla beslenen ana kervan yolu (Nazilli ordu caddesinden ilerler) Nazilli Evranlık Mezarlığının yanında ki yolu takip ederdi. Dalıca yoluna kıvrılan kervancılar bu yol üzerinde Ziver'in kahvesinde dinlenirlerdi<sup>684</sup>. Sözü ettiğimiz yol takip edilerek Dalıca köyüne ardından İsbeyli'ye geçilir, Atça'ya doğru devam edilir, Kılavuzlar Köyü yoluna girilerek<sup>685</sup> ilerlenir Çelebioğlu mahallesi içinden devam eden eski kervan yolunda, Nalbant Mehmet Çavuş ve Kasapların Hanlarında ve çevresindeki kahvelerde konaklanılır, Yağdere köyüne girmeden bugün Gencer'in de kurulduğu yer

---

<sup>681</sup> Kaynak Kişi: Saadettin Aksoy ile yapılan görüşme.

<sup>682</sup> Bu kahvenin yakınındaki iki üç ev han olarak kullanılıyordu. Bu Kemer mevkiinde ki Kırılı kahvesinin önündeki kavağın altında Hacı Osman Kuyusunun bulunduğu yerde onlarca devenin eğlendiği bir dinlenme yeri vardı. Özellikle Nazilli'nin Perşembe pazarı için gelen kervan çarşamba günü bu kahvenin önünde büyük kalabalık oluşturarak konaklardı Kaynak Kişi: Ömer Muharrem Bilir ile yapılan görüşme.

<sup>683</sup> Kaynak Kişi: Mustafa Kundakçı ile yapılan görüşme. Ocaklı köyü eskiden 17 hanelik yol üstünde ki Kozağaç köyünün halkının dağılması sonrasında kurulmuştu.

<sup>684</sup> Kaynak Kişi: Mehmet Ekinci ile yapılan görüşme.

<sup>685</sup> Usha M. Luther, **Historical Route Network Of Anatolia ( İstanbul- İzmir- Konya), 1550's To 1850's: A Methodological Study**, Ankara, 1989,s.73

olan Çobançeşmesi mevkiinde ki kahve de develer eğlenirdi; burası Eski Aydın yolu güzergahı olduğu için adeta develerin karargahı idi<sup>686</sup>. Bu eski kervan yolu Yağdere ve Güvendik köylerinden geçerek, Nysa'ya (Sultanhisardan) uğramaktaydı. Nysa'nın üzerindeki eski Aroma köyü yolunu kendisine çekerek Eskihisar köyüne yönelen kervan yolu Çiftekahveler'den Salavatlı köyüne sapar, Köşk'ün Bakla köyünü sağında bırakarak Kuyucular köyüne dönerek Beydere'ye yönelip Musluca çayına geçer ve rahatlıkla Emirdoğan köyüne ulaşabilirdi<sup>687</sup>.

Ancak Emirdoğan'a varmadan Kuyucular köyüne sapan eski ara kervan yolu Cumaderesi- Koçak- Eşekçiler- İlyasdere köylerinden ilerler, Akçaköy yoluyla Mendegüme mevkiini aşarak Sinekçiler dağını yaran yolla Adagide yolu güzergahını kullanarak Adagüme'ye iner, Yenibahçe köyünü sağında bırakarak Küçük Menderes nehrini aşır Ödemiş'e ulaşırdı<sup>688</sup>. Ayrıca Aydın Sıra dağlarını aşarak Ödemiş'e ulaşan bir diğer eski kervan yolu, Köşk'ün Baklaköyü'nden kuzeye doğru kıvrılır Cumadere-Bostanlı köylerini Ovacık yolunu kullanarak, Çatma mezarlığın önünden ilerler, Kıran köy'den Sarıçam köyüne ulaşarak buradan Karlıkdede dağını Koca Gedik Boğazıyla aşarak ya Bademli'ye ya da Bıçakçı köyüne doğru yol alır ve bu sayede Ödemiş'e ulaşırdı. Bu yol üzerinde pek çok kuyu, çınar ağaçları ve biri Baklaköy kahvesi diğeri Kıranköy kahvesi olmak üzere birçok mola yeri vardı<sup>689</sup>.

Sözünü ettiğimiz yollardan özellikle Ödemiş-Aydın irtibatı Mendegüme üzerinden Kurtuluş savaşı sırasında askeri ikmaller de kullanın önemli bir yoldu. Kaldı ki Mendegüme önemli bir derbentti. Özellikle efelerin karargahları Karaçamur ve Ovacık köyleri de buraya çok yakındı<sup>690</sup>. Emirdoğan'a ilerleyen eski kervan yolunu izleyen kervancılar Emirdoğan deresini geçer yol üzerinde bir kahvede dinlenerek<sup>691</sup>

---

<sup>686</sup> Kaynak Kişi: Mehmet Ekinci ile yapılan görüşme.

<sup>687</sup> A. Philippson, **Reisen Und Fogchungenim Westlichen Kleinasien**, C.4, 1911 (Bundan sonra bu kaynaktan alıntılar harita olduğu için "PH." şeklinde gösterilecektir)

<sup>688</sup> PH., ve ayrıca bkz. Usha Luther, **a.g.e.**, s.17

<sup>689</sup> Kaynak Kişi: Yusuf Öz ile yapılan görüşme.

<sup>690</sup> İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Ege'de ki Sivil Direnişten Kurtuluş Savaşına Geçerken Uşak Heyet-i Merkeziyesi ve İbrahim (Tahta Kılıç) Bey**, Ankara, 1989, s. 109; ve ayrıca bkz. A. Munis Armağan, **a.g.e.**, s. 299

<sup>691</sup> PH.

Kavaklı köyüne geçerek Aydın'a ulaşırlardı<sup>692</sup>. İmamköy'den Ilıcabaşı istikametine gidilen yol üzerinde (Aydın il merkezinde) Ilıcabaşı çeşmesin önünden geçerek Sultaniye caddesine varılıyordu; Gümrükönü/Sultaniye caddesi (Farabi Sokak) İzmir'e olan en eski yoldu. Bu yol üzerinde devecilerin, tüccarların ve hayvanların dinlendikleri; Hafız Salim'in ve Gözlüklünün Hanları da vardı<sup>693</sup>. Bu Sultaniye caddesi boyunca, Gümrük Müdürlüğü binası 6 Konsolosluk, Reji müdürlüğü, 6 banka binası, Büyük Bedesten (bezeztan), önemli ticarethaneler, Cihanoğlu Hanı, Osmanlıoğlu (Zincirli) Hanları vardı<sup>694</sup>. Bu yoldan devam eden eski kervan yolu güzergahı, Aydın'ın bugünkü Gazi Bulvarından ilerler Kemer caddesini kesen bu yoldan devam ederek Kemer Kavşağının Kuzeybatı köşesinde Cihanoğlu Muhammed Bey çeşmesinin (ve yanında Hazire'de vardır) önünden devam ederek Aydın'ın düşmandan kurtulduğu gün olan 7 Eylül 1922'de Aydın'la birlikte yakılan, Eski İzmir yolunun güneyindeki tarlanın kuzey kenarında yer alan secdegah, sebil, kuyu ve çeşme'ye yönelir. Deştepe köyünün 250-300 m kadar doğusunda Eski-İzmir yolunun güney kenarında (bugünkü Efe Kent Yapı Kooperatifinin kuzeydoğu köşesindeki) Çakır Mehmet Ali Ağa sebili önünden ve aynı yoldan ilerlenilerek sağda Dede kuyusu secdegahını da geçip hemen yanındaki - bugün kapalı olan- Dede kuyusu yakınına gelen yolun kuzey kenarında Eski-İzmir Tire yolu kavşağında ki Ruşen Dede mezarının önünden geçip yol üzerindeki Çıngırdaklı Kuyu'da ki mola yerine uğradı. Bu eski kervan yolunu kullanan kervancılar Kızılçay'dan geçip Kızılçaköy yolundan İncirliova'nın Dereağzı Köyüne ulaşıp, İkizdere'yi bir çatma köprü vasıtasıyla geçip<sup>695</sup> kuzeydoğuya doğru saparak devam ederler Osmanbeleni ve ardından gelen Kazaklı Tepe'nin doğu kenarından geçerek ilerlenen yol üzerinde Arap kahvesinde dinlenip, Arpadere köyüne geçerek Somak (Tschomaklı) köyüne ulaşırlardı. Buradan Aydın Dağlarını yarararak ilerleyen yolda Cevizli Dağın Kömürcü Geçiti ile aşır Dündarlı köyünü sağında bırakarak yol üzerinde ki Sarı su kahvesinde dinlenen kervanlar, Güme Dağın aşır Arpacılar köyünü geçerek Yuvalı köyünü solunda bırakarak Tireye iniyorlardı<sup>696</sup>. Bu yol Saruhan'daki Manisa,

---

<sup>692</sup> **PH.** Ayrıca Aydın dağlarını yarararak Tire'ye inen eski bir kervan yolu daha vardı. Bu kervan yolu, İmamköy'den, Kemerköy mahallesine uzanan yolu izler, Aydın il merkezi içinden Kemer caddesi güzergahını kullanarak Eski İzmir-Aydın yolundan devam ederdi.

<sup>693</sup> Kaynak Kişi: Haydar Özden ile yapılan görüşme.

<sup>694</sup> Müslüm Özbalkan, Osman İrik, **Tarih Ülkesi Aydın**, ş.y., 2003, s. 225

<sup>695</sup> Mustafa Kenan Özkan, **a.g.m** , 258-265

<sup>696</sup> **PH.**



Alaşehir, Tire engebeleri üzerinden Aydın' Ayasuluğ'a Marmaris'e uzanan bambaşka bir yoldu; ancak burada ilginç olan 2. Mehmet'in kullandığı bu yolun eski Osmanlı güzergahı ile uyuşmasıydı. İbn Batuta'nın yolculukları, Timur'un Savaşları hep bu doğal yol vasıtasıyla oldu. Bu yol Manisa'ya hem de Ayasuluğ'a ve Tire'ye doğal olarak İzmir yoluna bağlanıyordu<sup>697</sup>. Nitekim İzmir'i güneyine bağlayan bu Torbalı-Tire yolu Tire'nin eski Aydın sancağı merkezi olduğundan temellerini alıyordu. Büyük Menderes Vadisi Orta çığı bu yolla İzmir'e bağlıydı. İzmir yerine Kuşadası da bu yolun tabii mahreci olabiliyordu. (Kuşadası demir yolları yapıncaya kadar önemli bir ticari muamelata sahipti)<sup>698</sup>. Aydınogulları çağında Güzehisar kalesinin Nazilli kapısı ve Tire kapısı bulunduğu bugüne dek gelen rivayetlerden öğreniyoruz. Kale kapısının Nazilli yoluna açılması için (kale duvarı tabakhane deresine dayalı olduğuna göre) önünde bir köprünün bulunmasını ve yapılmasını topografik durum zorunlu kılmaktadır. Bundan başka eski Asya yolunun Transiter şehri olan Tiral'a gelmesi ve Dede kuyusu önünden geçmesi için Nazilli köprüsü denilen yerdeki köprünün Aydınogullarından, Bizanslılardan ve Romalılarından çok önce yapılması gerekmektedir. Transiter yolun çağında bataklık olan Güzelhisar mahallesi semtinden veya Güneyinden geçmesi imkansız idi. Bugüne değin Ilıcabaşı, Nazilli köprüsü ve Dede kuyusu doruğun da Aydın'dan (Tiralden) geçen başka bir yol keşfedilmiş değildir. Nitekim Tiral'den Efes'e giden yolun Dede kuyusu doruğunda batıya gittiğini Kemer mahallesindeki antik çağa ait köprü kalıntısı bugün kesin olarak ispat etmektedir<sup>699</sup>. Kızılcaköy'den doğu-batı yönünde eski kervan yoluna devam edilecek olursa da İkizdere Boğazını aşarak Akdere geçilmekte Ömerbeyli'ye doğru yol devam etmekte ve Germenciğe ulaşmaktaydı<sup>700</sup>. Yada, Kızılcaköy'den ilerleyen yol İkizdere boğazını aşıp, Kuzeybatıya doğru devam eden güzergahta Hasanköy içinden geçerek Çamöy köyüne ilerleyip Yörük köyüne

---

<sup>697</sup> Franz Taeschner, **Das Anatolische Wegenetz Nach Osmanischen Quellen**, C.1, Leupzing, 1924, s.176

<sup>698</sup> Tuncer Baykara, **19. yüzyılda Aydın Eyaleti**, Mezuniyet Tezi, İst. Üniversitesi Edebiyat fakültesi Tarih Bölümü, 1965-66, s. 43

<sup>699</sup> Hüseyin Hilmi Bayındır, H. Fehmi Poyrazoğlu, **Aydın Kenti Tarihi, Coğrafyası ve Bugünü**, Aydın, 1966, s. 62 ve ayrıca bkz. Funda Ölmez, **Tralleis Nekropolü'nden Bir Mezar ve Buluntuları**, Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Abdullah Yaylalı, T.C. Adnan Menderes Üniversitesi Sos. Bil. Enstitüsü, AR-YL-2000-2002, s. 2; Funda Ölmez, "Tralleis'den Bir Gladyatör Anıtı", **Millet Müzesi İl Yıllığı**, Sayı:1, 1997, s. 28; Şükrü Tül, **a.g.t.**, s. 7

<sup>700</sup> **KP.**

çıkmakta<sup>701</sup> Nacaklı Tepeyi aşarak Habibler köyüne ulaşan yol Büyük Kale yolundan devam ederek Tire'ye geçebilmekteydi.

Ayrıca Aydın Kemer mahallesi yolunu kullanarak Kızılca köyüne ulaşip buradan Dereağzına geçerek Tire'ye ulaşan Doğal yolu sağında bırakarak Hamitler köyünden Ömerbeyliye inerek Alangüllü yoluyla Dağkaraağaç köyünden Abdurrahmanlar köyü içinden geçerek Selatin köyüne çıkılmakta bu köyden Mehmetler köyü aracılığıyla Tire'ye inilebilmekteydi<sup>702</sup>. Söke-Ortaklar kervan yolu Tekin harabeleri içinden Reşadiye (Ortaklara) ulaşır ve buradan Balatçık'a çıkabilirdi. Ortaklar da demiryolunu geçip batı'ya çıkan caddeden Balatçık'a geçip Hayriye mahallesinden ilerlerken, bu şekilde Balatçık'dan Selatin köyüne kıvrılan kervan yolu güzergahı üzerinde Hergele(n) kahvesinde dinlenen kervanlar buradan devam eden yolla ya Şirince'ye inerler veya bu yoldan devam edip Selatin köyüne ulaşarak Mehmetler köyünü kullanarak Tire'ye geçerlerken yolda önce Kambur Tahir'in hanında sonra devam eden yolda Kemerdereli'nin hanında konaklayabilirlerdi<sup>703</sup>. Yada Kızılca köy'e varmadan Aydın'ın Kemer köy mahallesinden Kavaklı mevkiine sapılarak Gerankova'dan Karapınar'a (İncirliova'ya) Tren yolunu keserek inen yol güzergahını kullanarak buradan Sınır tekeli köyü içinden geçerek Erbeyli'nin güneyinden Reisköy- Mursallı içinden Tekin'e ulaşılabiliniyordu<sup>704</sup>. Germencik'in daha güneyinden Reisköy'den ve Mursallı'dan Tekin'e ulaşan yol<sup>705</sup> ve ayrıca Karapınar'dan Erbeyli'ye sonra Tekeli'ye ve sırasıyla Büyüklü, Küpler, Karağaçlı ve Üzümlü köyünden Moralı'ya ulaşan ayrı bir eski kervan yolu vardı<sup>706</sup>.

Aynı zamanda antik yolları takip eden bir önemli kervan yolu da Söke'de Güllübahçe'ye uğrayarak Priene yakınından geçen yol Menderes Nehri'ni bir köprü ile atlayarak Miletos'a uğramakta, oradan Didim'e ve Karakuyu'ya inmekte; bu sebeple

---

<sup>701</sup> KP.

<sup>702</sup> Müsterek Harekat Haritası,- Askeri Harita (Aydın- Türkiye), Harita Genel Komutanlığı, Ankara, 1984 ( Bundan sonra adı geçen bu kaynaktan alıntılar harita olduğu için ASK. şeklinde verilecektir)

<sup>703</sup> Kaynak Kişi: Durmuş Yalçın ile yapılan görüşme. Bu yolla Şirince'ye 1,5 saatte varılarak buradan Belevi'ne rahatlıkla geçilebiliniyordu. Gerek Şirince'ye gerekse Tire'ye giden yol üzerinde bulunan Selatin köyünde üç su kaynağı ve pek çok dam bulunmaktaydı.

<sup>704</sup> Söke Belediyesi Ayrıntılı İl Planı ( Bundan sonra adı geçen bu kaynaktan alıntılar harita olduğu için S.B olarak verilecektir)

<sup>705</sup> PH.

<sup>706</sup> KP.

Prienne- Miletos- Didyma şeklinde arkeolojik bir yol üçgeni meydana getirmekteydi<sup>707</sup>. Söke'den Bağarası'na ulaşan eski kervan yolu Büyük Menderes nehrini aşarak Burunköy ve Yeniköy üzerinden Haydarlı- Yağhanlı- Kasablar- Bıyıklı- Yeniköy güzergahını takip eder veya bu yoldan Sarıkemer- Özbaşı- Burunköy- Kalçık köyleri güzergahından geçip Karaatlı köyü yoluyla Bıyıklı'ya ulaşan yoldan Yeniköy'e de geçebilirdi. Bu köyden Tekeli, Gülüslü ve Şahinceler yoluyla Sobice'ye kıvrılan eski kervan yolu üzerinde kervancılar bir handa konaklarlar ardından Koçarlı'ya geçerler ve Halil Bey köyüne uğrayıp Çakmar'a doğru yol alırlardı. Halil Beyli köyüne uğrayıp Çakmar'dan geçilip ardından bu yol üzerinde ki kahvelerde dinlenip oradan Cincin'e doğru hareket edilir ve bu yol üzerinde Cincin kahvesinde dinlenilir, kuzeydoğuya doğru yol takip edilir, Çine çayı vadisinden ilerlenerek Kızıltepe'yi sağında bırakarak ilerlenen yolda Safrandere'ye varılır, Safrandere'den ilerlenen yol üzerinde Derviş kahvesinde dinlenen kervanlar Çine çayı güzergahını takip eden yolda Emiroğlu kahvesinde de mola verirler ve Böcek köyüne ulaşan eski kervan yoluyla Hallaçlar köyüne ulaşırdı. Ardından Dorumlar köyünden Damarası köyüne geçerek Cumalı - Keçi köy- Yörük köyü güzergahıyla Dalaman'a inen yoldan Hasan Boğazını geçip Dereköy solda bırakılıp Kırıklar köyü üzerinden Çiftekahveler'e ulaşan bir eski kervan yolu daha vardı. Ayrıca kervanlar, Cincin kahvesinden Yeni Çiftlik'e ve buradan Samanlı yolunu takip edip Karahayıt'a geçmekte Dereköyü'ne uğrayarak Hasan Boğazından geçip Çifte kahvelere ulaşabilmekteydi. Hallaçlar köyünden Dorumlar'a sapan kervanlar Damarası ve Cumalı köyüne kıvrılmadan Çine çayını takip eden vadide ilerleyip Geneviz- Kıroba- Evciler yolu ile Yağcılar ve Kuruköy yoluyla Eski Çine'ye Çine çayını bir köprüyle geçerek yola devam eder Eski Çine'yi geçip bu yolla Muğla'ya inerken Dokuzun kahvesinde dinlenirdi. Aynı zamanda kervanlar Kıroba ve Evciler yolunu takip etmeyerek Geneviz köyünden gelen yol ile Kıroba'dan gelen yolun Karakollar köyünde birleşerek Alabanda'ya uzanan ve buradan Araphisar- Kabataş- Acısu- Camuzağılı köylerinden Umurköy'e geçen yol üzerinde bir kahvede dinlenilerek Akçaova'ya doğru inmekte<sup>708</sup> ve buradan Gökbel dağı aşan yol ile Ahiköy'e (bugünkü

---

<sup>707</sup> Selahattin Çoruh, "Tarihi Şehirlerle Çevrili Aydın", **Türkiye Turing Ve Otomobil Kurumu**, No. 229, Şubat- 1961, s. 9.

<sup>708</sup> **PH.** Ve ayrıca bkz. **ASK.**

Yatağan)'a inerek Muğla yoluna Esenli köyünden devam edebilmekteydi<sup>709</sup>. Ayrıca, Çine'nin Orhaniye köyünden Kurtaşığı Beleni aşarak Hacı Kafasakallar köyüne gelinir buradan Tepe yurt mevkiinden Gökkaya köyüne inilerek buradan Köseler mahallesinden ve ardından gelen Mutaflar mahallesinden geçilip Abak köyünden Karpuzlu'ya doğru yol alınır buradan Hatıpkışla yoluna sapılarak Muğla'ya erişmek için yola devam edilirdi<sup>710</sup>. Karpuzlu, Aydın- Çine- Muğla Marmaris arası kervan yollarında başlı başına bir güzergah oluşturmaktaydı<sup>711</sup>. Aydın ile Çine caddeleri üzerinde bulunan menderes köprüsünün inşaatı 1891 yılında yapılmaya başlanmıştı<sup>712</sup>. Bunun yanı sıra bir başka kervan yolu da, Koçarlı'dan Birci köyüne uğrar ve buradan Kısır dereye geçerek bu yol vasıtasıyla Mersin belene çıkıp, Mazın kalesine ilerleyen yol sağa kıvrılarak Çavdar'a inerdi.<sup>713</sup> Ayrıca Aydın-Çine yolu vardı. Bu yol, Aydın'ın İmamköyü'nden Topyatağına doğru ilerler ve buradan Çeştepe'ye inen yol üzerinde bir kahve de konaklanıp, Çeştepe'den Ovaemir'e ulaşır Kayık Geçidinden geçilerek Menderes Nehrinden geçilip Ömer mahallesi içinden giden yoldan devam edilerek Safrandereye ve oradan Emiroğlu'na geçilir ve buradaki bir handa dinlenilip daha önce

---

<sup>709</sup> **KP.**

<sup>710</sup> **S.B**

<sup>711</sup> Franz Taeschner, **a.g.e.**, s.61. A.Gökbel-H. Şölen "Aydın ili Tarihi" adlı eserlerinde Çine'yi şu şekilde hikayemsi bir dille ulaşım imkanlarını kaleme almışlardır : "Aydın-Muğla vilâyetlerini birbirine bağlayarak Milâs'ın Küllük ve Muğla'nın Gökova limanlarına kadar itimad eden şose yolu, Çine çayının söğüd ve çınar ağaçlar ile bezenmiş vadilerinde tatlı münhaniler çizerek 40 inci kilometrede Çine kasabasının içinden geçer. Ticarî ve iktisadî münasebetlerin yegâne merhalesi olan bu yollarda vaktile bir çok durak ve konak yerleri vardı. Çingiraklarını döven üç atlı çardak arabaları büyük zahmet ve meşakkatler içinde bu yolları mütemadiyen çiğner, Aydından Muğlaya, Muğla'dan Aydına yolcularını taşır dururlardı. Çine kasabası, yolcuların huzur ve emniyetle geceliyecekleri bir menzil, bir konak yeri idi. Hanlar, araba ve yolcularla dolar, taşar. Bunların hareket ve faaliyetleri kasabayı şenlendirirdi. İstiklâl savaşından sonraki tarihlerde hayatın sür'atle değişmesinde müessir olan makine tekniğinin Türkiye'de de revaç bulması sayesinde üç atlı çardak arabaları, yerini modern nakil vasıtası olan otomobillere bırakmıştır. Meşakkatli araba yolculuğunu tarihe mal eden otomobiller, şimdi eski aşınlarına selam bile vermeden rüzgâr hızile uçup gidiyorlar. Toprağın üstüne serilmiş beyaz bir şerid gibi kilometrelerce imtidat eden bu yollardaki durak ve konak yerlerini burada sıralamak, bugün artık hepsi bir tarih olan eski günleri bir kere daha anmak için tatlı bir vesile olacaktır. Aydın'dan sonra; çiftlik kahvesi, Savrandere kahvesi, Derviş kahvesi, Emiroğlu kahvesi, Saraçlar kahvesi ve nihayet uzaklarda yeşillikler arasından minaresinin âlemi ve evlerinin damlan seciler, müteva, Çine kasabası...Kerpiç veya çitden yapılmış olan bu kahveler, bütün yolcuların belli başlı durak ve dinlenme yerleri idi. Şairin "Ol saltanatın yeller eser şimdi yerinde" dediği gibi bunların hepsi bir yâdı mazi oldu bugün..." Asaf Gökbel- Hikmet Şölen, **a.g.e.**, s. 262-263

<sup>712</sup> **Hizmet**, 1 Ağustos 1891. Kırk iki yıl sonra da bu yolun tamirinin ihaleye verildiğini öğreniyoruz. "37977 lira 12 kuruş bedeli keşifli Aydın- Çine- Muğla yolunun 11+ 32627+ 250 km'leri arasında 15924 m tulünde şose tamirati esasıyla bir kısım 8892 m üç tesviye-i türabiye ameliyatı 20 gün müddetle ve kapalı zarf usulüyle münakasaya konulmuştur". **Hizmet**, 14 Eylül 1933

<sup>713</sup> **PH.**

açıkladığımız Çine yoluna girilirdi<sup>714</sup>. Aydın- Koçarlı kervan yolu ise, Küçük Kürtler yoluyla Çulhalar köyü aracılığıyla Birci'ye geçip Deliktaş tepesi yoluyla Mersinbelen'e ulaşabiliyordu. Mersinbelen'den Çeşme- Karaağaç köylerini kullanarak Çine'ye de geçilebiliyordu<sup>715</sup>. Aydın'dan Çine'ye olan yolu doğu-batı doğrultusunda kesen, Koçarlı'dan Yenipazar'a ulaşan yol Gölhisar'dan Armutlu ve Kozalaklı köylerinden Karahayıt'a ve Dalaman'a ulaşmakta ve Alanlı'ya devam eden yol Hamzabali, Dereköy, Çulhan köylerinden Alhan'a geçerek Yenipazar'a ulaşmakta bu yoldan Donduran'a ve Direcik'e geçerek Alamut yoluyla Bozdoğan'a varılmaktaydı<sup>716</sup>.

Taeschner, Çine'den Bozdoğan'a bağlanan eski kervan yolunun Cumalı Köyünden Dalaman Çayı ovası yolunu kullanarak Gödreli yolundan yukarıda izah ettiğimiz eski yol vasıtasıyla ulaşıldığını bildirmektedir<sup>717</sup>. Yenipazar Nahiyesi Bozdoğan kazasına Nazilli-Bozdoğan şosesi ile bağlıydı. Nazilli tarafından Akçay köprüsü geçildikten sonra ve Bozdoğan'dan da gelirken Akçay köprüsünü geçmeden evvel bir kara yolu nahiyeyi kazaya ve hem Nazilli ilçesine bağlıyordu<sup>718</sup>. Sultanhisar'ın Çiftkahveler'inden Yenipazar'a bir yol olup Donduran- Direcik- Alamut- Osmaniye köyleri güzergahı kullanılarak Kavaklı köyüne geçildiğinde burada Kavaklı köyü kahvelerinde deveçiler dinlenir ardından ilerleyen yol üzerinde de Arnavut kahvelerinde de konaklanabilirdi. Kavaklı köyünden çıktıktan sonra<sup>719</sup> sırasıyla, Yeniköy- Kılavuzlar- Pınarlı- Karabağlar köylerinden geçen yolla Araplı ve Ziyaretli köylerinden Bozdoğan'a ulaşıyordu<sup>720</sup>. Bozdoğan'ın çarşısı içinden geçerken Mehmet Demirayak'ın kahvesinde dinlenilerek yola devam edilmekte<sup>721</sup> Kakalan

---

<sup>714</sup> **S.B**

<sup>715</sup> Evliya Çelebi, **a.g.e.**, s. 555. Ayrıca Çine Marmaris arasındaki eski kervan yollarının güzergahını F. Taeschner, şu şekilde açıklamaktadır: "Çine'den Gökbel dağı üzerinden uzun ve yorucu bir yolculuktan sonra Bozöyük köyüne erişilir, Muğla'daki Karabağlar'a olan yol takip edilirken bu yol üstünde Merdiven Kahvesi'nde dinlenilir (Kipert, Bozöyük Köyünü Pınar Başı olarak işaretlemiş, Merdiven Kahvesinin varlığını da haber vermiştir) ardından Muğla'dan Karabağlar'a ilerleyen yol ile ( bu yol Karabağlar sahrasından ilerlemektedir) yine yorucu bir yolculuk sonrası yine dağları aşarak, Gökabad'a ardından Marmaris'e varılır . Franz Taeschner, **a.g.e.**, s.173-174

<sup>716</sup> Lütfi Ressamoğlu, **Ege Rehberi Aydın ili**, İzmir, 1952, Ekler Bölümü- Harita

<sup>717</sup> Franz Taeschner, **a.g.e.**, s.173

<sup>718</sup> Bozdoğan-Muğla arasında Menteseoğulları döneminde yapılmış çok eski bir harap yol mevcuttu; (1950'ler de böyleydi) Eymir-Kamışlar-Kazandere köylerinden geçerek Muğla'nın Yatağan nahiyesine ulaşan ve Kavaklıdere yolu diye anılan bu yol önemli bir münakale yoluydu. Lütfi Ressamoğlu, **a.g.e.**, s. 56

<sup>719</sup> Kaynak Kişi: Saadettin Aksoy ile yapılan görüşme.

<sup>720</sup> **KP.**

<sup>721</sup> Kaynak Kişi: Saadettin Aksoy ile yapılan görüşme.

köyünden Kamışlar- Yakaköy- Kazandere köylerinden geçilerek Kızılçukur mevkiinden Genzile yoluyla Yatağan'a bir yol ulaşıyordu<sup>722</sup>.

Arpaz; Akçay vadisi boyunca Muğla'ya erişen yolu kontrol eden önemli bir köydü<sup>723</sup>. Bozdoğan'ı kuzey-güney yönünde ikiye ayıran Akçay üzerinde ki köprü sürekli bozulmakta ve bu da ulaşım güçlükleri yaratmaktaydı.<sup>724</sup> Bozdoğan ile Nazilli arasındaki yol haraptı ve şose yol güzergahında biri Menderes diğeri Akçay üzerinden beton olarak yapılan iki köprü mevcuttu<sup>725</sup>. Bozdoğan Nazilli'ye Arpaz yoluyla bağlanıyordu<sup>726</sup>. Nazilli'den Arpaz'a gitmek üç gün alırdı, -Sinekçiler köyünden çıkan bir kervan bir gün zeytin yokuşunda, 1 gün Nazilli'nin altındaki Numune çiftliğinde kalınır ve Arpaz yaylasına 3. gün çıkabilirdi. Bozdoğan'dan Menderes köprüsünü geçerek gelen kervanlar Nazilli-Sümerbank-fabrikası önünden geçip Tahta köprü yoluyla çarşı cami önünden ilerlerler, Çeşmebaşın'dan bugünkü Nazilli Lisesi sokağına kıvrılıp şimdiki Devlet yoluna çıkan kervanlar bugünkü Nazilli Garajının kuzeyinden yukarıya çıkan caddeyi kullanarak demiryolu köprüsü altından geçerler, 200 m kadar ilerledikten sonra ve bugünkü Nazilli iş bankasının olduğu yerde eskiden var olan Nazilli Palas'da dinlenirler veya civarındaki Madran Palas, Dalyan Palas'ta kalırlardı<sup>727</sup>. Amasya ovasını sağında bırakarak Akseki'den Hasanağa'ya ve buradan İnebolu'ya geçen eski kervan yolu Sürez'e varmakta<sup>728</sup>, ardından Toygar'a saparak, Yazılı ve Pirlibey köylerine uzanmaktaydı. Nazilli Bozdoğan karayolunun 10. km'sinde kanal köprüsünün 1 km doğusundaki, karayolunun sulama kanalının geçtiği noktada, köprü'nün güneyinden, kanalın kıyısını takip ederek İnik ovasından geçen, toprak yol kullanılmakta ve çevre de her hangi bir kuyu bulunmamaktaydı<sup>729</sup>. Pirlı Bey- Hamzalı arası eski ara kervan yolu ise en çok kullanılan ticari yoldu<sup>730</sup>. Ayrıca Koyuncular köyünden İnebolu köyüne ulaşan yoldan ilerlenip Dağdibi denilen yerden Karaburun

---

<sup>722</sup> KP.

<sup>723</sup> Süha Göney, a.g.e., s. 334

<sup>724</sup> Ahenk, 19 Şubat, 1325

<sup>725</sup> Kaynak Kişi: Hüseyin Özyeşil ile yapılan görüşme.

<sup>726</sup> KP.

<sup>727</sup> Kaynak Kişi: Süleyman Mercan ile yapılan görüşme.

<sup>728</sup> KP.

<sup>729</sup> Şükrü Tül, **Büyük Menderes Ovasında Prehistorik Yerleşimler**, Ankara Üniv. Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Klasik Arkeoloji ve Çağdaş Anadolu Arkeolojisi Bölümü, Lisans Tezi, 1980-81, s. 36-37

<sup>730</sup> Kaynak Kişi: Kadriye Gökçen ile yapılan görüşme.

mevkiinden Arpaz'a oradan da Nazilli'ye ulaşırdı, ve bu yol üzerindeki Menderes köprüsü geçilirdi. Bu yol halk tarafından daha çok kullanılırdı, köprü yoktu, geçmek zor olurdu, bu yüzden mümkün olduğunca en kestirme yol kullanılıyordu<sup>731</sup>.

Aydın ilinde doğu batı yönünde ulaşım ve ticaret tarihin her döneminde birinci derecede yer almış, bu yol yine her çağda kuzey ve güney yönlerinde ikinci derecede önem taşıyan kollara ayrılmıştır. Bozdoğan bu kollardan güneye doğru ayrılanlarının biri olan Akçay vadisinin her iki tarafında dağ eteklerinde uzanan yolların batıda kalanı üzerinde önemli bir konaklama merkezi ve pazar yeri konumundaydı. Bozdoğan'dan Tavas üzerinden Denizli'ye, Kavaklıdere üzerinden Muğla'ya ulaşma olanağı vardı. Bozdoğan'ın hakim olduğu Akçay vadisinden kuzeye çıktığında Menderes vadisindeki ona ulaşım şebekesi vasıtasıyla doğu ve batı yönündeki diğer merkezlere ve Aydın üzerinden Batı Anadolu bölgesinin diğer büyük merkezlerine, limanlarına, Ayasuluğ, İzmir gibi ulaşılabilirdi. Kervanlarla ulaşım ve ticaretin sürdürüldüğü dönemde bütün bu yollar üzerinde önemli tarihi yerleşme birimleri bulunuyordu<sup>732</sup>. Kuzeybatısındaki Harpasa örenine 5 km uzaklığında ve Bozdoğan ilçesinin yerinde bulunan Neopolis kenti kalıntılarının çevresinde, Nazilli-Bozdoğan karayolunun 20. km'sinde ve yolun 10 m doğusunda; Nazilli'den Bozdoğan'a giden asfalt karayolunun izlenilmesiyle kolayca ulaşılabilir mevki de ki Kavaklıkahve köyü yolu üzerinde bir kuyu mevcut olup,<sup>733</sup> bu yol Akçay'ın aktığı vadinin kuzeybatı başında ana yolun bu vadiye o yandan giriş yerindeki Alamut köyünden gelen yola hakim bir konumdaydı<sup>734</sup>. Nitekim Pirlibey'den Karapınar köyüne varılıyor, buradan Uzgur'a ve ardından Aliğa çiftliğine inerek buradan Kuyucak'la<sup>735</sup> bir yol bağlantısı kurulmakta, yada Aliğa çiftliğinden sağa sapıp Yenice'ye inip Boyasın köyünden geçip Karacasu'ya ulaşmakta idi. Dandalas çayı köprüsünü geçerek Geyre'ye ulaşan yolu takip ederek buradan Aprodiasias harabelerini takip eden yolu izleyerek Eymir yoluyla Gorgos belini geçip Tavas yoluna girdiği Tilkilik'e kadar yol inmekte; veya Aprodiasias'da palamutçuk

---

<sup>731</sup> Kaynak Kişi: Erol Deniz ile yapılan görüşme.

<sup>732</sup> Sabri Sürgevil, **a.g.e.**, s. 8-9

<sup>733</sup> Şükrü Tül, **a.g.t.**, s. 21-25

<sup>734</sup> Bilge Umar, **a.g.e.**, s.45

<sup>735</sup> Gereniz köyünden geçilerek Kuyucak'a ulaşıyordu. Geniş bilgi için bakınız; Usha Luther, **a.g.e.**, s.77

köyünü sağında bırakarak Işıklar köyü yoluyla yukarıya çıkan, Sarayköy'e kadar uzanan bir yola da sahipti<sup>736</sup>.

Bununla birlikte, Aydın'ın İzmir'e ticari ulaşımda kullandığı en önemli yolun ve İzmir tüccarının en çok tercih ettiği ve bu yol güzergahının iyileştirilmesi için Meclis-i Umumi Vilayet'e bile başvurduğu İzmir'den Tire yoluyla Germenciğe ve oradan da Aydın'a bir eski kervan yolu vardı- ki her ne kadar bu yoldan önceden de bahsetmiş isek de ancak İzmir'e eklemine değinecek olursak-Torbalı'dan Ayasuluğ'a giden kervan yolu bugünkü tren yolunun güzergahını takip etmekteydi,<sup>737</sup> (Gaziemir'den Cumaovasına ardından Develiköy'e sonra Beleritsh?'den Kavas'a gelinip Torbalı'ya ulaşılır veya Gaziemir'den Karakol'a ardından Mersindere'yi aşip Trianda'dan Kuşburnu'na oradan Torbalı'ya buradan Tepeköy'e sonrada Maşat (Chondria)'dan Burgas'a geçip buradan Yeniçay'ı aşip Rahmanlar Köyüne giden ve sonra Balatçık yolunu izleyen bir yol vardı)<sup>738</sup> ve ayrıca, Torbalı'nın Rahmanlar köyü civarından ayrılıp Işıklar, Yeniköy'den geçerek Kursak'dan ilerleyerek Balıkçı Boğazı köyünden, Sandalık, Kuyuca Alan, Dampınarı ve Kavaklıdere ve Değirmen köylerinden geçerek Çamur mevkiine ulaşılmakta, buradan Germencik istikametinden eski Aydın-İzmir yoluna çıkılmaktaydı. (Ayrıca Balıkçı Boğazından Tire'ye bir yol daha mevcut olup Torbalı'dan Değirmenciğe'de bir yol olup) sözü edilen kervan yolu Demiryolu yapımından sonra da kullanılmaya devam etmişti<sup>739</sup>. Eski İzmir-Aydın arasında ki kervan yolu bugünkü demiryolu güzergahını takip ediyordu<sup>740</sup>. Efes'ten Kuşadası'na

---

<sup>736</sup> **KP.**

<sup>737</sup> **Ahenk**, 21 Şubat, 1326

<sup>738</sup> **PH.**

<sup>739</sup> **Ahenk**, 21 Şubat 1326

<sup>740</sup> Nitekim Texier'de bu, yani Demiryolu güzergahıyla aynı güzergahı kullanan eski yoldan, Cumaovası, Colophon (bugün Develi köyünü geçerek ilk ulaşılan Tekeli köyü) geçerek eski yoldan Torbalı'ya ulaşmış buradan farklı bir yola saparak Efes'e gitmiştir. Besim Darkot, **a.g.m.**, s. 61; ve ayrıca bkz. Usha Luther, **a.g.e.**, s.101; Charles Texier, **a.g.e.**, s. 102-232 Texier, Torbalı'ya ulaşan eski yollardan birini şöyle geçmiştir: "İzmir şehrini kuşatan Kadifekale (Pagus Dağı)"nın batı yamacını işgal eden eski mezarlıktan geçer (...) İzmir'den 3 km mesafede gümrük hattı geçilir ihraç edilen her şeyden valinin hazinesine girmek üzere bir vergi alınır. Bu vergi şehrin içlerine harcanır. (...) Sonra yazın kuruyan bir sel deresi üzerindeki bir köprüden geçilir. Bu sel İzmir körfezine akan Halkapınar çayı (Meles)'in kollarından biridir. Boyu kısa, geniş bir vadi, İngiliz ailelerinin oturduğu güzel Buca köyünü ortasına alan ovaya uzanır. (...) İzmir'den on iki km mesafede yine İzmir körfezine dökülen ufak bir dere den geçilir. Sonra İzmir Körfezine akan sularla Efes'inkilerin ayırım yeri olan boğaza gelinir. Buradan sonra 14 km'lik oturulmayan yerlerden geçilerek çok dar bir boğaza ulaşılır. (...) Bu boğazı geçtikten sonra geniş bir ovaya gelinir. Bu yöre de bir köy bile yoktur. (...) En sonunda birkaç han ve koruyucu takımı bulunan konak yeri Torbalı (Trianta'ya) gelinir. Pınarsuyu adından ufak bir dere kenarında ki kahve de dilenilir.



Alaman Boğazı yoluyla Efes'e gelinip Efes'ten Bülbül Dağı'nın doğusundan Kuşadası Körfezi Kıyılarına ilerlenip yol üstünde ki bir kahvede dinlenilerek Pygela, C. Dalian , C. Otuzbir ve Asprokova'dan Kuşadasına geçilerek Saz Köy'e varılmakta ardından Anya'ya ve buradan doğrudan Söke'ye bir yol vasıtasıyla ulaşılmaktaydı. Ayrıca Taeschner, İzmir'den Kuşadası'na Urla'dan da eski bir yolun var olduğunu söyler. Bu Urla'dan gelen yol Urla- Sığacık arsını aşarak deniz yolculuğu ile Kuşadası'na varılabilmekteydi. Veya Ayasuluğ üzerinden kolaylıkla İzmir'e kadar ulaşabilen kavran yollarıyla da varılabiliyordu. İzmir'den Menderes'e varan yollara ulaşmak isteyen kervanlar elbette Kuşadası'nda kesişmiyorlardı. Bunlar İzmir'den Efes üzerinden Aydın Güzelhisar'ına varıyorlardı.<sup>741</sup> Bu da gösteriyor ki İzmir'den Aydın'a ulaşan kervan yolları Efes aracılığı ile Kuşadası'na ulaşırlar İzmir'den Kuşadası'na ulaşmak isteyen tüccarlar da deniz yollarını kullanabiliyorlardı. O halde Philippon'un ayrıntılarıyla verdiği Urla'dan Sığacık'a oradan Sivrihisar yoluyla ardından Lebedos'a ulaşan ve buradan Gümüldür'e çıkan sonra Değirmendere aracılığıyla Velika köyüne gelip Alaman Boğazından ilerleyen Burhanlar Köyünden Efes'e ulaşan eski yollar( ki bu yol Texier tarafından kullanılmıştır)pek rağbet görmüyordu<sup>742</sup>. Nitekim bunda da zaman ve measafe faktörü etkili olmuş olabilir.

C. Texier, Torbalı'ya geldikten sonra demiryolu güzergahını takip etmemiş ve Kuşadası'ndan Söke'ye de, Kuşadası'dan Söke yolunu izleyerek, yarım saat gitmiş ve Kuzeye dönerek Sisam (Samos) denizine ve tam olarak adanın karşısına inen büyük bir vadiye girmiş Değirmenderesi boğazını geçerek geçilmez derecede bozuk yollardan güneydoğu'ya doğru 45 dakika gitmiş ardından Çanlı arazisine girmiştir, (Bugünkü Güzelçamlı köyünün doğusuna gelmiş) buradan doğu yamacını izleyen yoldan

---

(...) Charles Texier, **a.g.e.**, s. 150-151. Veya Cumaovası'ndan Develiköy'e ardından Tschuileme?'den Velika Köyüne ulaşılır Ardından Alaman Dağı Alaman Boğazı ile aşılarak Burhanlar Köyüne oradan da Dschowssyr?'a sonra Kırkinci Boğazını aşarak Efes'e de ulaşılabiliniyordu **PH.**; "(...) Torbalı'dan (Trianta)'dan Efes'e giden doğru yolu takip etmeyip, Küçük Menderes (Caystre) nehrine ulaşılır, bir saat kadar güneye yürüdüktan sonra, doğu en sarp tepesine kurulmuş olan halkın kız kulesi dediği yıkıntı'ya ulaşır (...) Ardından Küçük Menderes ağzına doğru ve Attale dalgakıranı boyunca devam eden yol deniz kenarından ayrılmaksızın güneye döner. Yol güneye dönerek Efes şehri ile Meryem Ana Evi arasındaki dağlık kesim (Corissos)'in son çıkıntıları olan dağlara kadar iner, ve denize paralel bir vadi'ye girilir ve bir fersah daha ileriye gidilince deniz kenarına gelinir ve Scala Nova (Kuşadası'na) ulaşılır Charles Texier, **a.g.e.**, s. 151-172

<sup>741</sup> Franz Taeschner, **a.g.e.**, s.170

<sup>742</sup> **A.g.e.**, s.170

Priene'ye olan yolu izlemiş,<sup>743</sup> ve kervanların en çok kullandığı güzergahları da şöyle vermiştir: Söke yoluyla Kuşadası'ndan Manisa yolu asıl Sampson dağı (Mycale) ile eskilerin Karyagdı tepesi adını verdikleri bir kolu arasında büyük ve çukur araziden geçer. Burası Menderes vadisiyle Kuşadası Limanı arasında kervanların gerçek geçitidir\*. Buradan geçilip Samos adasının karşısındaki deniz kenarına gelinir (...) ve Soğucak köyüne ulaşılır, Soğucak Menderes yakınının da Manisa ile Güllübahçe (Priene) arasında bu iki şehri birbirinden ayıran dağlık kısım içinde bulunuyordu, ve buradan Söke yeni şehrine kadar uzanıyordu. Söke şehri Menderes ovasında olup buradan Manisa harabelerine gitmek için bir zorluk bulunmuyordu.”<sup>744</sup> O. Kurmuş'un bildirdiği ama ayrıntılıca söz etmediği bugün Kuşadası-Söke karayolu üzerinde bulunan, Kuşadası'ndan yaklaşık 5-6 km. mesafede bulunan, Ilıcatepe mevki Efes ile Magnesia arasında önemli bir mevki idi, ve bugünde Söke'ye ulaşım bu yoldandır. Antik dönemde de kullanılması kaçınılmaz. Kuşadası-Söke karayoluna ve Kirazlı üzerinden Efes yoluna bağlanan ara yol da bölge ulaşımını sağlayan önemli yollardandı<sup>745</sup>.

Nitekim, Aydın ili ulaşım açısından çok yönlü ve karışık bir gelişme göstermiş ise de yol güzergahlarının kervancılar tarafından seçiminde en büyük etken yolların mümkün olduğunca en çabuk zamanda istenilen yere ulaşmasındaki durumu ve en kestirme yol olması özelliği belirleyici olmuştur. Başta da Aydın-Dinar ana eksenini etrafında toplanmış, bölgenin fiziksel konumu yüzünden güney yörelerine yayılamamıştı. Ayrıca, bölge de yaptığımız araştırma ve izlenimlerimiz 1950'lerde İzmir-Denizli arası Devlet yolu (Karayolu) yapılmış olsa da eski kervan yollarının – bugün bile- kullanımlarında vazgeçilmemiş olduğunu göstermekte, Kervanların geçtiği eski yol güzergahlarının bugün kullanılan yollar olduğu bildirilmektedir. Mesela, sn. Mustafa Kenan Özkan'la olan görüşmemizde eski İzmir yolu üzerinde Aydın'ın Kemer kavşağında ki –yol üzerindeki- bir çeşmenin kitabesinde, bu çeşmenin 1954 de inşa edildiğinin yazılı olduğunu öğreniyoruz. Bu da savımızı güçlendirir niteliktedir.

---

<sup>743</sup> Charles Texier, **a.g.e.**, s. 151-178

\* Bu yol Philippson tarafından Orfali ile aşılmıştır.

<sup>744</sup> Charles Texier, **a.g.e.**, s. 215-216; Philippson, Aquadukt?'dan bir Derbent ile Naipli'ye oradan da Balatçık yolu güzergahını vermekle birlikte ayrıca Aquadukt?'dan Gümüšköy'e oradan da Göl Yatağını kullanıp Büyükkale önünden Kilise Köy'e ve oradan da Söke'ye ulaşılabilindiğini göstermektedir.

<sup>745</sup> İsmail Gezgin-Levent Kutbay, “Kuşadası ve Çevresinde Yapılan Arkeolojik Yüzey Araştırmaları”, **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu, a.g.e.**, s. 81-87

Nitekim Sn. Özkan'ın da belirttiği gibi, bu tarih bize Eski İzmir yolunun, 1951 yılında açılan İzmir-Denizli karayoluna rağmen hala kullanıldığını göstermektedir<sup>746</sup>. Ayrıca eski yol güzergahlarının düzeltilmiş, asfaltlanmış oldukları da görülmektedir. Yol üzerindeki kuyuların hemen hemen hepsi-tehlike arz ettiği için- kapanmış ve çoğu kahvelerde işlevini yitirerek pek çoğu kapanmış, sadece hatırda isimleri ve sahiplerinin kimler olduğu kalmıştır. Bölgede yeni ulaşım imkanlarının yaratılmasıyla bir takım değişiklikler geçirmiştir. İncelediğimiz dönem içinde Demiryollarının bölge'de yapımı sözünü ettiğimiz değişikliklerin en önemli sebeplerinden biridir. Ancak Aydın ilinde 1950'lerde yapılan Devlet Yolu'da yolların güzergahlarını etkilemiştir. Ancak kesin olarak iddia etmediğimiz altını çizerek incelediğimiz bölgenin yerleşim yol güzergahlarında kırılmalar olmuş, ve yolların yönleri en yakın demiryolu istasyonuna doğru çevrilmeye başlamış, ancak Aydın ilinde Devlet yolunun 1950'lerden sonra yapımı ile bu sefer yerleşim yerlerinin yol güzergahlarıyla beraber konumları da Devlet yoluna doğru gelişme göstermiştir.

Daha önceden de belirttiğimiz gibi Aydın Demiryolu hemen hemen kervanların izlediği yolu kullanan güzergahı izlemiştir. Buca'ya açılan istasyon var olan kervan yoluyla çakışmamıştı, ama Cumaovası, ardından erişilen eski kervan yolu üzerindeki, o zaman kadar deve kervanlarının da konakladıkları bir kervansarayın bulunduğu Develiköy'e ulaşan demiryolu eski kervan yoluyla aynı güzergahta inşa edilmiş, adeta kervancuların yollarını kesmişti. Gerek kervanyolu gerekse Demiryolu antik yolları izlemekte ve dolayısıyla Colophon (Tekeköy)'e ulaşan yol Kuşçuburun (Arıkbaşı-Çıplak) köyüne de bir şube ile bağlanmış ardından bugünkü Torbalı istasyonu yapılmadan Tepeköy'e bir istasyon yapılmış, bölgenin en büyük pazarı Perşembe Tepeköy'de kurulduğu için İzmir, Tire ve Ödemiş'ten binlerce insanın Tepeköy'e gidebilmesi için özel tren seferleri düzenlenmeye başlanmış, önceleri güvenlik nedeniyle tercih edilmeyen ova'da Torbalı kurulmuş ve Tepeköy'e rakip olmuş ve eskiden bu eski kervan yolu üzerinde önemsiz bir yer iken, Tepeköy'ün yanında kurulup demiryolunun yardımıyla önemli bir –ticari-alım merkezi olmuş ve hızla gelişmişti. Yine yol üzerinde bir konaklama merkezi olan ve Texier'in adını vermese de burada konakladığını anladığımız Cellatkahve'ye de bir istasyon inşa edildi. Aydın dağlarını

---

<sup>746</sup> Kaynak Kişi: Mustafa Kenan Özkan ile yapılan görüşme.

aşarak gelen deve kervanlarının konakladığı bir Pınarbaşı olan Kozpınar deve kervanlarının İzmir'e iki günlük yolunu oluşturuyordu. Aydın Demiryolu Kozpınar'da eski kervan yolunu kesmişti. Aydın'a doğru ilerleyen demiryolu üzerinde eski kervanyollarını bu şekilde kestikçe sözü edilen yerlerin tarımsal ürünleri İzmir'e trenlerle taşınmaya başlıyordu. Nitekim Kozpınar'da da Torbalı'da olduğu gibi devciliğin biteceğini anlayan tüm kervancılar bir isyan başlattılar. Sonra bir orta yol bulundu ve kervan sahipleri anlaşarak kervanların yüklerini Kozpınar'da demiryoluna devretmelerini sağlamak için bir komisyoncu tutuldu, böylece üretim bölgelerinden Kozpınar'a kadar taşınan ürünler burada demiryoluna devredilip İzmir'e o şekilde götürülmeye başlandı. N. Atilla'nın da deyimiyle 1870'li yıllarda adeta ticari yaşamda devrim niteliğinde değişiklikler yaratmıştı. Kozpınar'dan Selçuk'a kadar demiryolu yapımına başlansa da, İngilizler Kozpınar'dan Selatin Dağını yarararak ilerlemek istemişlerdi. (Eğer böyle olsaydı Efes'e ulaşan yol çok atıl bir duruma düşerdi, ama Belevi Boğazı'nda öneminden bir şey kaybetmezdi. Çünkü İzmir'e tek geçit veren bu yerdi. C.Ö) Bugün Selçuk'ta ki Efes Tren istasyonu, çevre yerleşimindeki halkı da çevresine çekmeye başladı. Engin Berber'in bir makalesi buna açıklık getiriyor. Demiryolu çevresine inen Efes eskiden 1 saat 15 dakikalık daha kuzeydeki bir tepede yer alıyordu. Texier'in de geçtiği yol güzergahında da işaret edilen bu yerdi; bir başka deyişle Ayasuluğ bugünkü St. Jean Kilisesinin bulunduğu Ayasuluğ tepesi ve hemen altındaki İsabey Camii'nin alanına yayılmıştı, ve Kuşadası'na giden eski kervan yolu bu alana hakim bir konumda bulunan Artemis tapınağının hemen altından gidiyordu. İşte bu yani demiryolunun Efes'e ulaşması Selçuk'u canlandırmış, Selçuk ticari ürünlerin kanalize edildiği bir yer durumuna gelmişti, ancak Kuşadası'nın eski kervan yolları çok atıl bir duruma düşmüştü. T. Baykara'nın haklı tesbitine dayanarak demiryolu İzmir'i Kuşadasına bağlayan yolun (ki hemen her seyyah bu yoldan Ayasuluğ yani Efes'e gitmiştir) önemini kaybetmesine ve en önemlisi Alaman boğazından geçen yolun aynı nedenle (demiryolu faktörü ile) tamamen terk edilmesine neden olmuştu<sup>747</sup>.

---

<sup>747</sup>Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 50-56; Nedim Atilla, **a.g.e.**, s.64-68; Bilgin Çelik, **a.g.t.**, s. 26; Engin Berber, "Yunan Kaynaklarında Kuşadası 1876-1923", **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu, a.g.e.**, s. 295-303; Tuncer Baykara, **a.g.t.**, s. 43-44

Ayasuluğ öyle bir çekim merkezi olmuştu ki Çirkinceliler (Şirinceliler) de istasyon çevresinde gelişen Ayasuluğ'a indiler<sup>748</sup>. Hatta Selçuk'un gelişen ve çekim alanı haline gelen ticareti, Selatin köyü üzerindeki "Hayriye" köyünün çoğunluğunun dağılıp Selçuk'a göç etmesine neden olmuştu<sup>749</sup>. O. Kurmuş'un bu konuya ilişkin tespitlerini göz önünde bulunduracak olursak, Demiryolunun Aydın'a kadar olan bölümünün açıldığı yıl olan 1866'dan başlayarak kervan yolları ağının geçirdiği değişiklikleri izlersek, demiryolunun bölgede egemen taşıma aracı olması sonucu kervan yollarının ikinci plana itildiğini ve demiryolları istasyonları ile üretim ve yerleşme merkezleri arasında ulaşımı sağlamak amacıyla örümcek ağına benzer biçimde kısa kervan yollarının geliştiğini görürüz. Tüccarlar ve üreticiler ile demiryolunun ilişkilerini düzenleyen şirket temsilcilerinin bulunduğu merkezlerden geçen ana kervan yollarının demiryolu karşısında önemini gittikçe yitirmesi ve buna karşılık bu kervan yollarını birbirine bağlayan yeni kervan yollarının gelişmesi bu değişim sürecinin ana öğeleridir. Böylece örneğin, Ödemiş ve Torbalı arasındaki eski kervan yolu önemini yitirdi ve Tireyi Balatçık ve Aydın'a bağlayan iki yeni yol gelişti. İzmir- Aydın Demiryolunun eski kervan yolu güzergahını izlediğini elimizdeki bir belgede ki; "İzmir'den Aydın'a kadar derdest-i temdid bulunan demiryolunun İzmir'den 27. Milde vaki Tiryanda ile Torbalı Nahiyelerinin beynine kadar temdid ve inşa olunduğundan" ifadesine dayanarak da Tiryanda ile yol paraleliğini göz önünde bulundurarak ortaya koyabiliriz. İlk seferini yaklaşık 200 kişilik bir yolcu ile yapan Aydın Demiryolu ile Bayındır arası 6 saat, Tire ile 9 saat, Ödemiş ile 12 saat'lik mesafede bulunan bu kazalara da hemen araba yolları yapılmaya başlanmıştı. İzmir- Aydın Demiryolu Torbalı yakınlarına ulaştığında hiç vakit kaybedilmeden İzmir- Torbalı arası hem yolcu hem de nakliyat (taşıma) yapılmaya başlanmıştı. Komşu kazalara karayolu inşasının başlamasının yanı sıra Bayındır kazasına bir haftaya kadar, Tire'ye üç, Ödemiş'e beş veya altı haftaya kadar bu tesviye yollarda mal ve yolcu taşınması için de Londra'dan arabalar getirilmesine yönelik çabalara girişilmişti. Açıkça görülüyordu ki Tire, Ödemiş Bayındır kazalarının eski kervan yolları yönünü Torbalı'ya çevirmeye başlamıştı. Hem Torbalı bir münakale şubesi olarak canlanmış, hem de kazalar arası 12

---

<sup>748</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 150

<sup>749</sup> Kaynak Kişi: Durmuş Yalçın ile yapılan görüşme.

saate kadar varan uzun yolculukların süresi kısalmıştı<sup>750</sup>. Önceki bölümlerde de açıkladığımız gibi; Aydın demiryolu Kuşadası'nı tamamiyle hesaptan çıkararak bütün Menderes vadisinin ticaretini İzmir'e geçirmişti. Kervan yollarının bel, boğazlarla aştığı yolları demiryolları tünellerle aştı ve demiryolu Çamlık'a ulaştıktan sonra köyde sürekli yerleşim başlamış, Çamlık çevreden gelen göçlerle (köyün %80'lik bir bölümü Havutçulu ve Sultaniye köylerinden gelmiş olan halk tarafından) kurulmuştu<sup>751</sup>.

En önemli incir ve zeytin cenneti Germencik'e de Tren yolu ulaşmış, hemen ardından Germencik ovası Yörükleri 25 bin kadar koyun ve keçiyi İzmir'e gönderir olmuşlardı. Demiryolu iki ay kadar sonra Erbeyli'ye ulaştı, ve ardından Karapınar'a (İncirlioiva)'ya erişen demiryolu Menderes'in karşısındaki Koçarlı'ya nazaran daha önemsizken, demiryolu ile Koçarlı önemini yitirdi ve İncirlioiva önemli bir merkez oldu<sup>752</sup>. Halbuki pamuk, zeytinyağı açısından önemini önceki bölümde de belirttiğimiz gibi, Koçarlı'yı İncirlioiva'ya bağlayan yol büyük önem taşımaya başlamıştı. "19. yüzyıl sonunda bölgesel bütünleşme biçimi" adlı tabloyu veren M. Kıray bu savımızı doğrular nitelikte bir çerçeve çizmiştir<sup>753</sup>. Bu şemaya göre artık ürünün toplanma kanalları Menderes nehrinin kuzeyinden geçen demiryoluna doğru çevrilmiş, o yüzden Menderes'in güneyindeki şehir ve köylerin yol güzergahları doğu-batı yönündeki yol akımı, kuzeye-güney şeklinde değişmiştir. 1890'da Söke'de bir demiryolu hattı yapılmıştı, ama Söke ve çevresi bu artık ürününü demiryoluna ulaştırır durumdaydı. Koçarlı, Menderes'in öte tarafına mal akımında bulunuyordu.

Nitekim, 1909'da "Sobice Şimendüfer Hattı" yapımı gündeme geldi. Sobice böylece Menderes'in güneyinde ki ticari ürünleri kendine çekebilene bir artık ürün toplanma merkezi olabilirdi. Ancak yeterli kaynak yoktu ve Menderes'in aşılması çok fazla para gerektiriyordu. Bu yüzden Koçarlı'ya bir demiryolu şubesi açılmadı<sup>754</sup>.

Ayrıca 1890'larda ipek üzerine çizilen bir harita da her ne kadar gerçekleşemediyse de İzmir- Aydın Demiryolunun Çine'ye bir hatla uzatılmasına

<sup>750</sup> B.O.A., A. MKT. UM., 16 C 1277

<sup>751</sup> Bekir Deniz-Mükerrem Kürüm, "Selçuk (İzmir) Köylerinde Mimari", **Geçmişten Günümüze Selçuk, a.g.e.**, s. 320

<sup>752</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 81

<sup>753</sup> Mübeccel Kıray, **a.g.e.**, s. 44

<sup>754</sup> **Ahenk**, 8 Nisan 1325 (20 Nisan 1909)

yönelik projenin de var olduğunu söylemeliyiz<sup>755</sup>. Demiryolu Aydın'a ulaştığında da (1886) Çine'nin artık ürün toplanma merkezi olma görevini-zaten sürdürüyordu-devam ettirdi. Çine'de ardında ki Muğla ve Milas'ın transit geçişinde önemli bir iskeleydi, bu yüzden (bu bölümün başlarında açıkladığımız) Çine-Muğla kervan yolu büyük önem kazanmış hatta bu dağlık yolun şoseye dönüştürülmesi ve Menteşe'nin Aydın demiryoluna bağlanması gerektiği üzerinde bile durulmaya başlanmıştı. Aslında bu isteğin esas nedeni iktisadi ulaşımın sağlanmasından çok, bir güvenlik meselesi olarak karşımıza çıkmaktaydı. Çünkü Aydın, Muğla, Milas taraflarından yaklaşık yirmişer gün arayla kayıp vakaları olmuştu. Özellikle İdadi ve İbtidai mekteplerine giden öğrencilerin, Muğla- Milas- Aydın yolları arasında bilinmeyen nedenlerden dolayı kaybolmaları büyük endişeler yaratıyordu. Döneme ait bir belgede de anlatıldığı üzere; bu yollarda gerçekten gelip gitmenin büyük sorunlara neden olduğu belirtilerek, 600-700 metre yüksekliğinde ki dağlar ve kayalar arasından geçen yolların hükümete başvurularak şose yoluna dönüştürülmesi isteniyordu. Ancak belgede en önemli nokta, böylesine güvenlik açısından gerekli bir tedbirden söz edilirken, Menteşe sancağının Aydın demiryolu istasyonuna uzatılması talebinin pek çok kereler tekrarlanması ve bunun gerçekleşmesi için olan rica idi. Milas- Muğla ve Çine şose yolunun bir an önce inşaatına başlanıp tamamlanması isteniyordu. Bunun gerçekleşmesi halinde Kasaba ve köylerde açılan mekteplerdeki çocukların padişaha olan minnettarlığını artıracak da belirtiliyordu<sup>756</sup>. Nazilli ve Sultanhisar İstasyonlarından uzanan muntazam iki şose, Bozdoğan kasabasının demiryolu ile münasebetini temin etmekte ve Bozdoğan'ın iktisadi faaliyetini artırmaktaydı<sup>757</sup>. Aydın'dan sonra ulaşılan ilk istasyon Köşk'e demiryolu yapılmasının asıl nedeni zeytin yağı ve Meşe palamudunun buranın en önemli ihracat ürünleri olmasıydı ve ayrıca bulunan linyit kömürü de buradan rahatlıkla taşınabilecekti. Ayrıca o dönemde nadir portakal yetiştiren Sultanhisar'da, pamuk üretiminin getirdiği zenginliği yaşayan Atça'ya da ve Atça'nın kaliteli keten ürünü yüzünden adı geçen yerleşim yerlerine de demiryolu istasyonları açılmış, 1881'de demiryolunun Nazilli'ye ulaşması ile zımpara madenleri hemen ihraç edilmeye başlamıştı. Ve bununla birlikte meyan kökü fabrikaları hızla demiryoluna en yakın

---

<sup>755</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 188.

<sup>756</sup> **B.O.A.**, Y. PRK. UM., 07/ 08/ 1312.

<sup>757</sup> Asaaf Gökbel- Hikmet Şölen, **a.g.e.**, s. 254

yerlerde kuruluyordu. İngilizler'in ilk uzatma imtiyazını Kuyucak'a kadar almalarının temel nedeni burada pamuk üretiminin zirveye çıkmış olmasıydı. Demiryolu, 1888 yılında verilen bir imtiyazla da Sarayköy'e ulaştı ve Menderes nehrini geçtikten sonra ulaşılan ilk istasyon Sarayköy oldu; Sarayköy, sadece kendi pamuğunun iskelesi değil aynı zamanda pek yakındaki Babadağ ve Buldan'ında iskelesi haline geldi.<sup>758</sup>

Demiryollarını istasyonları öyle bir ticari ürünü toplama merkezinin bir şubesi ve ticari ürünü çekim alanı haline geldi ki, artık bölgenin yolları yönünü istasyonlara çevirmeye başladı. Hatta diyebiliriz ki- genelde-doğru batı yönünde bir akışa sahip olan ve İzmir'e, İzmir limanına ulaşma kaygısı taşıırken, şimdi –ki bu da devam etmişti ancak kervan yolları ikinci plana düştü –bölge yolları en yakın istasyonlara ulaşma amacına yönelik gelişti. Bölgenin ekonomik gelişiminden dolayı (Economic Transformation) Mastavra'nın doğusunda ki Kayran Deresi üzerindeki Yöre halkı 19. Yüzyılda iyice Aydın Nehri kısımlarına doğru indi<sup>759</sup>. Bölgede bir takım şose yol yapımı hızlandı.1890'lı yıllardan sonra eskiden olmayan ve ancak ikinci önemi olan yollar ortaya çıkmıştır. Bu yollar demiryolu merkezlerini diğer üretim ve yerleşme merkezlerine bağlamıştır. Ortaya çıkan yol şebekesi irili ufaklı büyük bir ağacı andırıyordu. Yol şebekelerinin gelişim süreci eri içinde böyle bir aşamaya gelmeleri genellikle kendi kendine yeterli feodal yapıdan pazar için Lretim yapan. kapitalist yapıya geçisin belirtileri olarak değerlendirilir<sup>760</sup>. Nitekim, önceden belirttiğimiz gibi bölgede Antik dönemlerden beri kullanılan hazır yollar üzerinde ulaşım sağlanıyordu<sup>761</sup>. Üzerinde de durduğumuz gibi bu yollar ticari merkezleri çevre yerleşim yerlerine ara yollarla bağlanıyordu, ancak bu yollar bozuktu. İşte demiryolları bu bağlamda bozuk olan bu tür şoselerin yapılmasını tetikledi<sup>762</sup>.

20. yüzyılın başlarında çevre yerleşim yerlerinin demiryolu iskelesine bağlandığını ve zaman zaman bu yollarında bozuk olmasından dolayı şikayet haberleri

---

<sup>758</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 84-86

<sup>759</sup> Hugh Barnes And Mark Whittaw, "The Survey Of Medieval Castles Of Anatolia (1992-1996): The Maeander Region", **Ancient Anatolia**, Edited: Roger Matthews, Fifty Years' Work By The British Institute Of Archaeology At Ankara, The British Institute Of Archaeology At Ankara, 1996, s. 357-359.

<sup>760</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.** s. 55

<sup>761</sup> Hugh Barnes And Mark Whittaw, **a.g.m.**, s. 348.

<sup>762</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1307, s. 526-529



dönemin gazetelerinde yer almaktaydı<sup>763</sup>. Demiryolu istasyonlarına güzergahını da çeviren (aynı zamanda eski kervan yolları da kullanılmaya devam edilmekteydi) yolların, istasyonlara varış noktalarına, özellikle, deveçilerin köylerden ve diğer çevrelerden getirip demiryoluna aktarmadan önce gelip dinlendikleri “istasyon kahveleri” ortaya çıktı. Demiryollarının birer çekim alanı olduğunu ve hatta bazı yerleşim yerlerinin-Çamlık, Ortaklar, Germencik vb... gibi yerlerin- doğup geliştiklerini söylediysek de bunu tüm bölgeye izafe etmek çok yanlıştır. Örneğin, Güzelköy’de veya çiftkahvelerde de birer demiryolu istasyonu yapılmıştı. Ancak, her ikisinin de bugünkü yerlerine konumlanmaları Devlet yolunun geçmesinden sonra oldu<sup>764</sup>.

O yüzden Demiryolları, var olan eski kervan yollarından bir bölümünü atıl duruma düşürmüş, bazı yerleşim yerleri yaratmış ve istasyon merkezlerine doğru hızlı bir yol yapım çalışmalarına girişilmiş, ancak eski kervan yolları 1950’lerden sonra yavaş yavaş önemini yitirmeye başlamış; o yüzden eski kervan yollarının önemini yitirmesinde demiryolu değil, bölge’den geçen devlet yolu etkili olmuş, Demiryolu çekim kuvveti O. Kurmuş’un ifadesiyle “ağaç modeli” bir yol sistemi kurmuş, bölge içinde ürün ihtisaslaşmasına (pamuk, incir, üzüm vb...) gidilmesine ortama hazırlamıştı. İfade ettiğimiz gibi demiryolları, tabi ki yerleri ortaya çıkarmışsa da, 1950’lerden sonra bölge’de yapılan karayollarının mekan organizasyonunda getirdiği değişiklikler kadar etkili olmamıştı.

## 2- DEMİRYOLU

Yetiştirdiği mahsullerin Avrupa’da mükemmel pazarlar bulduğu Osmanlı ülkesinde XIX. Yüzyıl ortalarına gelindiğinde ulaşım imkânları hâla çok sınırlıydı. Muntazam yolların olmaması malların iskele şehirlerine kolay, rahat ve süratle sevkini güçleştiriyordu. Bunun içindir ki 1850’li yıllarda Anadolu ve Rumeli’de hinterlandın demiryollarıyla sahil şehirlerine bağlanması fikri rağbet gördü.<sup>765</sup> Osmanlı devletinin dış ticaretinde 19. yüzyılda İngiltere’nin önemli bir yeri vardı. Ege bölgesinin dış ticaretinde İngilizler etkin bir durumdaydı. Sonuçta İngilizler 1856 yılında İzmir ile

<sup>763</sup> Saadet Tekin, **a.g.t.**, s. 71

<sup>764</sup> Müslim Özbalkan-Osman İrik, **a.g.e.**, s. 217-219

Aydın arasında bir demir yolu yapmak için imtiyaz aldılar<sup>766</sup>. Ancak Orhan Kurmuş'unda üzerinde durduğu, Nehir taşmasının teknik nedenler yüzünden olanaksız oluşu Avrupa'nın geriye kalan tek alternatifi Demiryolu yapımına yöneldiklerini de belirtmek gerekir<sup>767</sup>.

1855 yılında Robert Wilkin adındaki İzmirli bir İngiliz tüccar ile dört ortağı, Osmanlı Hükümetine bir dilekçe vererek İzmir ile Aydın arasında demiryolu yapmak için bir imtiyaz istediler. İmtiyaz 1856 Eylülünde verildi<sup>768</sup>. Aslında demiryolu yapımı esnasında en önemli nokta, birikmiş servetlerin toprağa yönelmesi ve mevcut iktisadi darlık içinde bulunan köylülerin topraklarının tasarruflarını, bağ, bahçe ve evlerinin mülkiyetlerini, bazı direniş ve karşı koyma olayları olsa da ellerinden çıkarmaları eğilimini artırmış olmasıydı. Kaldı ki Aydın Demiryolu için istimlak edilen araziler sened; yazılı anlaşmalarla gerçekleşiyordu. Ancak ilerleyen zamanlarda kumpanya ile arazi sahipleri arasında arazinin –türüne göre- kullanımı konusunda sorunlar ortaya çıkmıştı. Yapılan mukaveleye göre hiçbir ücret talep edilmeden demiryoluna terkedilmiş, boş durumda olan araziler istimlak edilmişti. Ayrıca kişilerin tasarrufundaki topraklarda istimlak ediliyordu. Nitekim, hem Vakıf yani, “Arazi-i Mevkufe” hemde zahire, tahıl gibi ürünler getiren vakıf malları yani “Arazi- i Müstegallat” ve hem de üzeri dam ile örtülü olan ev, han, dükkan gibi yerlerin olduğu “Arazi-i Müsakkafat”

---

<sup>765</sup> Mübahat Kütükoğlu, **a.g.m.**, s. 124

<sup>766</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.e.** s. 25Tanzimat fermanıyla batıya dönen Osmanlı Devletinde demiryolları batı medeniyetinin sembolü olarak görülmeye başlanmış, bunların ülke içinde yapılması konusunda başvuru da bulunan yabancı girişimcilere de bu yüzden cömertçe imtiyazlar verilmesinde bir sakınca görülmemişti. Mehmet Özdemir, **a.g.e.**, s. 1-2

<sup>767</sup> Geniş bilgi için bkz. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 33

<sup>768</sup> İmtiyaz verilen İzmir-Aydın demiryolunun tamamının işletmeye açılabilmesi için on yıl gibi bir sürenin geçmesi icab etmiş; Aydın'a ulaşılabilmesi için imtiyaz mukavelesinin üç defa yenilenip genişletilmesi gerekmişti. Daha şirketin kuruluşunu müteakıb çıkarılan hisse senetlerinin satışı, düşünülen ölçüde olmamış, bundan dolayı senetlerin yaklaşık %11,5'u Osmanlı hazinesince satın alınmıştı. Hisse senetlerinin satışında çekilen güçlükler, Osmanlı hazinesi de dahil, senet sahiplerinin taksitleri zamanında ödeyememeleri, şirketi maddî bakımdan güç duruma düşürmüş ve neticede inşaatın tatil edilmesi tehlikesi belirmişti. Onun için de Osmanlı Devleti'nin, ilk imtiyazdaki elli yıl süreyle 72.000 sterlinlik kâr garantisi kâfi gelmemiş ve 1863'deki üçüncü mukavelede bu rakam 112.000 sterline çıkarılırken Devletin %7 yerine %8'den sonraki kâra ortak olabileceği hususu da kabul edilmişti Bütün bu tavizlere rağmen şirket, maddî durumunu düzeltememiş ve hattı, tamamen işletmeye açması icab eden tarihe kadar bitiremediğinden yeni bir imtiyazla süreyi uzatmaya çalışmıştı. Tabii her defasında yeni tahvillerin piyasaya çıkarılmasında da zaruret doğmuştu. Anadolu'daki ilk demiryolu olması, Devlet hazinesinin, böyle bir inşaatı gerçekleştirebilecek imkânlarla sahip bulunmaması ve imtiyaz sahiplerine yeni haklar tanıyıp hattın tamamlanmasına fırsat verilmemesi halinde, bu nevi büyük tesislerin yapımını üstlenecek yabancı sermayenin ürkütülmesi endişesi, sonuç alınıncaya kadar tavizlerin devam ettirilmesini zarurî kılmıştı. Mübahat Kütükoğlu, **a.g.e.**, s. 124-125

toprakları Aydın Demiryolu Kumpanyasına geçmişti. Devlet kendi toprağını miri arazisinden Demiryolu geçerken toprağı için “meccanen terk ve tahsis ettiğinden” ücret talep etmemiş, ancak Demiryolu Kumpanyası’nın istimlak edeceği arazilerin cins ve türünü Ticaret ve Nafia Nezaretine göndermesi gereğı üzerinde önemle durmuştu. “Demiryoluna terk olunacak mahaller meyanında bulunacak arazi-yi emiriye ve tahsisat kablinden arazi-yi mevkufe için bedel-i öşr tahsis olunmayub ancak gerek hükümet-i seniyye namına gerek kumpanya namına kayd ve ferağ edilsün, evkaf-ı mahaliyeden olan yerlere bedel-i mukataa takdir olunarak kumpanya tarafından tesviye olunması” şeklindeki ifadede de anlaşılacağı üzere, istimlak edilen araziler devlet tarafından planlı bir kontrole ve takibe tabi tutuluyordu<sup>769</sup>. Çeşitli sorunlar (salgın hastalık vb.) sebebiyle yolun ilk 70 km’lik bölümün yapımı ancak 1861 Kasımında tamamlanabilmiş, 133 km’lik İzmir-Aydın demiryolu 7 Haziran 1866’da bitirilebilmiş ve kullanıma açılmıştı<sup>770</sup>. Ayrıca yapılan demiryolu inşaatı şiddetli seller yüzünden pek çok kere tahrip olup hasar görüyordu. Bu ulaşım ara verilmesine sebep oluyordu. Mesela 1866 Kasımında İzmir-Ayasuluğ arasındaki demiryolu köprüsü bu tür bir afetten zarar görmüş ve ulaşım aksamış ise de bu yapı hemen tamir edilmiş ve İzmir-Ayasuluğ arası demiryolu ulaşımı yeniden başlamıştı.<sup>771</sup> Ayrıca sadece doğal felaketler değil aynı zamanda, demiryolu yapımı sırasında da felaketler yaşanıyordu. Mesela, Ancak 1995’te açılan ve bugün de kullanılmakta olan Selatin Tüneli’nin bulunduğu Selatin Dağı’nı o günün koşullarında aşmak mümkün olmamıştı. Selatin Tüneli kazıları sırasında 80’den fazla işçi hayatını kaybedince demiryolunun yönü Ayasuluğ’a çevrildi<sup>772</sup>. Bir önceki bölümde de açıkladığımız üzere Aydın’dan İzmir’e var olan eski kervanyolu hemen hemen Demiryolu ile aynı güzergahı izliyordu.

Ege bölgesinin ürettiği ürünlerin dışarıya gönderildiği İzmir’i hinterlandını Aydın’a bağlayan bu bölgedeki demiryolları büyük miktarda ki ürünü Avrupa pazarına aktarabilmek amacıyla yapılmıştı<sup>773</sup>. Bölgede bulunan ve yeni yeni işletilmeye başlanan madenler ve tarım ürünlerinin artışı artık kente daha çabuk ve daha

---

<sup>769</sup> B.O.A., A. MKT. MHM., 21 R 1307.

<sup>770</sup> Bilgin Çelik, a.g.t., s.33

<sup>771</sup> Tasvir-i Efkar, 3 C 1281.

<sup>772</sup> Nedim Atilla, a.g.e., s. 149

<sup>773</sup> Şevket Pamuk, “19. yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi**, C. III, İstanbul, 1985, s. 652

büyük kapasiteli mal akımlarına ihtiyaç gösteriyordu. Zira kent çıkışlarındaki malların Avrupa'ya aktarılmasındaki teknoloji de değişmiş, buharlı gemiler ortaya çıkmış ve İzmir'e düzenli gemi seferi başlamıştı. Bu şekilde büyük miktarlardaki malların daha çabuk dışarıya gönderilmesi olanakları da doğmuştu<sup>774</sup>. İngiltere, Batı Anadolu'daki demiryollarını iki amaca yönelik olarak yapmıştır. Birincisi, İzmir- Aydın demiryollarının, tarımsal alanlara nüfuz etmek için olduğu kadar, Hindistan'a " kısa yol" Londra-Paris- Brindizi- İzmir- Bağdat- Basra yolunu gerçekleştirmek ümidini beslediler, ilk iş olarak İzmir'den Aydın'a doğru bir demiryolu imtiyazı aldılar. Süveyş'e hakim olunca İngilizler İzmir-Aydın hattını Basra'ya uzatmaktan vazgeçmiş oldular<sup>775</sup>.

Bu dönemde Fransa sefiri Kambon İngiltere'nin Mısırda askerlerini muvakkat ederek artırımındaki çabalarını işgali daimileştirmek maksadına dayandığına dair beyanatlarda bulunuyor, İzmir- Kasaba demiryolu imtiyazının İngiliz Kumpanyasına verilmeyişinin sebebinin İngilizlerin Mısır'ı işgaline dayandığına dair Standart gazetesi yayınlarda bulunuyordu. Kaldı ki Osmanlılar da hem siyasal tepkinin bir sonucu olarak hem de siyasal bir denge unsuru olarak İzmir- Kasaba demiryolunun imtiyazını Fransızlara verdi<sup>776</sup>.

Avrupalılar için, hiç kuşkusuz Osmanlı Devleti hammadde ve Pazar olma niteliği yanında jeopolitik bir önemde taşıyordu. Osmanlıların stratejik köşe noktaları mutlaka ele geçirilmesi gereken bir köprü başı gibiydi. Nitekim İngiltere Sefiri'nin İzmir-Aydın demiryolunun Iğdır'a kadar uzatılması Va'dinin yerine getirilmesine yönelik Osmanlı Devleti'ne başvurması bu şekilde İngilizlerin Kafkaslara ve ötesine taşıracığı bir demiryoluyla Hindistan'ı Afganistan üzerinden bir ticari demir koridor ile etkisi altına almak isteyişinin de en büyük kanıtı gibi görünmekteydi. Aslında Osmanlı yöneticileri İngiltere sefaretine Aydın Demiryolunun 100 km daha uzatılması yönünde ki vaatlerini en kısa zamanda yerine getireceklerini belirtmişti. İngiltere Sefiri göreve geldi geleli bu vaad yerine getirilmediği için İngiltere hükümeti karşısında zor duruma düştüğünü bildiriyordu. İngiltere Sefiri böylesine ciddi ve uzun bir karar verme süresi

---

<sup>774</sup> Çınar Atay, **a.g.m.**, s. 161

<sup>775</sup> Muhteşem Kaynak, **a.g.m.**, s. 146

<sup>776</sup> **B.O.A.**, Y.PRK. EŞA., 28 B 1310

gerektiren durum hakkında bir, iki güne kadar kesin bir cevap verilmesini ısrarla istiyor, cevabı derhal Londra'ya bildireceğini söylüyordu. Londra'da Lordlar Kamarasında ve Parlemantoda bu vaadin yerine getirilmesi yönünde cereyan eden görüşmelerin olduğunu belirten İngiltere Sefiri, iki devlet arasında ki iyiliğin “şimdiye kadar devleteyn beynindeki münasabat hüsnünün takviyesine” yapacağı katkıyı da hatırlatmaktan geri kalmıyordu. Ancak en önemli ayrıntı ve ilgi çekici talebi “diğer devletlere yapılan muamelenin aynısının kendi devleti içinde yapılmasını isteyen” cümlesinde kendini göstermişti<sup>777</sup>.

Batı Anadolu'da demiryolu yapımının ikinci amacı ise, tabii, bölgedeki tarımsal hinterlandı İzmir'e bağlamaktı. 1856'da Küçük Asya Pamuk Şirketi'nin kurulması ve pamuk üretiminin özendirilmesi ile İzmir-Aydın demiryolu imtiyazının da yine aynı tarihte alınması ilginç olmalıdır. Ayrıca İzmir-Aydın Demiryolu Şirketi'nin çeşitli ticaret odaları ile ilişki kurması ve Manchester gibi şirketlerde raporlar yayınlarak pamuk-demiryolu ilişkisini ele alması da ilgi çekicidir. Ancak, burada vurgulanması zorunlu olan nokta, bölgenin pamuk ihracatının artmasında asıl etkinin dünya, fiyatlarındaki büyük sıçramalardan meydana geldiği ve Aydın'a kadar olan kısmı 1866-67'de tamamlanan İzmir-Aydın demiryolunun buna sonradan katkıda bulunduğudır. Yine bu çerçevede, demiryolları Batı Anadolu'ya gelmeden önce bölge ticaretinin belli bir düzeye erişmiş olduğunu kesinlikle belirtmek gerekir<sup>778</sup>. Osmanlı Devleti Kırım Savaşından sonra demiryollarının siyasi, iktisadi ve askeri alanlardaki gerekliliğini ve önemini iyice anlamıştı, ancak İmparatorluğun Demiryolu yapmaya müsait bir mali yapısı yoktu. Kırım Savaşı üzerine Avrupa ile mali ilişkileri genişleyen Osmanlılar istikraz kapılarının açılmasıyla İngilizlerin müracaatına olumlu yanıt vererek Aydın Demiryolunun inşasının başlatılmasına karar verdi<sup>779</sup>. Osmanlı yöneticilerinin ülke genelinde demiryolu yapımını desteklemelerinin iki temel nedeni vardı. Bu nedenlerden birincisi ülkede gidilerek artan iç karışıklıkların demiryolunun sağlayacağı hızlı asker taşınması ile önlenebileceği düşüncesiydi. İkincisi de ülkenin içinde bulunduğu mali bunalımın hafiflemesine yardımcı olmaktı<sup>780</sup>. Eşkıyalık vergi toplamayı engelliyordu;

<sup>777</sup> B.O.A., Y. MTV, 14. CA. 1323

<sup>778</sup> Muhteşem Kaynak, a.g.m., s. 146

<sup>779</sup> Sait Toydemir, Aydın Demiryolu, **Demiryol**, Sayı. 7, Nisan- 1952, s. 29-31.

<sup>780</sup> Gülçin Uzuntepe, a.g.t., s. 19

döşenecek demiryolları ile eşkiyanın üzerine gidileceğine ve daha etkin vergi toplamanın gerçekleşeceğine inanılıyordu<sup>781</sup>. Diğer bir neden de demiryolunun bölgedeki üretimi arttıracacağı ve böylece Batı Anadolu'dan daha çok vergi toplama imkanının ortaya çıkacağı düşüncesi idi. Tarımdan alınan verginin artmasının yanı sıra ticareti de geliştirecek olan demiryolu, hem ticaret gelirlerinin vergilendirilmesi hem de ithalat ve ihracattan alınan gümrük vergilerinin artması sonucu devlet hazinesine katkıda bulunacaktı<sup>782</sup>.

Demiryolu yatırımlarının başladığı dönemde, bu alanda kadrolu işçiler ile beraber mevsimlik olarak ta çalıştırılan işçiler oluşmaya başladı. Demiryolların da çalışan işçiler, şirketlerin sömürüsüne maruz kalıyorlardı. Bu sömürü, şirketlerin Türk işçiler ile yerli Hristiyan ve yabancı işçiler arasında yapılan ücret ve sosyal haklarındaki eşitsizlik ile başlıyordu. Şirket sahipleri, vasıflı işçileri Avrupa'dan getiriyordu. Yerli işçileri de vasıfsız işlerde kullanıyordu<sup>783</sup>. Aydın ilinde de böylesine bir durumda, zaten sağlıklı olmayan bir iktisadi yapı içinde zengin bir yabancı sermayesi ve servetinin oluşmasına koşut olarak; şehrin yöre gelirine ortak çıkan ve yerli halkı saf dışı eden yabancı yatırımcılar adeta iktisadi bir egemenlik kurmuştu. Öyle ki bu rahatsızlık Aydın Demiryolu işletme müdürü Demayo Efendi'nin işletmeye yetenekli Müslümanları işe almayıp, gayrimüslimlerden işe adam almasına kızan ve işi alınmayan bir iki kişi tarafından saldırıya uğramasında görülmekteydi. Demayo Efendi Nafia Nezaretine vazife başında saldırıya uğradığını söylediği bir ihbarda bulunmuştu. Ancak Aydın Valisi, Dahiliye Nezaretine yazdığı bir yazıda vazife başında bir saldırı hususunun yalan olduğunu belirtiyordu. Aydın Demiryolu idaresinin İngilizlerden oluşan bir büyük grupça işletildiğini söylenen yazıda, İzmir'de işsiz ve sefil kalan insanların bir iş bulmak amacıyla Aydın Demiryolu İşletmesine müracaat ettikleri, değil bu sayede iş

---

<sup>781</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 40-41

<sup>782</sup> Gerçekten de İzmir'in büyük bir dış ticaret merkezi haline gelmesi sonucu Osmanlı Hükümetinin uzun vadeli hesaplarının doğru çıktığı görüldü. Eldeki verilerin gösterdiğine göre 1873-1877 yılları arasında İzmir gümrüklerinin yıllık geliri ortalama 230.000 sterline ulaştı. Aydın vilayetinin bütün ihtiyaçları karşılandıktan sonra devlet hazinesine transfer edilen miktar, yılda ortalama 770.000 sterlin dolayındaydı. 1910 yılına gelindiğinde bu miktar 1.700.000 sterline kadar yükselmiştir. (Toplam Devlet Gelirinin %15'i) Aydın Demiryolunun geçtiği bölgelerden toplanan tarımsal vergilerin 1856 ve 1909 yılları arasında 13 misli arttığı ortaya çıkıyordu. Vedat Eldem'in yaptığı hesaplamalara göre 1880-1900 yılları arasında demiryollarının geçtiği bölgelerde tarımsal vergilerin %114 arttığı buna karşılık demiryolu olmayan bölgelerdeki vergi artışının %63'de kaldığı anlaşılıyor Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 49-50

bulmak, Müdür Demayo Efendiyle bile görüşemedikleri anlatılmaktaydı. Olayın akşamlara kadar bekleyip geri dönen bu işsiz insanların bir gün, Demayo Efendi vazife başında değilken, sokakta tesadüf eseri karşılaşmaları sonrasında işsizlerin ondan iş istediğinde Demayo Efendinin onları başından savmasıyla meydana geldiği vurgulanıyordu. Osmanlı Hükümeti idaresinde ki Aydın Şimendiferlerinde Müslüman oldukları gerekçesiyle çalıştırılmayan bu işsiz, sefil insanların sabırları tükenmesi sonucu iki kişi sokakta rastladıkları Demayo Efendiyi dövmüştü. Aydın Valisi yazısında, olayın abartılarak bildirildiğini, saldırının planlı olmadığını, söylendiği gibi görev başında bir saldırı gerçekleşmediğini ve bir saldırı aletinin de bulunmadığını da bildiriyor; saldırgan iki kişinin de cezaya çarptırılacaklarını da belirtiyordu. Ancak belgenin en önemli vurgusu, hiç olmazsa Aydın Şimendiferler idaresinde en azından İngilizler kadar Müslümanlara da görev verilmesi temennisinin Nafia Nezaretine bildirilmesinin istenmesiydi. Bununla birlikte, bu belge Dahiliye Nezareti'ne Nafia Nezareti Müsteşarı tarafından bir ek yazıyla iletilirken hayli ilginç bir ifade kullanılarak, "Aydın Demiryolu İşletmesine Nafia Nezaretinin en önemli memurlarından biri olan Demiryol ve Limanlar idaresi heyet-i fenniyesi müdürü Demayo Efendinin getirildiği" ibaresine yer verilmiş, sanki olayın tek mağduru Demayo Efendiymiş gibi Müdür'den övgü dolu sözlerle bahsedilmişti<sup>784</sup>.

Demiryollarının münakalatta yaptığı en büyük yenilik yüksek tonaj ve sürat<sup>785</sup>. Her biri en az 125 deve yükü tahıl taşıyan çok sayıda vagonu, sürtünme katsayısı düşük bir hat üzerinde çekme prensibine dayanan demiryolları, özellikle hububat gibi hacimli yükler için düzenli bir nakliye hizmeti sunuyordu<sup>786</sup>. Demiryolları Osmanlı Endüstriyel gücünü çökertirken, tarımsal ekonomisini bir çok yönden geliştirmişti<sup>787</sup>. Ege bölgesinde İzmir-Aydın demiryolu hattının yapımıyla bu bölgede yetişen tarım ürünlerinin bölgenin tüketim fazlasının ihraç edilmesini de kolaylaştırmıştı<sup>788</sup>. İngilizler demiryolu ile Aydın ve çevresinden gelen üretimi taşıma ve daha açıkçası kontrol

---

<sup>783</sup> Birten Çelik, **Türkiye'de İşçi Hareketlerinin Tarihsel Gelişimi (1800- 1870)**, Basılmamış Doktora Tezi, D.E.Ü., A.İ.İ.T. Enst., İzmir, 1999,s. 92-93.

<sup>784</sup> **B.O.A.**, DH. EUM., 20 ZA 133

<sup>785</sup> Hamit Sadi Selen, **a.g.e.**, s. 150

<sup>786</sup> Donald Quataert, **Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922**, İstanbul, 2002, s. 185

<sup>787</sup> Donald Quataert, "19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", **Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, C. VI, İstanbul, 1925, s. 1631-1635

<sup>788</sup> Bülent Varlık, **a.g.e.**, s. 48

edebilme imkanını elde ettikten sonra Ege yöresi kendine has ürünlerini ihraca yöneliyordu ve üzüm, incir gibi maddeler Amerika pazarlarına kadar gitmeye başlamıştı. Palamut, tütün ve diğer taneli ürünler Ege'nin dışa dönük ulaşım sistemini ayakta tutmaya çalışıyordu. Ege havzası da dar bölge sistemi içinde kısmen kontrol edilebilir bir durma gelmişti<sup>789</sup>. Ayrıca bu demiryolu hattı ile yavaş ve masraflı kervanların yerine hızlı bir ulaşım sistemi getirerek bölgenin tarımsal kaynaklarını geliştirdiği gibi İzmir'in Yakındoğu Ticaret Merkezi olmasına da yardımcı olmuştu<sup>790</sup>.

Ancak belirtmek gerekir ki, yol yokluğundan veya bozukluğundan meydana gelen iktisadi zarar ve kayıpların tamamen önüne geçilememişti. İzmir- Aydın arası bir demiryolu vardı ama bu demiryollarına ulaşan tali yani ara yollarda ve yol üzerindeki köprülerde bozukluklar da az değildi. Nitekim Aydın ve çevresinde üzüm ve hububat mahsulatı hasara uğradığından yöre halkının maişetlerinin yol ve köprü inşaatı gibi nafia işlerinde istihdamına büyük önem veriliyordu<sup>791</sup>. Bu demiryolundan en büyük çıkar sağlayan öncelikli grup İzmir'deki İngiliz tüccarlar olmuşlardı. Daha sonra da diğer Levanten gruplar demiryollarının kurulmasından büyük avantajlar elde ettiler. Önceleri serbest ticaretçi sonraları da tekelci İngiliz kapitalizmin Türkiye'de ki çıkarlarını koruyan gözeten ve geliştirenler İzmir'deki İngiliz tüccarlarıydı, ki bir yandan yerli Rum ve Ermenilerle, diğer yandan da bazı yüksek rütbeli Osmanlı bürokratları ile işbirliği yapan zümre en büyük etkinliğini dış ticaret alanında göstermişlerdi. İngiliz tüccarlar demiryolunun kurulmasından hemen sonra kentte görülen büyük nüfus artışını gerekçe göstererek İstanbul benzeri bir belediye örgütünün kurulmasını talep etmişler ve girişimlerinin de etkisiyle 1868'de çıkan bir irade ile İzmir'de Belediye yeniden örgütlendi, ve azınlıkların Belediye Meclisinde temsil edilmesi sağlandı; ve böylece ticaretin düzenlenmesinde hak sahibi oldular<sup>792</sup>.

Kervan yolları devrinde "İzmir'den Aydın'a gitmek için bir hafta evvel hazırlanmak, birçok atlar, eşekler tedarik etmek, gidiş var geliş yok diye bir de aile helalleşmeli idi. Dokuz gün süren seyahatte çekilen zahmet ve meşakkatlerin haddi ve

---

<sup>789</sup> Çınar Atay, **a.g.m.**, s. 172

<sup>790</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 110

<sup>791</sup> **B.O.A.**, DH. MUI., 2 Ş 1328

<sup>792</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 138-139



hesabı yoktu<sup>793</sup>. Halbuki trenler-yük trenleri-saatte 16-17 km hızla giderek yolu 3-4 saatte alabiliyorlardı. Deve kervanlarının yol boyunca her duruşta incir ve üzüm gibi ürünler de fire oranları yüzde 5'e ulaşırken demiryolunda bu oran binde 5'di ve demiryolu ulaşım maliyetlerinde 710 bin sterline yakın bir tasarruf sağlıyordu<sup>794</sup>. Nitekim, ihraç ürünlerinin özellikle üzümün yetiştirilmesi hemen İzmir çevresinde ve banliyölerinde yoğunlaştı, böylece nakliye masrafları azaltıldı<sup>795</sup>. Önceden kervan taşımalarının yavaş olması ve yılda beş ay süreyle kervan yollarının kullanılmaz durumda bulunmasını ekonomik maliyetleri de demiryollarının faaliyete geçmesiyle ortadan kalktı. Böylece eskiden ellerinde büyük miktar da stok bulundurmak zorunda olan tüccarlar demiryolunun çalışmaya başlamasından sonra satmak istedikleri malları çok kısa süre içinde elde etmek olanağına sahip oldular<sup>796</sup>. Yabancı sermayeli Demiryolu şirketleri genellikle üst yönetim makamlarıyla idari kademelerde Avrupalıları çalıştırıyordu. Osmanlı tebası Rum ve Ermenilerin orta kademe konumlarını yabancılarla birlikte eşit olarak paylaşmıştı. En aşağı düzeyde ise çoğunlukla Türkler yer alıyordu. Bunlar ise yol yapımı, bakımı, onarımı, atölye hizmetleri ve trenlerde ki işleri yapıyorlardı<sup>797</sup>.

Demiryolu yapımından sonra demiryolu ile deveciler arasında bir rekabet başlamış olduğu görülüyor. Devecilere olan ihtiyaç demiryolu'nun yapımıyla giderek azalmıştı. Bunun yanında Demiryolunun yapımından sonra ise demiryolu ile deveciler arasında da rekabet de kızışmıştı. Devecilere olan ihtiyaç, demiryolunun yapımıyla giderek azalmıştı. Bunun yanında devecilerin yüklerini zamanında yerine ulaştırıramamaları da bu durumda etkili olmuştu. Demiryolu bir seferde 800 develik yükü

---

<sup>793</sup> J. V. Arundell, **a.g.e.**, s. 193; ve ayrıca bkz. Tuncer Baykara, **a.g.t.**, s. 44

<sup>794</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 139

<sup>795</sup> Reşat Kasaba, **a.g.e.**, s. 80

<sup>796</sup> Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 72. Reşat Kasaba, "Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi" adlı eserinde Batı Anadolu'daki ticari hacmin artışıyla, sınırlı demiryolu inşaatı arasında doğrudan bir ilişki kurmanın yanıltıcı olacağını söylemekte, demiryolu şirketlerinin faaliyetlerini nakliyatla sınırlı tuttuklarını, alım merkezi veya şirketi haline gelmediklerini yani Batı Anadolu'da ki malların kendi başlarına dağıtıcısı olmadıklarını, Anadolu'da Demiryollarının hiçbir zaman eski nakliyat yöntemlerinin düzeyine gelemediğini eklemekte, ürünlerin hala kervanlarla istasyonlara getirilmesi gerekliliğinin olduğunu söylemektedir. Reşat Kasaba, **a.g.e.**, s. 65. Reşat Kasaba'nın bu yaklaşımı kısmen doğrudur. Ancak O. Kurmuş, "Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi" adlı eserinde İzmir'i zengin hinterlandına bağladığı, ihraç edilen tarımsal ürünlerin üretimini artırdığını söylediği demiryollarının Batı Anadolu'da kapitalizmin gelişmesi için gerekli bir ön şartı yerine getirdiğini savunmaktadır. Orhan Kurmuş, **a.g.e.**, s. 1-56

<sup>797</sup> Donald Quartet, **a.g.m.**, s. 1632

götürebilecek bir güce sahip olduğu için deveciler önemini kaybetmişti<sup>798</sup>. Ancak devecilerin işsiz kalmadığını yada işlerini bırakmadıklarını rahatlıkla söyleyebiliriz. Çünkü Deve Kervanlarını belki uzun mesafe ulaşım faaliyetlerine büyük darbe inmiş olsa da, üretici ile –ve üretim alanları ile- Demiryolları arasındaki ulaşım akışkanlığının en temel araçları olma görevini üstlenmiş oldular. Bununla beraber, uzun mesafe ulaşımlarına ket vuran bu demiryolları, ticari ulaşım da İzmir’de adeta tekel haline gelmiş olan Uşşakızade Ailesi develerini neredeyse İzmir’den Aydın’a kadar tek sıra dizerek bir nevi grev yapmıştı<sup>799</sup>. İlk katar Aydın’a varınca büyük bir halk kitlesi hat boyunca yerlere serilerek protesto gösterisi yapmıştı. Deveciler, arabacılar, beygir kervancıları, İzmir yolu boyunca, işlerine ket vuracağı düşüncesiyle “Bu gavur düzeni çoluğumuzu çocuğumuzu aşıktan öldürecek” diye isyan etmişlerdi. Bu gibi ayaklanmalar “Buharlı Makine” icat edildiğinde İngiltere’de de olmuştu.<sup>800</sup> Demiryollarının geçtiği yerlerde daha önce ulaşımı sağlayan kervancıların işsiz ve açığa kaldığını savunan D. Quartert’in bu savına karşılık<sup>801</sup> Haydar Kazgan’ın da ifade ettiği gibi, demiryolu inşasından sonra taşınacak mal, eşya ve yolcuların sayılarının hızla arttığı, demiryolu yüzünden, İzmir’e işleyen develer ve diğer hayvanların bu defa Aydın’a başka yerlerden daha çok mal getirmekte kullanılacakları için işsiz kalmamaları gerçekten de doğrulanmış bir gerçek olup Demiryolundan sonra Aydın’dan İzmir’e getirilen mal ve eşya 10 katına kadar çıkmıştı<sup>802</sup>.

Ayrıca önemle belirtmek gerekir ki, bölge’de demiryollarının yanında uzak mesafeli ticari ulaşım da deve kervanlarının hala etkili bir güç olduklarını da görebiliyoruz. 1307 Aydın Vilayeti salnamesinde “Ticarette sür’at arayanların şimendüferleri ve ehveniyeti (ucuzluk) tercih edenlerin develeri tercih ettiklerini” yazmaktadır<sup>803</sup>. Ayrıca çoğu tüccar Aydın şimendüferinin aldığı yüksek ücretten dolayı karayollarını incelediğimiz dönemin sonlarında bile daha çok tercih ediyorlar,

---

<sup>798</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 109

<sup>799</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 54

<sup>800</sup> Nedim Atilla, **a.g.e.**, s. 145

<sup>801</sup> Donald Quartert, **a.g.m.**, s. 1632

<sup>802</sup> Haydar Kazgan, **Osmanlılar’da Avrupa Finsans Kapitali**, İstanbul, 1995, s. 117 Örneğin Aydın demiryolu şirketi Tire’den nakil edilen üzümün, her kantarından beş buçuk kuruş ücret almıştır. Fakat, Hacı Ali Paşazade Sadık Bey adlı kişi, Aydın’dan getirtmiş olduğu 300 deve ile rekabet başlamıştır. Bu nedenle Aydın demiryolu şirketi tarafından bu ücret 4 kuruşa indirilmiştir. Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 60

<sup>803</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1307., s. 189; ve Ayrıca bkz. Hüseyin Rifat, **a.g.e.**, s.24-25.

demiryolları yapılmadan önce de kullandıkları eski kervan yollarının tamir ve inşası için Meclisi-i umumi vilayet'e ısrarlı girişimlerde bulunuyorlardı<sup>804</sup>. Elbetteki Aydın şimendüfer idaresi-ki hep bu tür durumları yaşadığı anlaşılıyor-bu gibi durumlara kayıtsız kalmamaktaydı. Mesela Alaşehir, Sarayköy ve civarından İzmir'e gönderilecek kuru üzüm taşıma ücretleri Aydın (ve Kasaba) Demiryolları tarafından bir süreliğine de olsa indirerek<sup>805</sup> kervan ulaşımıyla rekabetini ortaya koyuyor ve ticari ürünleri olduğunca fazla bir şekilde taşıma kaygısı taşıyordu. Ayrıca bölge'de –incelediğimiz dönem içinde 1907'de demiryolu yapımı sonrası, demiryolu ulaşımını sekteye uğratabilecek kadar güçlü bir deve kervanı potansiyeli vardı. İzmir'de bölgedeki demiryolunun yapımından sonra, incir üretiminde büyük bir artış meydana gelmişti. Bu nedenle de Kemer mevkiinde bulunan ambarlar bu ürünün konulması için yeterli olmamaya başlamıştı. Bu durum üzerine incirin Punta (Alsancak) istasyonuna indirilmesine karar verilmişti. Fakat, daha önce Kemer istasyonuna indirilerek, oradan demiryolu kumpanyasının araçlarıyla Yemiş Çarşısı'na gönderilen incirin Punta istasyonuna indirilmesi uygun görülüyordu. İzmir'de gerek incir ve gerek palamut ve üzüm gibi ürünlerin ulaşımı için önce demiryoluyla Kemer istasyonuna indirilmesi ve oradan Yemiş Çarşısına gönderilmesi daha uygundu. Ancak demiryolu ile Tüccar arasında büyük bunalımlar yaratmıştı<sup>806</sup>. Nitekim, Tüccarların tepkisi gittikçe büyümüş ve Ticaret hayatının Alsancak'a çekilmek istenmesinin yanlış olduğuna yönelik ısrarları sürürken, “Bir sene

---

<sup>804</sup> **Ahenk**, 21 Şubat 1326

<sup>805</sup> Mehmet Akpınar, **a.g.t.**, s. 275

<sup>806</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 93 Bu meselenin devamını değerli Hocam Prof. Dr. Z. Arıkan'ın makalesinde verdiği üzere dönemin gazetelerinde ki haberlerden daha açık ve ayrıntılıca şu şekilde öğrenebiliyoruz: “Malum olduğu üzere Aydın şimendifer hattının ta bidayet-i tesisinden beri hatt-ı mezkûr kumpanyası, muayyen bir ücret mukabilinde incir mahsûlünü merakiz-i istihsalattan nakl ile Yemiş Çarşısında, teslim, etmekte, mahsûlü Kemer istasyonunda vagonlardan indirip oradan, da develerle çarşıya nakl etmekte idi. Fakat Punta'da depoların ihdasıyla oradaki cesim iskelenin inşasından sonra kumpanya idaresi bir ilân neşriyle incirin bundan böyle Punta istasyonundan ahz ve tesellüm olunacağını, mahall-i mezkûredeki depolarda hüsn-i suretle muhafaza kılınacağını ve tüccaran Kemer istasyonundan da mallarını ahz edebileceklerse de oradan Yemiş Çarşısına nakl için kantar başına altın akçe on üç para tediye eyleyeceklerini alakadarana beyan eylemiştir. Vilâyet-i celile aşar nezareti incir mahsûlünü münhasıran Yemiş Çarşısında ta'şir 'edeceğini resmen beyan eylemiştir ki bu da mahsûlün Punta depolarına indirilmesini imkân haricinde bırakıyor...Mahsûlün Punta istasyonuna indirilmesi piyasanın tedriciyle ve dolayısıyla oraya nakli demek olup bu ise ticaret ile işbu mahsul yüzünden kısm-ı azam-ı senenin ihtiyacı-ı maişetini temine çalışan ve ekserisi memleketin yukarı mahallatında yani incir merkez-i faaliyetinin nakl olunmak arzu olduğu Punta'ya üç dört kilometre mesafede iskân ve ikamet eyleyen işçilerle badi olacağı suubetten kat-ı nazar eylevm nefsi-i İzmir'de sırf incirciliğe muhtas olan han ve mağazaların tenezzül-i kıymetini ve bu sebepten ashab-ı akar ile hazinenin heder-i menafiini mucip olacağı aşikârdır...” Zeki Arıkan, “İzmir ve Kemeraltı”, **T.E.D Dergisi**, S: 15, Sene: 1995-97, İstanbul, 1997, s. 38-47.

zarfında incir nakliyatı başlıca iki mah (ay) devam eder ki bu müddet zarfında bir deve yedi defa nakliyat icra etmek üzere 10.000 yükü 1500 deve ile mevaki-i istihsaliyeden İzmir'e getirmekte hiçte müşkilat çekilmez ve nakliyat bu suretle icrasında suubet ve satışta da hiçbir mazarrat görülmez” denerek Demiryolu kumpanyası konu hakkında – adeta tehdit edilircesine-uyarılıyordu. Elbetteki, Devecilerle, Aydın Demiryolu hattı arasındaki bu tür rekabetlerin yanında deve kervanlarıyla demiryollarının birbirleriyle koordineli çalıştıklarını da –daha önce de değindiğimiz gibi- görebiliyoruz. Mesela Avusturya Macaristan tabasından İzmirli Ernest Flemencic, İzmir ve Aydın tüccarlarından olup, Aydın ve Nazilli’de kendi develeri ile tüccarın malını istasyona nakletmek için kumpanya ile 10 senelik bir mukavele yapmıştı. (Daha sonra adı geçen tüccar 1.460 lira alacaklı çıkmış, ve kumpanya ile mahkemelik olmuşlar İzmir Ticaret Mahkemesinde davaları görülmüştü)<sup>807</sup>. Aslında Demiryolu şirketinin bölgenin iç kesimlerine acenteler tayin ederek, bölge tüccarlarıyla doğrudan veya komisyoncular vasıtasıyla pazarlığa girişmesi ve bunun sonucunda şirketin eşya ve emtianın demiryoluna kadar develerle ondan sonra da demiryolu ile İzmir’e nakledilmesi hususlarını taahhüt etmesi, Demiryolu şirketinin kervanlarla olan rekabetini ortadan kaldırmak içindi. Devecilerde bu rekabette kendi nakliye fiyatlarını indirme yoluna gittiler; bir deve yükü Aydın’dan İzmir’e 300 kuruşa taşınırken rekabetten sonra 100 kuruşa kadar taşınmaya başladılar<sup>808</sup>. Demiryolunun ulaşım açıldığı ilk dönemde yük taşıma gelirlerinin bir türlü artmamasının en önemli nedenlerinden biri Demiryolunun henüz İzmir- Aydın kervan yoluna ulaşmamış olması idi. Ne zamanki demiryolu Kozpınar’da kervan yolunu kesti o zaman gelirlerde gözle görünecek ölçüde bir artma oldu<sup>809</sup>. Demiryolları ulaştıkları istasyonlarda hemen ürünü nakletmeye başlıyorlardı. Nitekim İzmir-Aydın demiryolu inşaatı Torbalı yakınına ulaşmış ve nakliyat yapılmaya başlandığı gibi, komşu kazalara karayolu inşasına da girişilmişti. Elimizde bulunan bir belgede “İzmir’den Aydın’a kadar temdid ve inşa olunmakta bulunan Demiryolu İzmir’den 27. milde vaki Tiryanda ve Torbalı nahiyeleri meyanında ve İzmir’e dokuz saat mesafede kain Deştban Tepesi nam-ı mahale kadar tesviye ve inşa olunmuş olduğundan İzmir’ den mahal-i mezkure yolcu ve emtia ve eşya-ı saire getirip

---

<sup>807</sup> B.O.A., Y..PRK., 2 N. 1311

<sup>808</sup> Nedim Atilla, a.g.e., s. 84

<sup>809</sup> Orhan Kurmuş, a.g.e., s. 49

götürmeğe başladığı” bildirilmekte, belgenin devamında “200 neferden müteceviz yolcu-ı rakib (binen) olarak İzmir’den hareketle 1,5 saat zarfında mahal-i mezkure varıp ve tekrar İzmir’e avdetinde 54 dakika zarfında vürud (gelme) etmiştir” denilmektedir<sup>810</sup>. Öyle ki Arundell Aydın ve çevresinde eski kervanyolları üzerinden yaptığı seyahatte İzmir- Aydın arası deve kervanlarıyla yolculuğun 9 gün sürdüğünü belirttiğini göz önüne alacak olursak<sup>811</sup>; bu mesafe demiryolu ile artık saatle hesaplanır hale gelmişti ki buna dayanarak Demiryolu ortalama zamanda % 90'lara varan bir zaman tasarrufu sağlamıştı. Demiryollarının yapımı ile taşıma maliyetlerinin %76 azalması sonucu, İngilizlerin hem sanayi mallarının bölgenin iç kısımlarına hem de tarım ürünlerinin İzmir’e ucuz, hızlı, ve kolay getirilmesi sağlanıyordu. Hızlı ve ucuz taşıma olanaklarının doğması ile bölgede üretilen ürünlerin miktarlarında artışlar olmuştu. Asıl yük taşımacılığında Aydın’a yol ulaştıktan sonra gelirler arttı.<sup>812</sup>

Konumuz hakkında 1307 yılı Aydın Vilayet Salnamesinde Aydın Demiryolu’nun ticari ulaştırmada ki yerinin istatistiki açıdan şu şekilde verildiği görülmektedir. “1302 sene-i rûmisi zarfında Aydın Osmanlı timur yolu (54.117) nefer yolcu nakl itmiş ve bu yolculardan acurât-ı nakliyye ücretinin yekûnu (5.939.878) gurûş yirmi pareden ibaret bulunmuşdur. İşbu timur yoluyla nakl olunan eşyadan İzmir'e gelen emvalin miktarı (3.222.410) kantar ve hâsılatı (19.495.855) gurusş İzmir'den giden eşyanın ise (832.021) kantar ve hasılâtıda (3.894.634) gurûşdan ibâretdir. Mezkur timur yolun nakliyyât-ı dâhiliyyesi (392.095) kantar-ve bu yüzden olan hâsılâtıda (1.245.430) gurûşdur. Bu timur yoluyla nakl idilen bi'l-cümle hayvanâta gelince bunların mecmuu (4.446.528) kantar sıkletinde bulunmak üzere (25.039) re's olub bunun hâsılâtıda (352.284) gurûşa reşide olmakda ve umûm eşya nakliyyâtının sıkleti (4/3 237.168)e varmaktadır. Aydın timur yol hattının sene-i mezkûredeki masarif ile hâsılât-ı umûmisi (32.147.280) gurûş olduğuna ve hattın tûli ma'lûm bulunduğuna nazaran behr-i İngiliz meyline isabet iden hâsılat (106.801) gurusş 26 santimden ibaret

<sup>810</sup> B.O.A., A.MKT. UM., 16 C 1277.

<sup>811</sup> F.V.J. Arundell, a.g.e., s. 193.

<sup>812</sup> Gülçin Uzuntepe, a.g.e., s. 92; Nedim Atilla, a.g.e., s. 64 İzmir-Aydın demiryolunun 1892'de toplam geliri 36.068.408 kuruş idi. A.g.t., s. 53; 1894 yılında ise demiryolu hattının geliri otuz bir milyon dört yüz kırk beş bin üç yüz on altı kuruştur. Ayrıca, bu yıl içinde demiryoluyla, 1/2 529842 yolcu ve 253640 Ton eşya taşınmıştır. 1897-99 arasında yılda ortalama 299.000 ton mal taşınmıştır. 1898 yılında 24.735.142 kuruş bir gelir sağlanırken, aynı yıl içinde 21.125 ton eşya taşınmıştır. 1913 yılında da 430.000 ton mal taşınmıştır. Muhteşem Kaynak, a.g.m., s. 146

olmuş oluyor”.<sup>813</sup> İzmir –Aydın Demiryolu’nun 1888 tarihli mukavelenamesinde uygulanacak yük taşıma tarifesi şöyleydi:

5Para	<b>Ham eşyanın her bir kantarı için kilometre başına alınacak ücret</b>
7 Para	Eşya mamulünün her bir kantarı için kilometre başına alınacak ücret.
8 Para	Veya ham eşyanın her bir tonu için kilometre başına alınacak ücret.
33 Para	Eşya mamulünün her bir tonu için kilometre başına alınacak ücret.

Aydın demiryolu kumpanyası tarafından belirli yerlerde deve ve arabacılar içinde özel hanlar yaptırılmıştı. Katar, deve veya araba sahibi olup demiryoluna tabi olan mevkide katarcılık yani emanetçilik yapan kişilerde parasız olarak demiryoluna kabul edilmişlerdi. Bunların taşıdıkları eşyadan ise eksik ücret alınmıştır. Bunlardan başka demiryoluyla büyük işlemlerde bulunan tüccarların eşyaları için de yarım tarife ücret almıyordu. Aydın demiryolu kumpanyası Akşehir, Konya, Karahisar, Uşak, Kütahya, Kayseri, Eskişehir, Ankara gibi önemli yerlerden eşya taşıma görevini de almıştı. Aydın demiryolu kumpanyası, Eskişehir ve Ankara'dan tüccarın eşyasını alıp, Anadolu demiryolu kumpanyasıyla da rekabet ediyordu. Eşya taşımada gönderilecek malın cins ve miktarıyla verilmesi gerekli olan deve ve araba ücreti için de bir şahadetname verilmişti ve mal demiryolu mevkiine geldiğinde malın sahibi orada yoksa, görevli olan memur o malı koruyarak gideceği yere kadar ulaştırmak zorundaydı<sup>814</sup>.

İzmir-Aydın demiryolu ile Büyük Menderes vadisinin zengin ürünleri kolay ve – Avrupalılar açısından ucuz bir şekilde İzmir’e taşınmaya başlamış, ancak bu bölgenin ticari açıdan ürün rekoltesinde bir artış sağlasa da bölge ekonomisi tek yönlü bir gelişme göstermiş-daha önceki bölümlerde de açıkladığımız gibi-öncelikli olarak bölgenin madenlerinin demiryolu ile rahatlıkla talan edilmesi mümkün olmuş, bu durum bölge’ye hiçbir getiri sağlamazken yine bundan da Avrupalılar kazançlı çıkmasını bilmişler, bölgenin her zaman canlı ve durağan olmayan tarım ekonomisinin ticarileşmesi

<sup>813</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1307, s. 795.

<sup>814</sup> Gülçin Uzuntepe, **a.g.t.**, s. 59-60. 20. Yüzyılın başlarında Aydın ve Kasba Demiryolları istasyonlarından Gümrük’e veya Gümrük’ten tüccar mağazalarına mal nakl eden yük arabalarının miktarı 1150 adettir.Belediye bunlarında tek atısından şehri 20 kuruş, çift atısından 30 kuruş resim alıyordu. Geniş bilgi için bkz. Hüseyin Rifat, **a.g.e.**, s. 24.

canlanmış, Osmanlılar açısından demiryolları asayişini sağlamak, güvenliğini temin etmek ve savaşta yararlanmak gibi niyetlere hizmet etmesi için yapılmışken, Avrupalılar bölgenin yarı sömürge düzenine erişmiş olması durumundan da yararlanarak, ham madde ötesinde artık sermayeyi de sömürmeye başlamışlar, kısacası; Avrupalılar için bölgede ki demiryolu kapital ihracın aracısı olmuştur.

## C- PARA VE BANKACILIK

### 1- PARA VE VERGİ SİSTEMİ

İslam ve Osmanlıların para siyasetinin esası paranın yani altın ve gümüşün mübadele aracı olarak kullanılması, eşya olarak kullanılmasının en aza indirilmesiydi<sup>815</sup>. İncelediğimiz dönemde bölgede kullanılan mecdiye farklı işlem görmekteydi, ve bu da piyasada karışıklık yaratmaktaydı<sup>816</sup>.

Aydın ve çevresinde para'nın değerini inceleme imkanı bulduğumuz 1313 Aydın Vilayeti Salnamesinden şu şekilde takip edebiliyoruz. “*Söke*: Kazâ-i mezkurda Lira-i Osmanî (120) ve sim mecdiye (22) guraşa tedavül eder<sup>817</sup>. *Çine*: Dahili kazada beynennâs yüzlük lira-i osmani yüz yirmi sim mecdiye yirmi iki kuruş on para altılık altı kuruş beşlik üç kuruş, metallik on iki paraya tedavül etmekte ve icrası nispetinde alınıp verilmektedir. Bunların mir-i fiyatına tatbikinde beher lirada yirmi kuruş, sim mecdiyede üç kuruş on para altılık-da bir kuruş beşlikte yirmi para, metelikde iki para fark görülmektedir. Zer'i-atik üzere istimal olunmaktadır, ikmal-i yarım İstanbul bir dolu istimal olunur<sup>818</sup>. *Karacasu*: Karacasu kazasında lira-i osmanî (120) kuruşa ve sim mecdiye (22) kuruş (20) paraya ve altılık (6) kuruş tedavül eder<sup>819</sup>. Bozdoğan: Bozdoğan kazasında dahi Aydın ve Nazilli gibi lira-i Osmani (120) ve kîta sim-i mecdiye (22) ve altılık altı kuruşa tedavül eder<sup>820</sup>. *Aydın*: Aydın kazasında Lira-i Osmanî (21) buçuk kuruşa ve Sim mecdiye (22) kuruş (20) paraya ve altılık 6) kuruşa

<sup>815</sup> Ahmet Tabakoğlu, **Türkiye İktisat Tarihi**, İstanbul, 1986, s. 289.

<sup>816</sup> Nazlı Dönmez, **Hizmet Gazetesine Göre İzmir (1891-1892)**, Ege Üniv. Edeb. Fak. (Basılmamış Lisans Tezi), İzmir, 1982, s. 177.

<sup>817</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1313, s. 306.

<sup>818</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1313, s. 301 ve 302.

<sup>819</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1313, s. 311.

<sup>820</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1313, s. 296.

tedavül eder<sup>821</sup>. *Nazilli*: Nazilli kazasında Lira-i Osmanî (120) kuruşa ve sim mecdiye (22) kuruş (10) paraya ve altılık (6) kuruşa tedavül eder<sup>822</sup>. İzmir'de de hangi ürünün hangi parayla alınıp satılacağı belirlenmiştir: “İzmir'de dahi meskukât-ı Osmaniye devair-i emiriyece fiy'at mevzuası üzerinden ahz ve sarf olunmakta ise de beyne'l - naccâr ceryan iden ahz ve italarda emval ve emtianın envaine göre meskukat fiyatıda tebdil edilir. Mesela; Arpa, Kumdarı, Susam, Bakla, Yulaf, Mısır, Pirinç, Haşhaş tohumu, Balmumu alışverişinde sim-i mecdiye (20) kuruş (50) santim ve lira-i Osmanî (110) kuruş (70) santim ve hinta, dakik, kepek, Çavdar, Sarıdarı, Nohut, Burçak, Kendir tohumu, revgan-ı zeyt, sabun, fasulye, bürülce, keten tohumu, revgan-ı sade patates, soğan, tütün, ip ve gemi takımları ahz ve itasında sim-i mecdiye (33) ve lira (178) kuruş ve pamuk, pamuk ipliği, Kendir, Çuval, Maden kömürü, Yün, Kitre, Cehri, Palamut, Siyah kuru üzüm, mazı, Kökboya mamulatında Sim-i mecdiye (23) kuruş (15) santim ve lira (125) kuruş (6) santim ve lira (125) kuruş (25) santim ve gazyağı, Kırmızı çivid, Afyon, Demir, halı, Öküz, Koyun, Kuzu, Keçi, Oğlak, tavşan derileri ve pamuk tohumu alışverişlerinde sim-i mecdiye (20) ve lira (108) kuruş ve rezzak ve çekirdeksiz kuru üzüm ile kuru incir mamulatında dahi sim-i mecdiye (23) kuruş (50) santim ve lira (128) kuruş mukabilinde tedavül etmektedir<sup>823</sup>.

Ağırlıklı olarak Aydın Vilayeti salnamelerinden Aydınla ilgili edindiğimiz bu bilgileri tamamlaması açısından kullanılan ölçülerden de bahsetmeliyiz. Osmanlı İmparatorluğu'nun değişik bölgelerinde uzunluk ve ağırlık ölçüsü olarak çeşitli birimler geçerliydi. Tanzimat'tan sonra ortak ölçü birimleri kullanılması yolunda bazı çabalar olmuşsa da bu konuda birlik sağlanamamıştı. İmparatorluğun bazı merkezlerinde olduğu gibi İzmir'de de, uzunluk ölçüsü olarak, genellikle basma ve kumaşlarda endaze, çuhalarda arşın, bazan metre kullanılırdı. Endaze; 60 cm., arşın ya da zira; 75-90 cm. civarındaydı. Hububat alım-satımında İstanbul kilesi geçerliydi, 1 İstanbul kilesi ortalama olarak buğdayda 22 eski kıyye (kıyye-i atika= 1282 gr., kıyye-i cedide= 1000 gr.) arpada 17, darıda 20, akdarıda 21 kıyye (okka) ağırlığındaydı. Bazı maddelerin tartılmasında ölçü birimi kantardı, 1 Kantar, 44 okka veya yaklaşık 56 kg. kadardı. 20.

<sup>821</sup> *Aydın Vilayeti Salnamesi*, H. 1313, s. 286.

<sup>822</sup> *Aydın Vilayeti Salnamesi*, H. 1313, s. 317.

<sup>823</sup> *Aydın Vilayeti Salnamesi*, H. 1313, s. 177-178.



yüzyılda kullanılmaya başlanan yeni kantar ya da kental 100 kg.'a eşitti, 1 dirhem, 4 denk veya 3.27 gram civarındaydı<sup>824</sup>.

Tanzimat'la birlikte değişen mülkiyet ilişkileri sonucunda yeni sosyal sınıfların büyük kent ve kır burjuvazisinin oluşma ve gelişme süreci, küçük köylü, esnaf ve zanaatkarların mülksüzleşmesi yada yoksullaştırılmasına paralel bir süreç izledi. Batılı yaşama biçimi ve yenilik hareketlerinin eşlik ettiği bu süreç aleyhine geliştiği sınıfın sık sık ayaklanma yada başkaldırma şeklindeki muhalefetiyle karşılaştı. 19. Yüzyılda Osmanlı Devleti büyük ölçüde tarıma bağlıydı ve yıkılışa kadar da öyle kaldı. Devletin vergi gelirlerinin çoğunun kaynağı da ilkel tarımın yaratacağı hasılaydı. Kırsal sınıfların ödediği çeşitli vergiler arasında “aşar” Osmanlı Devletinin temel mali kaynağı idi. Aşar gelirleri, timar sisteminin çözülüşünden sonra açık artırma yolu ile mültezimlere devredilmişti. Mültezimler devletin tarımsal artıktan aldığı payı azaltmakla kalmayıp, doğrudan tüketici köylüler üzerindeki sömürü oranını da artırıyorlardı. Bu yüzden devlet 1840 yılında eşitlik ve adalet ilkesini göz önünde tutarak “iltizam” usulünü kaldırdı yerine merkeze bağlı “muhasallık” sistemi kuruldu ise de çıkarlarının zedeleneyeceğini anlayan yerli güçlü ailelerinin de baskısıyla 1842 de tekrar iltizam sistemine geri dönüldü. Vergi toplamada izlenen yöntemler halk için tek kelimeyle zulümdü. Bu zulüm iltizam sistemine geçişle başlayıp, imparatorluğun yıkılışına kadar süreklilik gösterdi<sup>825</sup>.

Osmanlı vergi sistemi özellikle Mehmet Fuat Paşa'nın 1861-1863 ve 1863-1866 yıllarını kapsayan iki sadrazamlık döneminde çeşitlenmeye başlamakla birlikte; bu vergi çeşitliliği arasında hayvanlar üzerinden alınan ağnam, Müslüman olmayanlardan alınan geleneksel baş vergisi cizye, ürünlerden alınan ondalık vergisi öşür gibi vergiler yanında temettü vergileri söz konusuydu<sup>826</sup>.

Ancak konumuz gereği bölge'de iktisadi hayatı üzerine var olan vergileri ele alacağımız için, özellikle bize bu konuda ayrıntılı ve derli toplu bilgi veren 1307 Aydın Vilayet Salnamesinde İ. Cavid'in yazısını konu edeceğiz. Buna göre: “*Bi'l-cümle*

---

<sup>824</sup> Abdullah Martal, **a.g.e.**, s.56.

<sup>825</sup> Sabri Yetkin, **a.g.e.**, s. 26-28.

<sup>826</sup> Mehmet Başaran, **19. Yüzyılda Karacasu- Temettuat Defterleri Ve Salnameler Kapsamında Karacasu**, Karacasu, 2000, s. 113.

*ithâlât-ı eşyası için İran mahsulâtından bulunur ise bilâ-iskonta (yüzde altı), sair memâlik-i ecnebiye mahsulâtından kıymet-i mahmiyesinden (yüzde on) iskonta icrâsıyla (yüzde sekiz ) resim alınır, Fakat tenbâküdan dâhilinde sarf olunacak ise (yüzde yetmiş beş) yani behr-i kıyyesinden (üç kûruş alınır). Memâlik-i Osmaniyede hâsıl olubda memâlik-i ecnebiyeye ihraç olunan eşyadan eğer İran'a gidecek ise nizâmen bilâ-iskonta (yüzde on iki), sair memâlik-i ecnebiyeye ihraç olunacak olduğu eğer o eşya evvelce yapılan (ihracât) ve sarfîyyât-ı dâhiliyye ta'rifesine dâhil ise ta'rife mucibince (yüzde bir) ve ta'rif olmadığı yani tarifede gösterilmemiş olduğu sûretde râicinden olarak (yüzde on) iskonta idilüb yine (yüzde bir) resim alınır. İşbu ta'rifinin ahiren sarfîyyât-ı dâhiliyye kısmı lağvolarak yalnız ihracât kısmı bırakıldı ve sarfîyyât-ı, dâhiliyye için eşyanın râici üzerinden (yüzde sekiz) alınmağa başlandı. Şu kadar ki kereste için el'an (yüzde on iki) resim alınmakta ve ta'rife-i mezkûrenin ibkâ edilen ihracât kısmında elyevm ta'rif edilen eşyadan afyon, yapağı, pamuk ve sâirenin arkasından (yüzde bir) istifa edilmektedir.*

İşbu ta'rifâtından pek süheyl-i münfehim olurki: Memâlik-i Osmaniyeden vuku bulacak kâffe-i ihracâtın üzerinden ma'rif olup İran'a gidecek ise mezkur ta'rife mucibince (yüzde on iki) ve sair memâlik-i ecnebiyeye gidecek ise yine ta'rife mucibince (yüzde bir) ma'rif değilse ve İran'a gitmeyecek ise (yüzde on iskonta) ederek (yüzde bir) alınır. Bundan başka birde mahsulât dâhilinde sarf ve istihlâki sureti vardır ki bu nev' eşyadan berren gelirse kara gümrükleri lağvolunmuş olduğu cihetle hiç bir resim alınmaz. Berren geldiği takdirde kıymet-i muhammineleri üzerinden (yüzde on) iskonta edilip (yüzde sekiz) alınır. Mensûcât-ı dâhiliyye ve icrâ-i asliyesi olan penbehâm ve yapağı ve emsali eşya ile irâde-i seniyye hazret-i pâdişâhi resimden affolunmuş olduğundan bu nev eşyayı istisna lâzım gelir. Gerek memâlik-i mahrûsa-i şahane ve gerek ecnebi mahsûlden olup evvelce resmi alınmış olan eşyanın dâhilde tahav-vül renk ve seki ve hey'eti üzerine yüzde iki dört ve altı olarak üç dereceden alınan resme mütehavvile resmi denilir ki buda bervech-i âti istifa olunur.

*1. Ecnebi veya yerli eşyasından yalnız renkçe tahavvül ederse yüzde iki alınır. Meselâ: Rişte-i peşm verişte-i penbe ve salaşpur veya Amerikan bezinin rengi tebdil edilirse mütehavvile resmi (yüzde iki buçuk) iskonta edilip (yüzde iki)den ibarettir.*

2. İcrâ-yi asliyesinin hin ve rûdende resm-i gümrüğü alınmış eşya muahheren işlenib diğer hey'ete tebdil ve tahvil olunduğu hâlde bunun fiât-ı mukadderesinden (yüzde beş) iskonta icrâsıyla (yüzde dört) alınır.

3. Resm-i gümrüğü alınmış eşya-yı ecnebiye henüz resmi alınmayan yerli mahsulatıyla her ne nispet üzerine olursa olsun mahlut olarak işlenip diğer heyet tahvil olunduğu surette bundan (yüzde yedi buçuk) iskonta edilip (yüzde altı) istifa olunur. Hülâsa-yı kelâm: Eslihâ-i nâriye, esrar gibi ithâli ahden memnu olan eşya ile rüsumu rejiye âid olan tenbakû' ve mâada İran'ın gayr-ı memâlik-i ecnebiyeden gelecek-eşyanın kâffesinden (yüzde on) iskonta edilip (yüzde sekiz), eğer İran mahsulâtından ise (yüzde altı) Memâlik-i şahane mahsulâtından olarak İran'ın gayr-ı mahallere ihraç edilecek kâffe-i eşyadan ma'rif olanları ta'rife mucibince ve olmayanları kıymet-i muhammineleri üzerinden (yüzde on) iskonta edilip (yüzde bir ve İran'a gidecekse nizâmen bilâ-iskonta ve fakat bazı idarelere husûsi verilmiş evâmire nazaran (yüzde on, on beş) iskonta edilerek (yüzde on iki) resim alınır. Ve eğer mahsûlât-ı dâhiliyyeden olupta yine dâhilinde sarf ve istihlâk olunacak ise kara gümrükleri lağvolunduğu cihetle berren gelirse resim alınmaz bahren geldiği takdirde yalnız sarfiyyât-ı dâhiliyye resmi olarak (yüzde on) iskonta edilerek (yüzde sekiz) alınır. Halı ve kilim ve seccade ve mesâli mensûcât-ı dâhiliyye ve icra-i asliyyesi bâ-irâde-i seniyye resminden muâfdir. Kartal, Darice-i Karamürsel, Pendik gibi civardan der-saâdete getirilen meyva ve sebze taâmül-ü kadimi vechle kap başına bir mikdar resim alınarak emraz idülursede bunlardan memâlik-i ecnebiyeye gidecek olanları yine ma'rif olduğu hâlde ber-mucib-i ta'rife, olmadığı takdirde raic üzerine (yüzde on) iskonta ile (yüzde bir) ihracât resmine tâbi'dirler. Menâbi'-i asliyye-i rüsûmiyeden biride transit resmidir. Transit resmi memâlik-i ecnebiyeden gelübde bir müddet maine zarfında yine memâlik-i ecnebiyeye ihraç olunacak eşyadan (memalikten emraz hakkı) olarak istifâ birer resmidir ki bunun müddet-i nizamiyesi altı aydır. Eşya-yi ecnebiyenin yüzde sekiz resm-i gümrük alındığı tarihten i'tibâren altı ay zarfında ya geldiği mahalle veyahud sair memâlik-i ecnebiyeye çıkarılırsa alınmış olan resimden (yüzde bir)i tevkif olunup (yüzde yedisi) red edilir. Tenbâkûnün gayr-ı İran eşyası yalnız transit edilir. Fakat red-i rüsum olunmaz ve yüzde altı resim istifâ edilirse de tenbâku müstesnadır. Yani alınan yüzde yetmiş beş dördü transit hâlinde red edilir. Trânsit muâmele iki suretiyle olur biri eşya-yi ecnebiye derhâl

*transit olmak üzere gelir. Orman eşya-yi sâirenin sarfiyyât-ı dahiliyye resmi depozito olarak ahz ve temin edilir veyahut dâhilde sarf olunmak üzere gelir ve sonra müddet ve usûl-ü nizamiyesi dâhilinde transit edilir. Bu suretle de sarfiyyât-ı dahiliyye resmi iade kılınır. İşbu transit muâmelesinde itinâyâ değer ve ehemmiyet bir cihet vardır ki oda (eşya-yi mümasile) meselesidir. Meselâ: Hubûbât-ı vesaire gibi mümasili bulunan eşya-yi ecnebiyenin dâhilinde sarf olunupta red-i rüsumdan istifâde için altı ay zarfında mahsûlât-ı dâhileyreden bir mümasili . ihraç olunmaması için iki anahtarlı gümrük mağazaları yapılmıştır ki bu nev eşya bu mağazalarda bulundurulurak te'min-i maksad olunur<sup>827</sup>.*

## 2- BANKACILIK HİZMETLERİ

Ekonominin parasallaşması, dış ticaret hacmindeki gelişmeler ve nihayet iktisadi büyüme Tanzimatla birlikte iktisadi kurumsallaşmayı gündeme getirir. Kurumsallaşma sürecinde bankalar başı çeker<sup>828</sup>. Osmanlı devleti tam manasıyla bir ziraat memleketi olduğu için devlet gelirleri hasılatı takibeden aylarda tahsil edilmekte idi. Halbuki giderler için böyle bir mevsim yoktu. BU yönden maliyenin sık sık Galata bankerlerinden borçlanması icabediyordu ki bu yüzden büyük zararlara uğruyordu. Eğer bir devlet bankası bulunsaydı bu zarlar önlenebilecekti<sup>829</sup>. Bu düşünce ile hükümetin, bu dönemde, daha çok İngiliz sermayesi kanalıyla borçlanmaya gitmesinin de etkisiyle bir İngiliz girişimi olan "*Bank-ı Osmani*" (Ottoman Bank) kuruldu. 24 Mayıs 1856'da açılan bankanın merkezi Londra'da idi. En büyük kuruluşu ise İstanbul'da bulunuyordu. Mısır dışında İmparatorluğun her yerinde şube açma hakkını elde etmişti. Nitekim bundan yararlanarak aynı yıl İzmir şubesi açıldı<sup>830</sup>.

Osmanlı Bankası belirli dönemler için vade veyahut cari hesaba karşılık esham senedi veyahut ticaret senetlerinin rehini suretiyle tediyat, ticari evrak iskontosu, poliçe, çek, itibarname ve Osmanlı memleketi ile yabancı ülkeler üzerine telgrafla emri havi senetler, cari hesap açılması, esham senetleriyle kıymeti bulunan eşyanın muhafazası

<sup>827</sup> Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1307, s. 775-778.

<sup>828</sup> Zafer Toprak, "İktisat Tarihi", (Haz. Sina Akşin), **Türkiye Tarihi**, III, Cem yay., İstanbul, 1997 s. 223.

<sup>829</sup> Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, VII, TTK yay., Ankara, 1983, s. 235.

<sup>830</sup> Musa Çadırcı, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal Ve Ekonomik Yapıları**, TTK yay., Ankara, 1991 , s. 338.

kupon tediyatı Osmanlı memleketi Ecnebi memleketler ve beldeler üzerine poliçe havalesi, borsa işlerinin icrası, envai sikkelerin alım ve satımı muamelatını, kabul ve icra eder ve belirlenen miktarın, mehil müddetine nazaran artan faizler ile akçe depozitosunu kabul eyler<sup>831</sup>. Her ne kadar, “İzmir 1905” adlı eserde Aydın Sancağı’nda Osmanlı Bankası’nın sadece bir şubesi var denmekteyse de<sup>832</sup> buna rağmen, 1313 Aydın Vilayet Salnamesi’nden öğrendiğimize göre Aydın sancağında iki tane şubesi vardı. Banka üst yönetim çalışanları; “Aydın- Müdür-i evvelzâde Nerkuryan, Aydın-Müdür-i Sanî Peri ve Yerciyo, Nazilli-Müdür Depolla”<sup>833</sup> olarak gösterilmekteydi. Ancak Aydın’daki bu Osmanlı Bankası yalnız gayrimüslimlerle iş yapıyordu. Türkler bu yüzden tefecilerin tuzağına düşer yıllarca borcunu ödemek için kıvranırdı<sup>834</sup>. Tarımın düzenlenmesi, gelişmesi, üretimin artması, refahın yükselmesi; köylünün selemci, tefeci, faizcinin tuzağından kurtarılmasının en sağlam yolu düzenli bir tarımsal kredi mekanizmasının oluşturulmasına bağlıydı. Türkiye’de ilk zirai kredi kooperatiflerinin doğuşunu, Ziraat Bankası’nın kuruluşuna ortam hazırlayan uygulamaları, Midhat Paşa’nın Memleket Menafi Sandıkları örneğine kadar götürmek olanaklıdır. Çünkü, “zürranın daima muhtaç oldukları istikraz için bizzarure mürabahacılara müracaat etmekte olduklarına mebni, ağır ve fahiş güzeşte [faiz] ile ashab-ı ziraate medyun olarak mahsullerinin semeresini göremediklerinden ve memlekette Avrupa gibi hafif ve mutedil faiz ile akçe ikraz etmek için bankalar teşkilini temin eyleyecek derecede, henüz istidat hasıl olmadığından” buna bir çare olmak üzere Memleket Menafi Sandıklarının kurulması yoluna gidildi<sup>835</sup>. İmparatorluğun diğer vilâyetlerinde de 1864 Nizamnamesi uygulamaya konulduktan sonra birer sandık kurulduğunu görüyoruz. 1867 yılında bu iş bir yönetmelikle kesin hükümlere bağlandı ve ülkenin bütün vilâyet ve sancak merkezlerinde birer “*Menafi Sandığı*” ya da “*Memleket Sandığı*” adı altında bu kuruluş oluşturuldu. Memleket sandıkları için gerekli sermaye, ilk yıllarda, çiftçilerin zorunlu yardımlarıyla elde ediliyordu. Köy ihtiyar heyetleri, boş, ya da devlete ait bir toprağı bulurlar ve bu toprağı imece usulü ile ektirirlerdi. Her üyenin yarım dönümü işleme kuraldı. Elde edilen mahsul satılıyor ve bedeli kaza mal sandığına yatırılıyordu.

<sup>831</sup> Cevat Sami- Hüseyin Hüsnü, **İzmir- 1905**, (Haz. Erkan Serçe), İzmir, 2000, s. 151.

<sup>832</sup> **A.g.e.**, s. 152.

<sup>833</sup> **Aydın Vilayeti Salnamesi**, H. 1313, s. 104.

<sup>834</sup> Günver Güneş, **a.g.m.**, s. 57.

İmece yöntemiyle çalışmanın ortaya çıkardığı yakınmalar üzerine, bir süre sonra bundan vazgeçilmiş, çiftçilerden her çift öküz için 15 kg buğday alınarak, sermaye temini yoluna gidilmiştir. Bir kaza veya sancak merkezinde sandığın kurulabilmesi için en az 200 lira sermayenin toplanmış olması gerekiyordu. Kaza sandığı ancak, bağlı köylere kredi verebiliyordu. Üç aydan az bir yıldan çok olmamak koşulu ile ayda % 1 faizle isteyen kişiye en çok 20 lira borç veriliyordu. Sandık, bir sandık emini (ücretli) ve seçilen dört üyeden oluşan bir kurul tarafından idare ediliyordu. Ücretli bir kâtip kullanılmasına izin verilmişti. Sandıkların hesapları her yıl Kasım ayında kapatılıyor, elde edilen kâr, okul, kaldırım, çeşme köprü yapılması gibi bayındırlık işlerinde kullanılıyordu. Vilâyet salnamelerinde, vilâyet merkezi, bağlı sancak ve kazalarda kurulan sandıkların sermayelerine ilişkin rakamlara yer verilmiştir. Bunların incelenmesi ile, sandıkların mal varlıkları hakkında ayrıntılı bilgi edinme olanağı mevcuttur.

Memleket sandıklarının oluşturulmasıyla ilk kez, tarımsal kredi işlerinin düzenlenmesine el atılmış, böyle bir gereksinmeyi devlet yönetmeliklerle düzenlemeye koymak gereğini duymuştur. Ne var ki bu kurum, modern bir banka olmaktan çok. klâsik Osmanlı düzenindeki "Orta sandıkları" (Esnaf yardımlaşma sandıkları), "Avam sandıkları" geleneğinin tarım koşullarına uygulanan biçimidir denilebilir<sup>836</sup>. 1294/1877 senesinde Aydın merkez, Bozdoğan, Söke, Buldan, Denizli ve Nazilli'de Menafi sandıkları kurulmuştur. Sandıkların sahip olduğu toplam sermayelerine göre sıralama yapılırsa şu şekildedir. Nazilli, Aydın merkez, Denizli Bozdoğan, Buldan sonra Söke'dir. Söke Sermaye ve verdiği kredi toplamına göre ise 5. durumdadır. Eldeki verilere göre ilgi çekici bir nokta da Menafi sandığı üyeleri arasında Aydın'da Karabet Seter ve Söke'de Hristo Efendi adında gayri Müslimlerin olmasıdır<sup>837</sup>.

#### **a- Ziraat Bankası**

---

<sup>835</sup> Zeki Arıkan, "Kredi Sorunlarının Çözülmesine Doğru İtibar Kooperati Bankaları", **Tarih Tarihi**, İzmir, 1993, s. 102.

<sup>836</sup> Musa Çadircı, **a.g.e.**, s. 38-39.

<sup>837</sup> Cahit Bilim, "Evliya Çelebi Seyahatnamesinde ve 19. yüzyılda Salnamelerde Ve Arşiv Belgelerinde Söke", **I. Uluslar arası Aşağı Menderes Havzası, Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi Sempozyumu**, Söke-Türkiye, İzmir, 2002, s. 29.

Ziraatın ihtiyaçlarının kolaylaştırılması ve ziraatın terakkisine yardımcı olmak üzere menafi sandıklarından dönüşerek 305 senesinde kurulmuştur. Karı idare masraflarının karşılanmasına kafi olan her mahalde bir Ziraat Banka şubesi ve bu şubelerin mercii olmak üzere Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bağlı Dersaadet'te bir merkez idare merkezi teşkil edilmiştir. Sermayesi menafi sandıklarından devir olunan nakil ve alacakları ile aşar üzerinden alınagelmekte olan iane hissesinden ve borç verdiği paralardan gelen nemadan ibarettir. Ziraat Bankası rehin karşılığı borç almak isteyen ziraatçılara, asaleten ve kefaleten yüzde altı faizle ve resülmal ve faizi taksitlerle tesviye edilmek ve üç aydan aşağı olmamak üzere on seneye kadar borç para verir<sup>838</sup>. "Malûm olduğu üzere, ziraat bankaları sırf zürra'a muavenet etmek ve onları muhtekirler, selemciler elinden tahlis eylemek maksad'ı hayriyesiyle tesis ve teşkil edilmiştir"<sup>839</sup>.Ancak Ziraat Bankası, Türk üreticilerinin sorunlarını çözmekten uzaktı. H. Ziya Uşaklıgil anılarında bankanın o yıllardaki işlevini, Ziraat Bankasının ne yaptığını anlamak için vilayetin resmî gazetesini baştan başa dolduran satılığa çıkarılmış tarlaların ilanlarını görmek yeterdi demekte ve ardından, bu ticaret savaş yerinin kurbanları istihсалciler, fayda görenleri yabancı veya yarı yabancı milletle, seyircileri Türkler idi diyerek de eklemektedir<sup>840</sup>. Ziraat Bankasının Aydın ve ilçelerinde şube ve sandıkları bulunuyordu. Ancak bankanın faaliyet sahası o zamanki mevduatlarına göre yalnız ipotek karşılığı zirai borçlanmadan ibaretti<sup>841</sup>.

### **b- Milli Aydın Bankası**

Osmanlı Devletinde 19. yüzyılın ikinci yansından başlayarak özellikle yabancılar, ticareti desteklemek ve Babıali'nin borç talebini karşılamak amacıyla bankalar kurmuşlardı. Ancak, 1909-1930 arasında Türkiye'de ulusal bankacılığın yabancı ve azınlık bankalarına oranla daha yoğun bir gelişme gösterdiği görölmektedir. Başka bir deyişle, bu dönemde, yurt dışına hammadde ve yiyecek maddeleri satma, yurt dışından ise mamul madde alımı biçiminde beliren ticari etkinlikler sonucu Türkiye'de Müslüman-Türk tüccar ve toprak sahipleri belirli bir birikime ulaşmıştır. Tüccarlar,

<sup>838</sup>Cevat Sami- Hüseyin Hüsnü, **a.g.e**, s. 151.

<sup>839</sup>Ziya Somar, **a.g.e**, s. 129.

<sup>840</sup>Zeki Arıkan- Sabri Yetkin, "Milli Aydın Bankasının Kuruluşu Ve İlk Faaliyetleri", **Tarih Tarihi**, İzmir, 1993, s. 53-54.

<sup>841</sup>Günver Güneş, **a.g.m**, s. 57.

yabancılardan ve azınlıklardan bağımsız olarak parasal konularda kendileri için gerekli kaynakları yaratmak ve güvence altına alabilmek için ulusal bankalar halinde örgütlenme çabalarına girmişlerdir. Bu yıllarda ortaya çıkan ulusal bankalardan biri de Milli Aydın Bankasıdır<sup>842</sup>.

Hükümete kuruluş başvurusu 21 Şubat 1913 olan, Milli Aydın Bankasının yasal olarak kuruluşunun sadaretle kabul edilmesi için bir yıldan fazla bir süre geçmiş ve sonuçta bankanın kurulması 14 Mart 1914 tarihinde gerçekleşmişti<sup>843</sup>.

Bankanın kuruluş amacı M. Ziya tarafından, “İncir müstahsillerine bu mahsulün istihsalini kemale erdirmek ticareti temin ve muamelat-ı maliye ve sarfiyesini idare idi” şeklindeki değerlendirilmekle beraber<sup>844</sup> bankanın kuruluşundaki en temel amacı bankacılıktan çok, o güne kadar incir ürünü, yemiş çarşısı komisyoncuları ve Aydın tefecilerinin parasıyla üretmeye çalışan üreticiyi kurtarmak, eline geçecek ürün üzerine bir kooperatif kurmaktır<sup>845</sup>. Daha önce belirttiğimiz gibi incir alımında 20.yy başında Fig Parkers Şirketi oldukça etkiliydi. Bu şirket incirleri istediği fiyata alabiliyordu. Türk köylüsü elde edeceği mahsül için para bulmak zorunda kaldığı zamanda yine bu şirketin ajanlarına başvuruyor ve borç para alıyordu. Aldığı borç parayı çok ucuza sattığı malı ile ödeyemeyen çiftçi bir yığın borç bırakıyor ve borca yüklenen faizlerle zor durumda kalan çiftçi bağı, bahçesini, evini satmak zorunda kalıyordu. İncir üreticilerini bu zor durumdan kurtarmak amacıyla Aydın çiftçilerinden Nazmi Topçuoğlu ile Kazım Nuri Çürüş harekete geçmişler ve Milli Aydın Bankasını kurmuşlardır<sup>846</sup>. Bankanın kuruluş ve faaliyetlerinin esası, yalnızca incir üreticilerinin kredi gereksinimlerini karşılamaktan ibaret değildi. Ege bölgesinin diğer ekonomik sorunlarına çözüm bulunması ve her çeşit banka işlemleri ile de uğraşması ilke olarak kabul edilmiştir. Fakat bankanın kuruluşunun ilk yıllarında Osmanlı Devletinin savaşa girişi Milli Aydın Bankasını zor durumda bırakmıştır<sup>847</sup>. 1913 yılının başında kurulma aşamasına gelen Milli Aydın Bankası, 1914 başında resmi kuruluşunu tamamlayarak, Birinci Dünya Savaşı'nın

---

<sup>842</sup> Ersal Yavi, **Türkiye Cumhuriyeti'nin 75. Yılında Aydın**, Ankara, 1998, s. 69.

<sup>843</sup> Zeki Arıkan- Sabri Yetkin, “Milli Aydın Bankasının Kuruluşu Ve İlk Faaliyetleri”, **a.g.e.**, s. 57.

<sup>844</sup> Mehmet Ziya, **a.g.e.**, s. 22.

<sup>845</sup> Ersal Yavi, **a.g.e.**, s. 69.

<sup>846</sup> Bilgin Çelik, **a.g.t.**, s. 93. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yurt Ansiklopedisi, **a.g.e.**, s. 995 ve 1031-1032.

<sup>847</sup> **A.g.t.**, s. 94.



olumsuz koşullarında yaşamını Aydın ve İzmir'deki iki şubesıyla sürdürmüş; ancak yaşadığı sorunlar dolayısıyla kayda değer bir büyüme sağlayamamıştır. Sonuçta, Ege bölgesinin Yunan işgaline uğraması nedeniyle tüm çalışmalarına ara vermek zorunda kalmıştır<sup>848</sup>. II. Meşrutiyet döneminde İttihat ve Terakkinin desteği ile kurulan Milli Aydın Bankası yüksek sermayeli yabancı bankaların ezici rekabeti karşısında iş yapamasa da<sup>849</sup> Milli Aydın Bankası için yabancı sömürgeciliğine karşı bölge de ilk önemli ulusal müstahsil-tüccar dayanışmasını temsil eden kurumdur tesbitini yapmamız yanlış olmasa gerektir. Milli Aydın Bankası, Aydın'ın kurtuluşundan sonra yeniden çalışmalarına başlamıştır. Banka yönetim kurulu yeniden toparlanmak için 23 teşrihi sani 1339 (1923)de; "Bankanın derlenip toparlanması için borçlu olanların davet edilerek borç senetlerinin yenilenmesi ve bunlara faiz ilave edilerek 3 veya 6 ay vade tanınması" kararını aldı. Banka bugün yıkılmış bulunan Aydın Türk Ocağında faaliyetlerinde sürdürmeye çalıştı<sup>850</sup>.

---

<sup>848</sup> Arıkan- Yetkin, "Milli Aydın Bankasının Kuruluşu Ve İlk Faaliyetleri", **a.g.e.**, s. 65.

<sup>849</sup> Günver Güneş, **a.g.m.**, s. 57.

<sup>850</sup> Çelik, **a.g.t.**, s. 94.

## SONUÇ

19. yüzyılda sanayi toplumu özelliğini kazanmış olan Avrupa ülkeleri, iyi birer iktisadi örgütlenme ile, sanayisine ucuz ama kaliteli hammadde ve ürünleri için açık pazarlar aramış, bu süreçte geniş ve zengin hammadde kaynaklarına sahip olması ve jeopolitik konumu itibarıyla Ortadoğu, Kafkaslar ve Hindistan'a ulaşmada bir köprü başı olan Osmanlı devletine doğru emperyalist bir yayılma politikası izlemeye başlamıştı. Tanzimat'ın ilan edildiği yıllardan başlayarak hammadde satın alınmasına dayanan kapitalizmin son aşaması olan sermaye ihracına yönelik emperyalizm ülkeye sızarken, yabancı girişimciler ve sermayedar gurup, Aydın ilinin iktisadi ortamı içinde örgütlenerek, ulusal ve etnik farklılaşmalara dayanan bir ortam hazırlamışlardı. Artık küçük yerli üreticiler, komisyoncu ve yabancı sermayedar gurup ve girişimcilerden oluşan bu iktisadi ağ Avrupalı kapitalistlerin talep, ihtiyaç ve fiyatlarına duyarlı hale gelmişti. Aydın ilinde iktisadi faaliyetlere girişen yabancılar en çok gelir getirecek ürünlere ve teknik yetersizliklerden dolayı çıkarılıp kullanılmayan madenlere doğru yönelmişler ve Aydın halkının da bütün üretim gücünü bu alanlara yönelmesini sağlamışlardı. Bu da Avrupalı kapitalist girişimcilerin talepleri doğrultusunda ürünlerin yetiştirilmesini ve belli ürünlerin üretiminde coğrafi ihtisaslaşmayı beraberinde getirmişti. Bu süreçte Avrupa toplumunun devamlı değişen talepleri karşısında, iktisadi ürün kaynaklarının değişmesine fırsat tanınmadan aynen kalmasına büyük çabalar harcanır hale gelmişti. Bu yüzden üretim ve çevre arasındaki uyumun devamı sağlanabilmişken, yöre halkının talepleriyle iktisadi ürün kaynakları arasındaki uyum bozulmuş, halk kendi ihtiyacına yönelik ürün yetiştirmek yerine Avrupalı kapitalistlerin ihtiyacına yönelik ürünleri yetiştirmeye daha fazla önem verir hale gelmişti. Dolayısıyla Aydın ili artık ürünün üretim ve pazarlamasında Avrupalıların talep ve ihtiyaçlarına adeta koşullandırılmışlardı. Ticari kapitalizm mali kapitalizmi bu da devamlı hareket halinde olan bir sermaye birikimini ortaya çıkarmıştı. Büyüyen bu sermayeler, sonra servete dönüşmüş, teknik yardımlarla yabancı azınlık sermayesi iyice güçlenmiş, bu sermayedar gurupların iktisadi istismarlara kadar varan bir takım faaliyetlerine karşı Aydın ilinde çok göze batan bu zengin guruba karşı iktisadi ilişkiler ağında uçurumun kenarındaki fakir gurubun tepkisel bir takım hareketleriyle karşılaşmıştı.

Aydın ilindeki bu iktisadi örgütlenme, bu örgütlemeyi meydana getiren çok sayıdaki ara bağlantılardan biri olan ulaşım örgütlenmesini de beraberinde getirmiş, tarım, ticaret, sanayi ve hayvancılık sektörlerinde ki faaliyetleri canlandırmış, bu da bölge de kapital ihraca yönelik sanayileşmeleri hızlandırmıştı. Avrupalı kapitalistler Sanayi sektöründe, tarım, ticaret ve hayvancılık sektörlerindeki gibi düzenli ve planlı yatırım ve faaliyetlerde bulunmamışlardı. Yatırım alanları hızla genişleyen yabancı sermayedar gurup Aydın ilinde eski iktisadi düzeni hızla değiştirmeye koyulmuş, Aydın ili tüm kaynaklarıyla Avrupalı kapitalist şirketlerin kısıkağı altına alınmıştı. Bu esnada yeni üretim yöntem ve tekniklerini kullanarak büyük birer iktisadi güç haline gelen kapitalist girişimciler Aydın ilinde bu denli hızlı bir değişimin yan etkilerini iyi hesaplayamamışlar, değişimin direnişle karşılaşmasına hazırlıksız yakalanmışlardı.

Aydın'da emperyalizm yayılırken, tarım, ticaret, sanayi ve hayvancılık sektörlerinden üreticileri tasfiye etmemiş, ancak tarım ve hayvancılık dışında bu sektörlerle doğrudan ilgilenebilen bir yerli kesimin oluşmasına da engel olunmuştu. Aslında bu tür sektörlere tam anlamıyla yönelinmemesi Türklerin seçimi değil, Osmanlı Devleti'nin yanlış iktisadi politikasının, iktisadi alışkanlıklarının bir sonucuydu. Temelinde Avrupalı emperyalistler gibi maddi hırsın aksine kendine yeter ve kanaatkâr anlayış yatan dinsel- tutucu mirasın ve ferdiyetçilik politikasından yaralanmasını iyi bilen emperyalist ülkelerin faaliyetlerinin de etkisini gözden kaçırmamak gerekir. O yüzden Türklerin iktisadi faaliyetlerde bulunmak için insan sorunu yoktu; imkan sorunu vardı şeklindeki tespitimiz yanlış olmasa gerektir. Osmanlı Devleti'nin bir iktisat politikası vardı ama Emperyalist ülkeler gibi ticari hedefleri yoktu. Nitekim, Emperyalist ülkeler bu boşluktan -siyasi ortamın da sağladığı imkanlardan kolaylıkla yararlanıp- Aydın ilinde iktisadi açıdan etkin hale gelebilmişlerdi.

Aydın ilinde emperyalist yayılışının ilk adımlarından olan 1838 Ticaret anlaşmaları sonrası, sabit piyasadan, serbest piyasaya geçilmiş; Osmanlı Devleti'nin bu

antlaşma-lar-dan sonra hızla ticari açığı büyümüş, ithalatı ile ihracatı arasındaki makas iyice açılmış, yıkılışına kadar büyük ekonomik sorunlarla karşılaşmıştı. O halde Osmanlılar mali bunalıma kendileri düşmemişler, bizzat emperyalist ülkeler tarafından bunalıma sürüklenmişlerdi. Aydın ilinde konu ettiğimiz sektörlerde ve incelediğimiz dönemde alt yapısı planlı şekilde hazırlanmış bir iktisadi değişim yaşatılmıştı. Emperyalist ülkeler Osmanlı topraklarının özellikle kolay ulaşılabilir ticaret merkezlerine yönelerek, ki Aydın ili bunlardan biri olmuştu; şehrin tarım topraklarında kurumsal ve örgütsel yeniden düzenlemeler yapmışlar, emeğin daha sıkı denetlenmesini ve ihraç ürünlerinin etkin ve kesintisiz biçimde piyasaya sürülmesini sağlayarak, bölgeyi sömürmeye başlamışlar, bölgenin hemen hemen tüm iktisadi sektör ve düzenini ellerine almışlar; kısacası şehir iktisadi açıdan Avrupa kapitalizmine bağımlı hale getirilmişti. Aydın'ın pazarı üzerinde iktisadi kontrolün artmasıyla doğru orantılı olarak bir kısmı yerli olmak üzere, yabancı sermayedarların iktisadi bölüşüm içinde de payları büyümüşü. Ancak şehrin sanayi sektörü üzerinde de durduğumuz gibi bu belli zanaatları ortadan kaldırmamıştı. Mesela şehrin dokumada ticari lokomotifi olan el tezgahları ortadan kalkmamış; ancak yerli ip eğirmeciliği ortadan kalkmış, bu yüzden iplik ithali başlamıştı.

İncelediğimiz dönemde Aydın'da geçimlik bir yapı yoktu. Çünkü şehrin çok yönlü ana ve ara kervan yollarıyla İzmir'e ulaşımı vardı ki her ne kadar bu ulaşım zor olsa da bu kervan yolları ve ayrıca bölge içinde ki pazarlar böyle bir geçimlilik yapıya fırsat vermemiş; ticaret yolları ve iktisadi ortam, bu geçimlik yapı örüntüsünü çözme olanağını sağlamıştı. Aydın'da sözünü ettiğimiz ticari tarım ve zanaatlar sadece ihracata yönelik değil, iç ticaretin gereksinimlerine cevap vermek üzere de ticarileşmiş olduğundan bölge halkı belli başlı malları dışardan almış ve yerel pazarlar bu bağlamda önem kazanmıştı.

Aydın'ın kervan yollarının incelediğimiz dönemlerde çok ilkel olması ticareti aksatmamış ve İzmir'e mal aktarımının önünde fazlaca bir sorun olmamış, sadece hacimli malların İzmir'e sevkinde zorlanılmış, ancak demiryollarının bölge'ye

gelmesiyle bu hacimli mallar da (mesela madenler gibi) İzmir'e kolaylıkla sevk edilebilmişti.

Tanzimat'tan beri Osmanlı Devletinde, adeta kronik bir hastalık gibi büyüyen dış ticaret açığı en hayati yatırımlardan biri olan Demiryollarının yabancı sermaye tarafından yapılması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştı. Demiryolları bölgede emperyalizmin yayılmasının bir aracı olmuş, daha doğrusu Emperyalist ülkeler bu demiryolları ile saman altından su yürütme politikasına girişmişler, Osmanlı Devleti'nde ne kadar çok hammadde giderse o kadar çok para kazanacağını umduğu için de , Avrupalıların bu yatırımlarına sonsuz bir iyi niyetle yaklaşmıştı. Halbuki Osmanlılar bindikleri dalı kesmişler, ülkelerinden hammadde gideceğini zannederken asıl sermayenin gittiğine tanık olmuşlardı. Nasıl ki ülkemizin işgal döneminde emperyalist ülkeler kolay ulaşabilecekleri yer ve ticaret merkezlerine doğru askeri harekate giriştilerse, ticari işgal de, bir başka deyimle emperyalizm de 19. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar aynı yönde ilerlemişti. Kaldı ki, emperyalist ilerleyişin en bariz örneği demiryolları olmuştu.

Demiryollarına kadar bölge de en eski –ağırlıkla antik dönemlerden kalma- kervan yolları kullanılarak bunlar üzerinde ticari ulaşım faaliyetlerinde bulunmuş, ancak Demiryolları yapımından sonra İzmir ile Aydın arasında uzun mesafe kervan yolu önemini yitirerek, bölge kervan yolları demiryollarından önce İzmir veya Kuşadası Limanlarına ulaşma kaygısı taşırken demiryollarının yapımından sonra, en yakın istasyonlara ulaşma çabası içine girişmişlerdi. Bölge içinde kervan taşımacılığında birinci derecede önemli olan güvenlik ve konaklama tesislerinden, hanlar daha çok ticaret merkezine ulaşılan alanlarda, yol üstünde yapılaşmış, ve aynı kervan yolları üzerinde ortalama olarak 1-2 saat mesafede kahveler, kuyular veya, çeşmeler, kervanların duraklama (eğlenme) noktaları olmuştu. Bölge de 20. Yüzyılın ortalarına kadar bu eski kervan yolları kullanılmış ve bu yollar üzerinde çeşme gibi yapılar 1950'ler de bile yapılmaya devam etmişti. Ancak eski kervan yolları 1950'lerden sonra yavaş yavaş önemini yitirmeye başlamış; o yüzden eski kervan yollarının önemini yitirmesinde demiryolu değil, bölgeden geçen devlet yolu etkili olmuştu. Demiryolu

bölgede “ağaç modeli” bir yol sistemi meydana getirerek , bölge içinde ürün ihtisaslaşmasına (pamuk, incir, üzüm vb...) gidilmesine ortam hazırlamıştı. İzmir-Aydın demiryolu ile Aydın ilinin zengin ürünleri kolay ve ucuz bir şekilde İzmir’e taşınmaya başlamış, ancak bu bölgenin ticari açıdan ürün rekoltesinde bir artış sağlasa da bölge ekonomisi emperyalist ülkelerin denetimleri altında tek yönlü bir gelişme göstermiş, öncelikli olarak bölgenin madenlerinin demiryolu ile rahatlıkla talan edilmesi mümkün olmuş, bu durum bölge’ye hiçbir getiri sağlamazken yine bundan da Avrupalılar kazançlı çıkmasını bilmişler, dolayısıyla Aydın’dan hammaddenin ötesinde sermayenin kolaylıkla ihraç edilmesini sağlamışlardı.

## KAYNAKÇA

### I- ARŞİVLER

**Başbakanlık Osmanlı Arşivi (B.O.A.)**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi, Yıldız Perakende Askeriye: YPRK. ASK., 25 M 1306, **B.O.A.**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi, Yıldız Mütenevvia: Y. MTV., 250/37, 06/C/1321, **B.O.A.**, A.MKT. MHM., 28 N 1279, **B.O.A.**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi, Meclis-i Vala: MV., 5 C 1327, **B.O.A.**, MV., 11/ Z/ 1333, **B.O.A.**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi, Dahiliye İradeleri: DH. İD., 12 CA 1333, **B.O.A.**, A. MKT. NZD., 1 R 1273, **B.O.A.**, MKT. MVL., 21/ Ra / 1277, **B.O.A.**, Y.MTV., 309 / 119, 15 R. 1316, **B.O.A.**, D.H. MKT., 1461/91, 22/R/1305, **B.O.A.**, D.H.MKT., 1451/55, 09/M/1305, **B.O.A.**, DH. MKT., 30 Z 1304, **B.O.A.**, Y.MTV, 08/ Ca/ 1308, **B.O.A.**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi, Yıldız Perakende Umumiyesi: Y. PRK. UM. 13/81, 24 S 1326, **B.O.A.**, İ.DH., 886/19, 12. C. 1256, **B.O.A.**, İ.DH., 2691/55, 08.5.1258, **B.O.A.**, HR. MKT., 5/N/1268, **B.O.A.**, Y. MTV., 309/119, 15 R. 1326, **B.O.A.**, Y.PRK. ASK., 25 N 1306, **B.O.A.**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi, Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Kalemi: DH. MUİ., 33/2-3, 24.N.1327, **B.O.A.**, Y. PRK. ASK., 14 RA 1323, **B.O.A.**, Y. PRK. ASK., 02 Ca 1325, **B.O.A.**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi, Hariciye Siyasi: HR. SYS., 59/80, 04.8.1854, **B.O.A.**, Y. PRK. ASK., 41/55, 25. N. 1306, **B.O.A.**, Y. PRK. ASK., 28/229, 14.RA. 1323, **B.O.A.**, Y. PRK. ASK. UM., 82/6, 02.C. 1301, **B.O.A.**, Y.MTV., 11 Ş 1322, **B.O.A.**, DH. TMIK. S., 26 S 1315, **B.O.A.**, Y. A. HUS., 25 CA 1324, **B.O.A.**, A. MKT. UM., 16 C 1277, **B.O.A.**, Y. PRK. UM., 07/ 08/ 1312, **B.O.A.**, A. MKT. MHM., 21 R 1307, **B.O.A.**, Y.PRK. EŞA., 28 B 1310, **B.O.A.**, Y. MTV, 14. CA. 1323, **B.O.A.**, DH. EUM., 20 ZA 133, **B.O.A.**, DH. MUİ., 2 Ş 1328, **B.O.A.**, Y..PRK., 2 N. 1311, **B.O.A.**, A.MKT. UM., 16 C 1277, **Dr. Reşid Bey Arşivi- Şahin Giray Kitaplığı- No: 315 (27 Mayıs 1315).**

## **II- YILLIKLAR**

Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1298

Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1300

Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1304

Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1307

Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1317

Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1320

Aydın Vilayeti Salnamesi, H. 1326

## **III- RESMİ YAYINLAR**

Meclis-i Mebusan: Levayih ve Tekalif-i Kanuiyye ve Encümen Mazbataları, Sene:  
1325-1326, TBMM Basımevi, 1992

## **IV- SÜRELİ YAYINLAR**

Ahenk

Hizmet

Islahat

Şark

Tasvir-i Efkâr

## **V- İNCELEME YAPITLARI VE ANILAR**

### **A- KİTAPLAR VE TEZLER**

AKSOY, Yaşar, **Bir Kent Bir İnsan; İzmir'in Son Yüzyılı- Ferit Eczacıbaşı'nın Yaşamı Ve Anıları**, İstanbul, 1986.

AKPINAR, Mehmet, **Ahenk Gazetesine Göre İzmir 1895-1896**, (Basılmamış Lisans Tezi), Ege Üniv. Edeb. Fak., İzmir, 1986.

ALSAN, Zeki Mesud, **Memleket Çocuğu Mustafa'nın Romanı**, Vadi yay., Ankara, 2002.



- ARUNDELL, F. V. J., **Discoveries In Asia Minor Including A Descriptive Of The Ruins Of Several Ancient Cities And Especially Antioch Of Pisidia**, London, 1834
- ARMAĞAN, A. Munis, **Bozenderes'ten Bozdağlar'a Kuva-yı Milliye**, Karınca Mat., İzmir, 2005
- ATILLA, Nedim, **İzmir-Demiryolları**, İ.B.B. Kent Kitaplığı yay., İzmir, 2002.
- AVCIOĞLU, Doğan, **Türkiye'nin Düzeni**, I, Bilgi yay., Ankara, 1971.
- AYATA, Sencer, **Kapitalizm Ve Küçük Üreticilik: Türkiye'de Halı Dokumacılığı**, Maya yay., Ankara, 1978.
- AYDINEL, Sıtkı, **Güneybatı Anadolu'da Kuva-yı Milliye Harekatı**, Kültür Bak. Yay., Ankara, 1993
- BARTHOLD, W., **İslam Medeniyeti Tarihi**, (İzah ve Düzeltmelerle yay. Fuat Köprülü), TTK yay., Ankara, 1984
- BASKICI, Murat, **1800- 1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim**, Turhan yay., İstanbul, 2005
- BAYINDIR, Hüseyin Hilmi- Poyrazoğlu, H. Fehmi, **Aydın Kenti Tarihi, Coğrafyası ve Bugünü**, Aydın, 1966.
- BAYAR, Celal, **Ben de Yazdım- Milli Mücadele'ye Gidiş-**, I, İstanbul, 1965.
- BAYKARA, Tuncer, 19. yüzyılda Aydın Eyaleti, Mezuniyet Tezi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat fakültesi Tarih Bölümü, 1965-66
- BAYKARA, Tuncer, **Türk Kültür Tarihine Bakışlar**, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı yay., Ankara, 2001.
- BERBER, Engin, **Mütareke Ve İşgal Döneminde İzmir Sancağı**, (Basılmamış Doktora Tezi), D.E.Ü., A.İ.İ.T. Enst., İzmir, 1999.

- BERKES, Niyazi, **Türk Düşününde Batı Sorunu**, Ankara, 1970.
- BORA, Siren, **İzmir Yahudileri Tarihi 1908-1923**, İstanbul, 1995.
- CEVAT SAMİ- HÜSEYİN HÜSNÜ, **İzmir 1905**, (Haz. Erkan Serçe), İzmir, 2000.
- ÇADIRCI, Musa, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal Ve Ekonomik Yapıları**, TTK yay., Ankara, 1991.
- ÇAVDAR, Tefik, **Türkiye’de Liberalizmin Doğuşu**, Uygarlık yay., Ankara, 1981.
- ÇELİK, Bilgin, **Cumhuriyet Dönemi’nde Aydın’ın Sosyo-Ekonomik, Kültürel Yapısı (1923-1950)**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), D.E.Ü. A.İ.İ.T. Enst., İzmir, 1996.
- ÇELİK, Birten, **Türkiye’de İşçi Hareketlerinin Tarihsel Gelişimi (1800- 1870)**, Basılmamış Doktora Tezi, D.E.Ü., A.İ.İ.T. Enst., İzmir, 1999
- DARKOT, Besim, **Türkiye İktisadi Coğrafyası**, İstanbul, 1963
- DEVELLİOĞLU, Ferit, **Osmanlıca- Türkçe Ansiklopedik Lügat**, 17. Baskı, Ankara, 2000
- DURU, Cihan - TURAN, Kemal - ÖNGEOĞLU, Abdurrahman, **Atatürk Dönemi Maliye Politikası**, 1.Kitap, Tisa yay., Ankara 1982.
- DÖNMEZ, Nazlı, **Hizmet Gazetesine Göre İzmir 1891-1892**, (Basılmamış Lisans Tezi), Ege Üniv. Edeb. Fak., İzmir, 1982.
- ERDOĞRU, M. Akif, **19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Hafta Pazarları Ve Panayırlar**, İzmir 1999.
- DÖNMEZ, Nazlı, **Hizmet Gazetesine Göre İzmir 1891-1892**, Lisans Tezi, (Dan. Prof. Dr. Zeki Arıkan), Ege Üniv., İzmir, 1982
- ERKAL, Ali, **İzmir Kızlarağası Hamı**, İzmir, 1996.

- ELDEM, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul, 1970.
- Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, VIII, Üçdal Neşriyat, İstanbul, 1985.
- GOFFMAN, Daniel, **İzmir ve Levanten Dünya ( 1550-1650 )**, İstanbul, 1995.
- GÖKBEL, Asaf - ŞÖLEN, Hikmet, **Aydın İli Tarihi**, I, Aydın, 1936.
- GÖNEY, Süha, **Büyük Menderes Bölgesi**, İstanbul Üniv. yay., İstanbul, 1982.
- GÜLMEZ, Nurettin, **Kurtuluş Savaşı'nda Anadolu'da Yeni Gün**, Ankara, 1999.
- GÜNEŞ, Günver, **Hizmet Gazetesine Göre İzmir (1893-1894)**, (Basılmamış Lisans Tezi), Ege Üniv. Edeb. Fak., İzmir, 1987.
- GÜRSOY, Melih, **Tarihi, Ekonomisi Ve İnsanları ile Bizim İzmirimiz**, Metis yay., İzmir, 1993
- GIRAUD, Edmund H., **Family Records- A Record Of The Origin And History Of The Giraund And Whittall Families Of Turkey**, London, 1934
- HÜSEYİN RIFAT, **Aydın Vilayeti 1330 Sene-i Maliyesi Ticaret Rehberi- İzmir 1914**, yay., Erkan Serçe, Akademi yay., İzmir, 1997
- İzmir 5000.Yıl**, (Haz: Hamdi Türkmen), ş.y., 2000.
- KARAL, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi**, VII, TTK yay., Ankara, 1983.
- KASABA, Reşat, **Osmanlı İmparatorluğu Ve Dünya Ekonomisi**, Belge yay., İstanbul, 1993.
- KARL VON SCHERZER, **İzmir-1873**, (çev. İlhan Pınar), İ.B.B. Kent Kitaplığı yay., İzmir, 2001.
- KAZGAN, Haydar, **Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali**, İstanbul, 1995.
- KEYDER, Çağlar, **Dünya Ekonomisi İçinde Türkiye 1923- 1929**, Ankara, 1982

- KIRAY, Emine, **Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, 2. Baskı, İstanbul, 2003.
- KIRAY, Mübeccel B., **Örgütlemeyen Kent: İzmir**, İstanbul, 1998.
- KIEPERT, H., **Spezialkarte Von Westlichen Kleinasien**, Berlin, Verlag Dietrich Reimer, P.X, 1892
- KURMUŞ, Orhan, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Savaş yay., Ankara,1982.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., **15 Ve 16.fAsırlarda İzmir Kazasının Sosyal Ve İktisadi Yapısı**, İzmir, 2000.
- LUTHER, Usha M., **Historical Route Network Of Anatolia (İstanbul- İzmir- Konya), 1550's To 1850's: A Methodological Study**, Ankara, 1989
- MAKAL, Ahmet, **Osmanlı İmparatorluğunda Çalışma İlişkileri: 1850-1920**, İmge yay., Ankara, 1997
- MARTAL, Abdullah, **Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme**, D.E.Ü yay., İzmir, 1999.
- MEHMET ZİYA, **İncir**, İzmir, 1928.
- MÜŞTEREK HAREKAT HARİTASI,- ASKERİ HARİTA (AYDIN- TÜRKİYE)**, Harita Genel Komutanlığı, Ankara, 1984
- NAHUM, Henri, **İzmir Yahudileri**, 2. Baskı, İstanbul, 2000.
- NİZAMÜLMÜLK, **Siyasetname (Siyerü'l- Mülük)**, (çev. Nurettin Bayburtlugil), TTK yay., İstanbul,1998.
- ORTAYLI, İlber, **Osmanlı İmparatorluğu'da Alman Nüfuzu**, 5. Baskı, İletişim yay., İstanbul, 2003.
- ÖZBALKAN, Müslüm- İRİK, Osman, **Tarih Ülkesi Aydın**, Aydın, 2003

ÖZDEMİR, Mehmet, **Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları-Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918- 1920)**, Ankara,1998

**19. Yüzyıl İzmir Fotoğrafları**, (Haz. Çınar Atay), İstanbul, 1997.

PAMUK, Şevket, **100 Soruda Osmanlı Devleti-Türkiye İktisadi Tarihi ( 1500-1914 )**, İstanbul, 1990.

PINAR, İlhan, **Hacılar, Seyyahlar, Misyonerler ve İzmir, Yabancıların Gözüyle Osmanlı Döneminde İzmir:1608-1918**, İ.B.B Kent Kitaplığı yay., İzmir, 2001.

PHİLİPPSON, A., **Reisen Und Fogchungenim Westlichen Kleinasien**, C.4, 1911

QUATAERT, Donald, **Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922**, İstanbul, 2002.

RAMSAY, J. M., **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası**, (Çev. Mihri Pektaş), İstanbul, 1961

RESSAMOĞLU, Lütfi, **Ege Rehberi Aydın İli**, İzmir, 1952.

SAYAR, Ahmet Güner, **Osmanlı İktisat Düşüncesinin Çağdaşlaşması**, İstanbul 2000.

SÉE, Henri, **Modern Kapitalizmin Doğuşu**, Çev. Turgut Erim, İstanbul, 1970

SELEN, Hamit Sadi, **Türkiye Coğrafyasının Anahatları**, Ankara, 1954.

SHAW, Stanford J., **Osmanlı İmparatorluğu Ve Modern Türkiye**, II, Yön yay., İstanbul, 1983.

SOMAR, Ziya, **Yakın Çağların Fikir Ve Edebiyat Tarihimizde İzmir**, 2. Basım, İ.B.B Kent Kitaplığı yay., İzmir, 2001.

SOTİRİYU, Dido, **Benden Selam Söyleyin Anadolu'ya**, çev. Atilla Tokatlı, 10. Baskı, Alan yay., İstanbul, 1994

**Söke Belediyesi Ayrıntılı İl Planı**

SÜRGEVİL, Prof. Dr. Sabri, **Bozdoğan (1919-1923)**, Ege Üniv. yay., İzmir, 1999

- ŞÖLEN, Hikmet, **Aydın İli Ve Yörükler**, CHP Basımevi, Aydın, 1945
- TABAKOĞLU, Ahmet, **Türk İktisat Tarihi**, İstanbul, 1986.
- TAESCHNER, Franz, **Das Anatolische Wegenetz Nach Osmanischen Quellen**, C:1, Leupzing, 1924
- TEKİN, Saadet, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Nazilli**, (Basılmamış Doktora Tezi), D. E. Ü., A.İ.İ.T Ens., İzmir, 1997.
- TEZEL, Yahya S., **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, Yurt yay., Ankara, 1982.
- TOZDUMAN, Arzu, **Aydın Güzelhisarı'nın Sosyal Ve İktisadi Durumu ( 1844)**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İst. Üniv. Sos. Bil. Enst., İstanbul, 1992.
- TEKELİ, İlhan - İlkin, Selim, **Ege'de ki Sivil Direnişten Kurtuluş Savaşına Geçerken Uşak Heyet-i Merkeziyesi Ve İbrahim (Tahtakılıç) Bey**, TTK yay., Ankara, 1989.
- TEXİER, Charles, **Küçük Asya (Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi)**, (çev: Ali Suat), II, Ankara, 2002.
- TOPRAK, Zafer, **Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918**, Ankara, 1982.
- Türkiye İktisat Kongresi 1923- İzmir** , (Haz. A. Gündüz Ökçün), 3. Baskı, Ankara, 1981.
- TÜL, Şükrü, **Büyük Menderes Ovasında Prehistorik Yerleşimler**, Ankara Üniv. Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi, Klasik Arkeoloji ve Çağdaş Anadolu Arkeolojisi Bölümü, Basılmamış Lisans Tezi, 1980-81
- TÜMERTEKİN, Erol, **Ulaşım Coğrafyası**, İstanbul, 1976, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 2053

UZUNTEPE, Gülçin, **Osmanlı İmparatorluğunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) 1856-1897**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniv. Sos. Bil. Enst., Eskişehir, 2000.

VARLIK, Bülent, **19. yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması**, Ankara, 1976.

YAVI, E. – YAVI, N., **Türkiye Cumhuriyeti'nin 75. Yılında Aydın**, Ankara, 1998.

YERASİMOS, Stefanos, **Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye**, II, Belge yay., İstanbul, 2001.

YETKİN, Sabri, **Ege'de Eşkiyalar**, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1996

YILMAZ, Dr. Fikret, - YETKİN, A. Sabri, **İzmir Kent Tarihi**, İ.B.B Kent Kitaplığı yay., İzmir, 2002.

**Yurt Ansiklopedisi**, Cilt 1, İstanbul, 1981

ZİYA LÜTFİ, **İzmir Mıntkası Ticaret ve İktisadiyatı**, İzmir, 1929.

## **B- MAKALELER**

AKDENİZ, Engin, “Büyük Menderes Ovasındaki Prehistorik-Protohistorik Yerleşimler Ve Bunların Ege Dünyasındaki Yeri”, **I. Uluslar arası Aşağı Menderes Havzası, Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi Sempozyumu, Söke-Türkiye**, İzmir, 2002

ARI, Kemal, “Türk Kurtuluş Savaşı'nın Bitiminde İzmir'in Genel Ekonomik Durumu”, **Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi –Kuruluşunun 70.Yılı Dolayısıyla İzmir Sempozyumu-**, I/3, İzmir, 1993.

ARIKAN, Zeki, “Midhat Paşa'nın Aydın Valiliği (Ağustos 1880- Mayıs 1881)”, **Uluslararası Midhat Paşa Semineri- Bildiriler ve Tartışmalar**, Edirne, 1984

ARIKAN, Zeki, “Tanzimat ve Meşrutiyet Döneminde İzmir Basını”, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye**, I, İstanbul, 1985.

- ARIKAN, Z.,- YETKİN, S., “Milli Aydın Bankasının Kuruluşu Ve İlk Faaliyetleri”, **Tariş Tarihi**, İzmir, 1993.
- ARIKAN, Zeki, “Kredi Sorunlarının Çözülmesine Doğru İtibar Kooperatif Bankaları”, **Tariş Tarihi**, İzmir, 1993.
- ARIKAN, Zeki, “İzmir ve Kemeraltı”, **T.E.D Dergisi**, XV, İstanbul, 1997.
- ATAY, Çınar, “Metropolleşmeye Doğru İzmir”, **Ege Mimarlık Dergisi**, II, İzmir, 1991.
- ARICANLI, Tosun, “19.Yüzyılda Anadolu’da Mülkiyet, Toprak Ve Emek”, **Osmanlı’da Toprak Mülkiyeti Ve Ticari Tarım**, (Editörler: Ç. Keyder- F. Tabak), çev: Z. Altok, T.V.Y.yay., İstanbul, 1998.
- BARKAN, Ömer Lütfi, “Şark Ticaret Yolları Hakkında Notlar”, **İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası**, 1/4, İstanbul, 1940.
- BARKAN, Ö. Lütfi, “Şehirlerin Teşekkül ve İnkişafı Tarihi Bakımından: Osmanlı İmparatorluğu’nda İmaret Sitelerinin Kuruluş ve İşleyiş Tarzına Ait Araştırmalar”, **İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası**, XXIII/1-2, 1963.
- BARNES, Hugh And Whittaw, Mark, “The Survey Of Medieval Castles Of Anatolia (1992-1996): The Maeander Region”, **Ancient Anatolia**, Edited: Roger Matthews, Fifty Years’ Work By The British Institute Of Archaeology At Ankara, The British Institute Of Archaeology At Ankara, 1996
- BERBER, Engin, “Yunan Kaynaklarında Kuşadası 1876-1923”, **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23-26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001.
- BEYRU, Rauf, “19. yüzyılın İlk Yarısında İzmir’de Kent İçi ve Kent Çevresi Ulaşım ve Trafik Düzeni”, **Son yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Sempozyumu Tebliğleri**, Haz. Prof. Dr. Tuncer Baykara, İzmir, 1993
- BİLİM, Cahit, “Evliya Çelebi Seyahatnamesinde ve 19. yüzyılda Salnamelerde Ve Arşiv Belgelerinde Söke”, **I. Uluslararası Aşağı Menderes Havzası, Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi Sempozyumu, Söke-Türkiye**, İzmir, 2002.



ÇETİN, Türkan - UYAR, Hakkı “Tariş Üzüm Tarım satış Kooperatifleri Birliği”, **Tariş Tarihi**, İzmir, 1993.

ÇOLAK, Filiz, “Salnamelerde Kuşadası”, **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001

ÇORUH, Selahattin, “Tarihi Şehirlerle Çevrili Aydın”, **Türkiye Turing Ve Otomobil Kurumu**, No. 229, Şubat- 1961

DAĞTAŞ, Lütfü, “Kuşadası’nda Tabaklık”, **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001

DARKOT, Besim, “Aydın”, **İslam Ansiklopedisi**, II, İstanbul, 1961.

DENİZ, Bekir - KÜRÜM, Mükerrerem, “Selçuk (İzmir) Köylerinde Mimari” **Birinci Uluslararası Geçmişten Günümüze Selçuk Sempozyumu**, 4-6 Eylül 1997, İzmir, 1977

DUMONT, Paul, “Tanzimat Dönemi(1839-1878)”, (Haz. Robert Mantran), **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, Çev. Server Tanilli, C: II, Adam yay., İstanbul, 2002.

ERDOĞRU, Mehmet Akif, “16.Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir Ve Çevresi”, **Son Yüzyıllarda İzmir Ve Batı Anadolu Sempozyumu Tebliğleri**, (Haz. Prof. Dr. Tuncer Baykara), İzmir, 1993.

ERGÜL, Ali, “Geçmişten Günümüze Kuşadası’nda Ekonomik Maliyetler Ticaret Ve Turizm”, **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempo\_yumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001.

FRANGAKİS SYRETT, Elena, “İzmir’de Pamuk Ve Kumaş Ticareti”, **Osmanlı’da Toprak Mülkiyeti Ve Ticari Tarım**, (Editörler: Ç. Keyder-F. Tabak), çev: Z. Altıok , T.V.Y. yay., İstanbul, 1998.

FAROQHİ, Suraiya, “İktisat Tarihi (17 ve 18. Yüzyıllar)”, (Haz: Sina Akşin), **Türkiye Tarihi 1600/1908**, III, Cem yay., İstanbul,1997.

- FLEET, Kate, “Görülmeven Osmanlı:Geç Ortaçağ ve Modern Dönemlerde Akdeniz Tarihinin Kayıp Devleti”, **Türkler**, IX, Ankara, 2002.
- GEORGEON, François, “Son Canlanış (1878-Ö1908)”, (Haz. Robert Mantran), **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, çev. Server Tanilli, II, Adam yay., İstanbul, 2002.
- GEZGİN, İsmail - Kutbay, Levent, “Kuşadası ve Çevresinde Yapılan Arkeolojik Yüzev Araştırmaları”, **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001
- GÖKDEMİR, Oktay, Tariş Ve Sosyal Etkinlikler, **Tariş Tarihi**, İzmir, 1993.
- GÖKDEMİR, Oktay, “19.Yüzyıl Sonunda İzmir Ve Çevresinde Tütün Kaçakçılığı”, **Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi- Kuruluşunun 70. Yılı Dolayısıyla İzmir Sempozyumu**, I/3, İzmir, 1993.
- GÜNEŞ, Günver – ÖZKEŞ, Sevilay, “1899 Depremi”, **I. Uluslararası Aşağı Menderes Havzası, Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi Sempozyumu, Söke-Türkiye**, İzmir, 2002.
- GÜNEŞ, Günver, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Aydın”, **Tarih Ve Toplum**, sayı: 239, Kasım- 2003.
- GÜRAN, Tevfik, “Zirai Politika ve Ziraatte Gelişmeler”, **150. yılında Tanzimat**, (Haz. Hakkı Dursun Yıldız), TTK yay., Ankara, 1982.
- GÜRSOY, Melih, “İzmir Sanayisinin Geçmişi Ve Bugünü”, **Son Yüzyıllarda İzmir Ve Batı Anadolu Sempozyumu Tebliğleri**, Haz. Prof. Dr. Tuncer Baykara, İzmir, 1993
- HÜSEYİN AVNİ, “İzmir'den Aydın'a”, **İktisadi Yürüyüş**, Yıl. 4, Cilt. 9, Sayı. 86, 16. 07. 1943

- İNALCIK, Halil, “Modern Avrupa’nın Gelişmesinde Türk Etkisi”, **Osmanlı Ve Dünya, Osmanlı Devleti Ve Dünya Tarihi’ndeki Yeri**, (Haz. Kemal H.Karpat), İstanbul, 2001.
- KASABA, Reşat, “ Batı Anadolu’dan Göçmen Emeği”, **Osmanlı’da Toprak Mülkiyeti Ve Ticari Tarım**, (Editörler: Çağlar Keyder- Faruk Tabak), çev. Zeynep Altıok, T.V.Y yay., İstanbul, 1998.
- KASABA, Reşat, “19. Yüzyıl Ortalarında Batı Anadolu’da Komprador Burjuvazi Var mıydı?”, **Dünya, İmparatorluk ve Toplum, -Osmanlı yazıları-**, İstanbul, 2005
- KASABA, Reşat, “Sivil Toplumun Ekonomik Temelleri: Batı Anadolu Ticaretinde Rumlar (1840-1876)”, **Dünya, İmparatorluk ve Toplum, -Osmanlı yazıları-**, İstanbul, 2005
- KASABA, Reşat, “Batı Anadolu’da Göçer İşçiler (1750-1850)”, **Dünya, İmparatorluk ve Toplum,-Osmanlı Yazıları-**, İstanbul, 2005,
- KELEŞ, Nezahat, “Geçmişten Çağrı”, **Ege Mimarlık Dergisi**, I, İzmir, 1992.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri”, **150. Yılında Tazminat**, Haz. Hakkı Dursun Yıldız, TTK yay., Ankara, 1992.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., “Osmanlı İktisadi Yapısı”, **Osmanlı Devleti Tarihi**, II, Zaman yay., İstanbul, 1999.
- MARTAL, Abdullah, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir’in Sosyo-Ekonomik Yapısında Gerçekleşen Değişmeler”, **Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi Kuruluşunun 70. Yılı Dolayısıyla İzmir Sempozyumu**, I/3, İzmir, 1993.
- MARTAL, Abdullah, “19.Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Ve Batı Anadolu’da Kooperatifçiliğe Yol Açan Ekonomik Gelişmeler”, **Tariş Tarihi**, İzmir, 1993.
- MARTAL, Abdullah – GÖKDEMİR, Oktay, “Tariş Pamuk Tarım Satış Kooperatifleri Birliği”, **Tariş Tarihi**, İzmir, 1993.

- SERÇE, Erkan, “İstatistiklerle İzmir (1917- 1918)”, **Kebikeç Dergisi**, IV/2, Ankara, 1996.
- ŞAHİN, Mustafa “Aydın İlindeki Tarihi İstasyon Binaları Üzerine Bazı Gözlemler”, **I. Uluslararası Aşağı Menderes Havzası, Tarih, Arkeoloji ve Sanat Tarihi Sempozyumu**, Söke-Türkiye, İzmir, 2002
- ÖLMEZ, Funda, “Tralleis’den Bir Gladyatör Anıtı”, **Millet Müzesi İl Yıllığı**, Sayı:1, 1997
- ÖLMEZ, Funda, **Tralleis Nekropolün’den Bir Mezar ve Buluntuları**, Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Abdullah Yaylalı, T.C. Adnan Menderes Üniversitesi Sos. Bil. Enstitüsü, AR-YL-2000-2002
- ÖZGÜN, Cihan, “Milletin Efendisi”, **Orkun**, sayı: 46, Aralık, 2001
- ÖZKAN, Mustafa Kenan, “Kemer Secdegahı Temizlik ve Çevre Düzenleme Çalışmaları”, **8. Müze Kurtarma Kazıları Semineri**, Ankara, 1997
- QUATAERT, Donald., “19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”, **Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi**, c. VI, İstanbul, 1925
- TABAK, Faruk, “Bereketli Hilal’in Batısında Tarımsal Dalgalanmalar ve Emeğin Kontrolü”, **Osmanlı’da Toprak Mülkiyeti Ve Ticari Tarım**, (Ed: Ç. Keyder-F. Tabak), çev: Z. Altıok, T.V.Y yay., İstanbul,1998.
- TEKELİ, İlhan, “Ege Bölgesinde Yerleşme Sisteminin 19.Yüzyıldaki Dönüşümü”, **Ege Mimarlık**, III/4, İzmir, 1992.
- TOYDEMİR, Sait, Aydın Demiryolu, **Demiryol**, Sayı. 7, Nisan- 1952
- YENEROĞLU, Elif, “Aydın Vilayeti Salnamelerinde Kuşadası Kazası”, **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001.
- YETKİN, Sabri, “Kooperatif Aydın İncir Müstahsilleri Anonim Ortaklığının Doğuşu Ve Kooperatifçiliğe Geçiş”, **Tariş Tarihi**, İzmir, 1993.

YETKİN, Sabri, "İzmir'de Veba Salgını (Mayıs- Ağustos 1900)", **Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi –Kuruluşunun 70.Yılı Dolayısıyla İzmir Sempozyumu-**, I/3, İzmir, 1993.

YETKİN, Sabri, "İzmir'de Yüzyıl Öncesinin Bir Salgını Ve Düşündürdükleri", **II. Uluslararası İzmir Sempozyumu- Tebliğler**, (Haz: Prof. Dr. Nemci Ülker), İzmir, 1998.

YILDIRIR, Özlem "Aydın İncir Müstahsilleri Kooperatifinin Yeniden Canlanması", **Tariş\_Tarihi**, İzmir, 1993.

YILMAZ, Serap, "Doğu Akdeniz Ticaretinde Kuşadası'nın Yeri (17-19.Yüzyıllar)", **Geçmişten Geleceğe Kuşadası Sempozyumu (23- 26 Şubat 2000)**, İzmir, 2001.