

İZMİR'DE İLK BUHARLI UN FABRİKASI

Zeki ARIKAN* - Abdullah MARTAL

Giriş

Yerleşik düzene geçen ve tarımla uğraşan insanoğlu, ürettiği tahılı un haline getirebilmek için tarih boyunca çeşitli yöntemler uygulamıştır. Buğday, ya değirmen taşlarıyla ya da dibeklerle ezilerek tüketilebilir hale getirilmiştir. Değirmen taşlarını döndürmek için insan gücünün yerini zamanla hayvanlar almıştır. At gücüyle çalışan değirmenler, Roma'da oldukça yaygındı. İlk su değirmeninin M.Ö. 18 tarihinde Pontus krallığında kullanıldığına ilişkin kayıtlar bulunmaktadır¹. Su değirmenlerinin Bizans İmparatorluğunda da işlediğini özellikle "typika" denilen vakfiyeler ortaya koymaktadır². Su değirmenlerinin giderek Akdeniz dünyasında yaygın biçimde kullanıldığına ve Hindistan'a kadar geniş bir alanda yayıldığına şüphe yoktur. Ancak su değirmenlerinin Ortaçağ'ın sosyal ve ekonomik koşullarına³ bağlı olarak Avrupa feodal düzeninde⁴ oldukça önemli bir yer tutmaya başladığı görülmektedir. Çünkü su, Ortaçağ'da önemli bir enerji haline gelmiş ve yalnız değirmen taşlarının değil, hızar, bıçkı ve diğer çarkların döndürülmesinde temel bir araç işlevi görmüştür. Fernand Braudel, "mekanik ihtilal" (Révolution mécanique) olarak nitelediği bütün teknik gelişmelerin su ve yel değirmenlerinin hızlı bir biçimde artışına ortam hazırladığını vurgulamaktadır⁵. Su değirmenleri özellikle köylerin çevresinde akarsu boylarına kuruldu. İkinci aşamada da kentlerin yakınlıklarına sıralandı.⁶

* Prof. Dr., Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

1 March Bloch, "Avènement et Conquête du Moulin à Eau", *Annales d'Histoire Economique et Sociale*, VII (1935), s.538

2 Louis Bréhier, *La Civilisation Byzantine*, Paris 1970, s.159.

3 Henri Pirenne, *Histoire Economique et Sociale du Moyen Age*, Paris 1969.

4 Marc Bloch, *La Société Féodale*, Paris 1969.

5 Fernand Braudel, *Civilisation Matérielle, Economie et Capitalisme. XV^e - XVIII^e Siècles*, I, *Les Structures du Quotidien*, Paris 1979, s.308.

6 Braudel, *Civilisation*, I, ss.311 - 312.

Ortaçağ Avrupa'sında değirmen yapımı senyörlerin tekelinde idi. Değirmen yapımına onlar karar veriyor, değirmen taşı ve gerekli malzemeyi de bunlar sağlıyordu. Köylüler ise emekleriyle değirmen yapımına katkıda bulunuyorlardı⁷. Giderek güç kazanan senyörler, fırın, cendere, değirmen, damızlık domuz ya da boğaları kendi tekellerine aldılar. Şarap ve bira satışlarında da belirli dönem için senyörlerin ürünlerine öncelik veriliyordu⁸. Braudel, İran ya da Tibet kökenli olabileceği varsayılan yel değirmenlerinin Avrupa'da su değirmenlerinden sonra ortaya çıktığını belirtmekte ve bu tip değirmenlerin Müslümanlar aracılığıyla Çin, Akdeniz dünyası ve özellikle İspanya'da yapıldığına işaret etmektedir⁹.

Marc Bloch'un, su değirmenleri üzerindeki bugün artık klasikleşmiş makalesinde değindiği gibi, su değirmenlerinin geniş ölçüde işlemeye başlaması, oldukça önemli teknik, ekonomik ve toplumsal sonuçlar doğurdu. İnsan ya da hayvan gücünün yerini su aldı. O zamana kadar görülmeyen bir iş bölümü gündeme geldi. Çünkü tahıl dövücüleri hem değirmencilik hem de fırıncılık yapıyorlardı. Un yapımı ile ekmek üretiminin birbirinden ayrılması Ortaçağ'ın bu "teknik ihtilali"yle sağlanabilmiştir¹⁰.

Osmanlı İmparatorluğuna gelince: Elimizde bulunan Tapu-Tahrir Defterleri, Vakfiyeler, Kanunnameler ve Şer'iyecilleri su, yel, sel, el değirmenlerinin ne kadar yaygın olduğunu ortaya koymakta ve bunların işleyişine ilişkin esasları da tespit etmiş bulunmaktadır. Ayrıca çeltik değirmenlerinin (dink) ve tahunhane denilen yağ değirmenlerinin varlığını da biliyoruz. Bununla birlikte burada bir noktayı belirtmenin gerekli olduğu kanısındayız. Charles Issawi bir araştırmasında eş zamanlı olmamakla birlikte, İngiltere ile Türkiye'deki değirmenlerin sayısını karşılaştırmayı denemiştir. Buna göre, Norman yönetimi altındaki İngiltere'de değirmen sayısı, Kanuni Sultan Süleyman dönemindeki merkezi Osmanlı topraklarına göre daha fazla idi¹¹.

⁷ Braudel, *Civilisation*, I, s.312.

⁸ Marc Bloch, "Avènement et Conquête", göst. yer,

⁹ Braudel, *Civilisation*, I, ss.312 - 313.

¹⁰ Ayrıca krş. Richard Holt, "The Medieval Mill. A Productivity Breakthrough", *History Today*, 39(1989), ss.26 - 31. Orta ve Yeniçağlarda değirmenlerin Avrupa'da oynadığı sosyal ve kültürel işlevler konusunda bk. Carlo Ginzburg, *Peynir ve Kurtlar, Bir 16. Yüzyıl Değirmencisinin Evreni*, (çev. Aysen Gür), İstanbul 1996, ss.151 - 152.

¹¹ Charles Issawi, "Technology, Energy, and Civilisation: Some Historical Observations", *International Journal of Middle Eastern Studies*, 23 (1991), ss.281 - 289. Issawi'nin bu çalışması görülememiştir; aktaran : Bernard Lewis, *Çatışan Kültürler - Keşifler Çağında Hristiyanlar, Müslümanlar, Yahudiler*, İstanbul 1996, s.14.

Osmanlı İmparatorluğunda ev, değirmen, dükkan ve bağlar mülk olarak kabul ediliyordu¹². Özel mülk kapsamında bulunan değirmenler, bazı Tapu-Tahrir defterlerinde “raiyyet değirmeni” olarak adlandırılıyordu¹³. Bunun yanında değirmenlerin kimi sancaklarda dalyanlar gibi tımar sahibi, sancak beyi ve subaşılara hassa kaydedildiği de görülmektedir¹⁴. Doğrudan doğruya tımar sahibinin geçimine tahsis edilmiş olan bu hassa çiftliklerini¹⁵, tarla ve çayırın dışında bağ, bahçe, meyva ağaçları (özellikle ceviz, kestane vb), zeytinlik gibi alanları ve değirmenleri de kapsadığını belirtmek gerekir. Bistra A. Cvetkova, XV. yüzyıl ortalarına ait bir Tapu-Tahrir defterinden yola çıkarak bu konuda dikkate değer ayrıntılar vermektedir¹⁶. Özel mülkiyet kapsamında bulunan değirmenler, vakfedilebiliyor ve bu yolla vakıflara önemli gelir sağlıyordu¹⁷.

Fatih Kanunnamesinde değirmenler, dolap değirmeni, karaca değirmeni¹⁸, ve yel değirmeni olarak üç tipe ayrılmaktadır. Aynı zamanda bu değirmenlerden alınacak vergilerin ayrıntıları da belirtilmektedir. Buna göre dolap değirmenlerinden Edirne mudduyla¹⁹ 1 mud alınırdı ki, bunun yarısı buğday ve yarısı arpa idi.. Karaca değirmenin bir gözünden tam yıl yürüyenden 1 mud, altı ay işleyenden yarım mud alınıyordu²⁰. Yel değirmeninden ise yılda yarım mud bir vergi alınıyordu.

-
- ¹² N. Beldiceanu-İrene Beldiceanu-Steinherr, *Recherche sur la Province de Qaraman, Etude et Actes*, Leiden, 1968, s.33.
- ¹³ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Tapu-Tahrir (TT)*, 30; Hamit Suraiya Faroqhi, “Rural Society in Anatolia and the Balkans During the Sixteenth Century I”, *Turcica*, IX/I(1977), ss.183 - 184.
- ¹⁴ Halil Inalcık, *Hicri 835 Tarihli Suret-i Defter-i Sancak-ı Arvanid*, Ankara 1954, s.XXXI. N. Beldiceanu, *Le Timar dans l'Etat Ottoman (début XIV^e siècle-début XVI^e siècle)*, Wiesbaden, 1980, ss.52 - 54.
- ¹⁵ Ömer Lütfi Barkan, “Timar”, *İslam Ansiklopedisi*, XIII, ss.286 - 333.
- ¹⁶ Bistra A. Cvetkova, “L'évolution du Régime Féodal Turc de la Fin du XV^e Jusqu'au Milieu du XVIII^e siècle”, *Etudes Historiques*, Sofia, 1960, ss.173 - 175. Krş. Fernand Braudel, *Méditerranée et le Monde Méditerranéen a l'Epoque de Philippe II*, Paris 1966, s.64.
- ¹⁷ M. Tayyib Gökbilgin, *XV. - XVI. Asırlarda Edirne ve Paşa Livası Vakıflar, Mülkler, Mukataalar*, İstanbul 1954, ss.163 - 164.
- ¹⁸ Karaca değirmen suyla işleyen değirmen anlamına gelmektedir.
- ¹⁹ “Mudd”, yöreden yöreye değişen hacim ölçüsüdür. Bursa muddu 112.5 litre, Karaman muddu 69.5 litreye eşitti. Fatih zamanında 1 muddun 20 kile kabul edildiği bunun da 513.12 kg. buğdaya, 445 kg arpaya eşit olduğu anlaşılmaktadır. Walter Hinz, *Islamische Masse und Gewichte*, Leiden 1955, s.46.
- ²⁰ Barkan, *XV ve XVI. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Zirai Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları I Kanunlar*, İstanbul 1943, s.391/24.

Eldeki veriler, Anadolu sancaklarındaki değirmenlerin köy, kasaba ve şehirlerin un ihtiyacını karşılayacak sayıda olduğunu göstermektedir. Ancak, XV-XVI. yüzyıl Tapu Tahrir defterlerinde değirmenlerle ilgili kayıtların yanına zaman zaman “harap” şerhinin düşülmüş olması dikkati çekmektedir. Hatta bir sayımdan sonraki sayıma “harap” değirmenlerin sayılarının artmakta olduğu da gözden kaçmamaktadır. Bu “battal” değirmenlerin Tapu-Tahrir defterlerine işlenmiş olması da önemlidir. Nüfusun önemli bir artış gösterdiği, üretimin, dolayısıyla tımar gelirlerinin arttığı bir dönemde birçok değirmenin işlemez bir duruma gelmesi, sözkonusu gelişmeler yanında bir çelişki olarak görülmektedir. Bunda bazı yerlerde su kaynaklarının giderek yetersiz kalmasının önemli bir payı olsa gerektir.

XVI. yüzyıl başlarında, Kanuni Sultan Süleyman’ın saltanatının ilk yıllarında yapılan ve bütün Anadolu sancaklarını kapsayan sayımların sonuçlarına göre bu eyaletteki değirmenlerin toplamı 1450’ye ulaşıyordu²¹. Hamit sancağındaki değirmen sayısı 435 idi²². Manisa kazasının 54 köyünde 117 su değirmeni, 4 sel değirmeni ve 14 dink (çeltik değirmeni) bulunduğu görülmektedir²³ ki bu sayı XVI. yüzyıl boyunca değişmemiştir. Öte yandan Zekeriya Efendi’nin 985 (1577 - 1578)’de yaptığı bir sayımın sonuçlarına göre İstanbul’da 585 değirmen bulunuyordu²⁴. Fakat bu değirmenler, nüfusu 500.000’in üstünde olan²⁵ oldukça kalabalık bir şehre gerekli olan unu öğütmek için yeterli değildi. Bu nedenle, İstanbul’da tüketilen tahılın bir kesimi, İzmit değirmenlerinde öğütülüyordu. İzmit’teki suyun bolluğu, burada birçok değirmenin işleymesini olanaklı kılıyordu²⁶. Trabzon’da Değirmenderesi’nde şehir değirmenlerinin sayısı 84 gözdü. Bu değirmenlerin toplam mukataası 2626 akçayı buluyordu²⁷. Tapu-Tahrir defterlerinde bu değirmenlerin sahiplerinin adları teker teker kaydedilmiştir. Öte yandan bu değirmenlerin bendleri ve arkları bozulduğu zaman değirmen sahipleri, Trabzon’daki yerli Müslüman ve Hıristiyan halkı zorla ve yılda birkaç kez buraya getirterek gerekli onarımların yapılmasını sağlıyorlardı. Şehir halkı bu durumu şikayet etmiş ve bundan sonra hiç kimsenin bu iş için sürülüp

21 BOA, TT 438. Krş. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *438 Numaralı Muhasebe-i Vilayet-i Anadolu (937/1530)*, Ankara 1993.

22 aynı defter, s.326. Z. Arıkan, *XV ve XVI. Yüzyıllarda Hamit Sancağı*, İzmir 1988.

23 Feridun M. Emecen, *XVI. Asırda Manisa Kazası*, Ankara 1989, s.259.

24 Zeki Arıkan, “Şeyhülislam Zekeriyya Efendi’nin İstanbul Sayımı (985 / 1577 - 1578)”, *Tarih Boyunca İstanbul Semineri*, İstanbul 1989, ss.49, 50, 51. Krş. Robert Mantran, *Istanbul Dans le Second Moitié du XVII^e Siècle*, Paris 1962, ss.37 - 66.

25 Robert Mantran, *Istanbul*, ss.37 - 66.

26 Suraiya Faroqhi, *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler*, (çev. Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul 1993, s.97.

27 M. Tayyib Gökbilgin, “XVI. Yüzyıl Başlarında Trabzon Livası ve Doğu Karadeniz Bölgesi”, *Bellekten*, Sayı:102, Ankara 1962, s.308.

kullanılmayacağı, her değirmen sahibinin kendi değirmeni mecrasını temizlemesi gerektiği doğrultusunda ferman sadır olmuştur²⁸.

XVI. yüzyılın başlarında İzmir'de "4'ü harap 4'ü mamur" olmak üzere toplam sekiz değirmenin bulunduğunu Tapu-Tahrir defterleri ortaya koymaktadır²⁹. O tarihlerde İzmir'in ekonomik yapısının geniş ölçüde tarımsal bir nitelik taşıdığını³⁰ gözden uzak tutmamak ve değirmen sayısının da bununla ilgili olduğunu hesaba katmak gerekir.

Tapu-Tahrir defterlerinde ve bu defterlerin içinde yer alan sancak kanunnamelerinde, değirmenlerden alınacak vergiler ayrıntılı olarak belirlenmiş bulunmaktadır. Osmanlı kanunnamelerinin en eskilerinden biri olan ve İstanbul'un fethinden hemen sonra düzenlendiği kabul edilen³¹ Fatih'in reaya kanunnamesi, yukarıda da görüldüğü gibi değirmenleri enerji kaynaklarına göre sınıflandırmış ve bunlardan alınacak vergileri de açıklamıştır. Burada her değirmenden alınacak verginin aynı oluşu da dikkati çekmektedir. Aynı şekilde vaktiyle Sultan Süleyman Kanunnamesi olarak yayınlanan, ancak Fatih ve II.Bayezit dönemleriyle ilgili birçok hükümleri kapsayan kanunname de değirmen resmi ile ilgili olarak şöyle denilmektedir³².

"Anadolu vilayetinin sancaklarında yıl yürüyen değirmenlerden Bursa müddüyle bir müd buğday ve bir müd arpa kaydolunmuştur.

Ancak bazı sancaklarda mezkur galle bahası yıl yürüyen değirmene altmış akça vaz olunmuş galle bahalı olıcak reayaya muzayaka verilmemek için.

²⁸ Gökbilgin, "XVI. yüzyıl başlarında...", s.303. Trabzon için bk. Heath W. Lowry, *Trabzon Şehrinin İslamlaşma ve Türkleşmesi (1461 - 1583)*, İstanbul 1981.

²⁹ BOA. TT, 148, 11.

³⁰ Krş. Daniel Goffman, *İzmir and the Levantine World 1550 - 1650*, University of Washington Press, Seattle and London 1990, ss.3 - 24.

³¹ Halil İnalcık, "Osmanlı Hukukuna Giriş", *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, XIII/2 (1958), ss.116 - 123; krş. aynı yazar "Süleyman the Lawgiver and Ottoman Law", *Archivum Ottomanicum*, I(1969), ss.105 - 135.

³² *Kanunname-i Al-i Osman* (yay. Mehmet Arif), İstanbul 1330, s.31; krş. N. Beldiceanu, *Code de Louis Coutumières de Mehmed II. Kitab-i Qavanin-i Örfiyye-i Osmani*, Wiesbaden 1967, ss.26 - 27; Anna S. Tveritinova, *Sultan I.Selim'in Kanunnamesi*, Moskova 1969; Selami Pulaha-Yaşar Yücel, "I.Selim Kanunnamesi (1512-1520) ve XVI. Yüzyılın İkinci Yarısının Kanunları", *Belgeler*, Sayı:16 (1987), s.29.

Vilayet-i Karamanda dahi bu kanun vaz olunmuştur ve altı ay yürüyene nisf zalik. Vilayet-i mezkurda resm-i asiyab tamam divaniye³³ kaydolunub vakf-ı kurada vakfa hisse yazılmıştır.”

Bu kayıtlardan anlaşıldığına göre; değirmen resmi, XV. yüzyılda özellikle Anadolu sancaklarında aynî olarak tahsil edilmekteydi. XVI. yüzyılda bile vaktiyle Uzun Hasan yönetiminde bulunduğu için uzun süre bu hükümdarın yasalarının geçerli olduğu³⁴ yörelerde de resm-i asiyabın aynen alınması dikkati çekmektedir. Örneğin:

“Ve resm-i asiyab her asiyabdan yılda on altı Amid kilesi³⁵ galle alınır imiş Nısfı buğday ve nısfı arpa ki yıllığı elli altı Osmani akçası olur”³⁶.

Ergani'deki bu uygulamanın benzerini Arapkir'de de görüyoruz:

“Ve resm-i asiyab yıl tamam dönen asiyabdan on altı Arapgir kilesiyle galle alınır imiş ki sekiz İstanbul kilesi olur Nısfı buğday ve nısfı arpa imiş”³⁷.

Bu uygulamaların dışında resm-i asiyab ya da değirmen resmi XVI. yüzyıl kanunnamelerine göre değişik biçimlerde ve oranlarda alınırdı. Ancak genellikle her değirmenin işlediği her ay için beş akça alınması yaygın bir uygulama olarak görülmektedir. Nitekim Mardin sancağı kanunnamesinde bu açıkça belirtilmekte ve *“Ve resm-i asiyab her asiyabdan ayda beşer akça alalar ki yıllığı altmış akça olur”³⁸* denilmektedir.

Hicri 991(1583) tarihli Avlonya sancağı kanunnamesine göre³⁹ yılboyu işleyen değirmenden otuz, altı ay işleyenden ve kebe değirmeninden on beşer

33 Malikane-Divani sisteminin uygulandığı Doğu Anadolu, Suriye Karaman, Sivas vb. gibi yerlerde köylülerin devlete vermek zorunda oldukları toprak haracı, çift, bennak, gerdek, tapu ve ağnam resimleri *divani* adı altında toplanmaktadır. Bu sistemde her köyün malikanesine vakıf ve mülk sahipleri tasarruf etmektedir. Ömer Lütfi Barkan, “Malikane Divani Sistemi”, *Türk Hukuk ve İktisat Tarihîh Mecmuası*, II (1939) ; Irène Beldiceanu-Steinherr, “Fiscalité et Formes de Possession de la Terre Arabe Dans l’Anatolie Preottomane”, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, XIX/3(1970), ss.233 - 322.

34 Barkan, *Kanunlar*, Diyarbakir, Kemah, Çermik, vb.; Nejat Göyünç, *XVI. Yüzyılda Mardin Sancağı*, İstanbul 1969, ss.158 - 163.

35 “Kile yöreden yöreye değişen bir hacim ölçüsüdür. İstanbul kilesi 20 okkaya yani 25.656 kg.’a eşitti. Ayrıca 8 Amid kilesine eşit olan bir Osmanlı kilesi de vardı ki bu da 102.624 kg buğdaya eşitti. W. Hinz, *Islamische Masse*, ss.41 - 42; Halil İnalçık, “Introduction to Ottoman Metrology”, *Turcica*, XV(1983), ss.311 - 348.

36 Barkan, *Kanunlar*, s.150/13 Ergani, 924(1518) tarihli Hasan Padişah Kanunu.

37 Barkan, *Kanunlar*, s.172/8.

38 Göyünç, *Mardin*, s.158.

39 İnalçık, *Arvanid*, s.XXXI.

akça alınır. Siverek'te işleyen değirmenlerden her ay için bir Şahruki⁴⁰ alındığı, bunun da altı Osmanlı akçasına eşit olduğu belirtilmektedir⁴¹. İçel'deki sel suyu ile yürüyen değirmenlerden işlediği süreye göre ayda beş akça üzerinde vergi alınması kanun idi⁴². Bunun yanında bazı yerlerde yılboyu işleyen değirmenden 30 akça alındığı görülmektedir. Nitekim Kavala, Tırhala gibi yerlerde bütün yıl yürüyen değirmenlerden otuz altı ay işleyen değirmenlerden on beş akça alınıyordu. Kimi zaman değirmenlerden bu rakamların çok üstünde bir vergi alındığına da tanık oluyoruz. Nitekim Macaristan'ın bazı yerlerinde yılda değirmen resmi olarak 100 ya da 300 akça toplandığı belirtilmektedir⁴³. Tuna üzerinde kurulmuş bulunan değirmenlerden ise yılda otuz altı akçalık bir vergi tahsil ediliyordu⁴⁴. 1716 tarihli Mora kanunnamesi yalnız su değirmenlerinden değil diğer dolaplardan da alınan vergiler konusunda ayrıntılı bilgiler vermektedir:

*“Resm-i asiyab ki yıl yürüyen değirmenden yüz yirmi ve altı ay yürüyenden altmış ve üç ay yürüyenden otuz akça alınur ve ipek dolabından ellişer akça alınur ve rugan-ı zeyt değirmeninden elli akça ve furun-ı kireç altmış akça ve çölmek ve bardak ve kiremit furunlarından otuzar akça alınur”*⁴⁵.

İmparatorluğun Suriye sancaklarında değirmen resmi bütün yıl işleyen değirmenler için genellikle altmış akça, altı ay işleyen değirmenler için de otuz akça olarak belirlenmişti⁴⁶. Ancak el değirmenleri vergi kapsamı dışında

40 Şahrüh (1404 - 1446) adına basılan para. Bk. İbrahim Artuk, Cevriye Artuk, *İstanbul Arkeoloji Müzeleri Teşhirdeki İslami Sikkeler Kataloğu*, İstanbul 1971 - 1974, II, ss. 872 - 873.

41 Barkan, *Kanunlar*, s.170/5.

42 Barkan, *Kanunlar*, s.50/40.

43 Barkan, *Kanunlar*, s.317/10.

44 Barkan, *Kanunlar*, s.314/10.

45 Barkan, *Kanunlar*, s.329/44; XVI. yüzyıla kanunnamelerde Mora livasında değirmenlerden alınacak vergiler şöyle sıralanmaktadır: “*Ve cümle-i vilayette değirmen kim tamam yıl yürüye altmış akça ve altı ay yürüyenden otuz akça ve çeltik dinginden otuz akça ve çeltik dinginden otuz akça ve kebe değirmeninden yılda on beş akça ve ipek çarhından otuz akça ve kiremitlikten otuz akça ve zeytyağı değirmeninden yirmi akça ve bir bardak zeytyağı alınur...*” (J.C. Alexander, *Toward a History of Post-Byzantine Greece: The Ottoman Kanunnames for the Greek Lands, circa 1500 - circa 1600*, Athens 1985, ss.193- 370.

46 R. Mantran - J. Sauvaget, *Règlements Ficcaux Ottomans, Les Provinces Syriennes*, Beyrouth 1951, s.76.

tutuluyordu. Kudüs ve Gazze livalarındaki değirmenlerden ise vergi alınmıyordu⁴⁷.

Herhangi bir yerde değirmen yapılması herhalde belirli kurallara bağlanmıştı. Sayımdan sonra bir köyün toprağında yapılan değirmenin resmi sipahiye ödenmezdi. Bu resmin mevkufçu tarafından toplanacağı hükme bağlanmıştı. Öte yandan sipahinin, reayanın tasarrufunda bulunan toprak üzerinde yeni değirmen yapılmasına izin verip vermemek hakkını saklı tuttuğu anlaşılmaktadır⁴⁸.

Osmanlı kanunnameleri, Tapu-Tahrir defterleri ve vakfiye kayıtlarından yola çıkarak değirmen resmi konusunda daha ayrıntılı veriler ortaya koymak olanaklıdır. Ancak yukarıda verdiğimiz örneklerin Osmanlı İmparatorluğu'nda değirmen ve değirmen resmi konusunda kabataslak da olsa bir fikir verdiği kanısında olduğumuz için sözü daha fazla uzatmayı gereksiz görüyoruz.

Üzerinde durulması gereken bir nokta da şudur: Bugün ulusal sınırlarımız içinde adları değirmen ve değirmenden türetilmiş yerleşim yerlerinin (köy, mezraa, kom vb.) çokluğu dikkati çekmektedir. 1946 yılında yayınlanmış olan resmi bir kılavuzda, bu sayı 138'dir⁴⁹. Bu sayının yalnız yerleşim yerleriyle ilgili olduğunu belirtmek gerekir. Bunun dışında Türkiye'de pek çok dere, tepe, dağ ve dağılmış iskan yerleri arasında değirmen ve değirmenden türetilmiş yer adlarının oldukça kabarık olması gerekir⁵⁰. Bugün Anadolu'da eski yöntem ve tekniğe uygun olarak işleyen değirmenlerin ayakta durduğu görülmektedir. Ancak diğer değirmenlerin sözgelimi yağ değirmenlerinin örneklerine rastlamak giderek güçleşmektedir⁵¹.

XIX. Yüzyıl Ortalarında İzmir

⁴⁷ W. D. Hütteroth - Kamal Abdulfettah, *Historical Geography of Palestine and Southern Syria in the Late 16th Century*, Erlangen 1977, ss.32- 33.

⁴⁸ "Osmanlı Kanunnameleri", *Milli Tetebbular Mecmuası*, (1331), ss.104-105: "Bir kimsenin timarı toprağında resm-i asiyab defterde hasıl yazılsa ol değirmen bir sene tamam yürürse altmış akça altı ay yürürse otuz akça üç ay yürürse sel değirmenleri ise an beş akça alınur kanundur. Amma ol karyenin toprağında tahrirden sonra sonra değirmen ihdas olunsa resmi sahib-i timarın olmaz mevkufçu resmin alur deyü ahkam-şerif verilür. (Kanun) Resm-i asiyab ve resm-hunzir cemii zamanı harman götürüldüğü zaman itibar olunur. Zeyd tasarrufunda olan tarlada bir değirmen bina etmek istedikte sahib-i arz Zeyd men'e kadir olur mu? - Elcevab: olur".

⁴⁹ İçişleri Bakanlığı, *Türkiye'de Meskun Yerler Kılavuzu*, Ankara 1946, I, ss.296 - 299.

⁵⁰ Fehmi Aksu, *Isparta İli Yer Adları*, Isparta 1936; İbrahim Gökçen, *Tarihte Saruhan Köyleri*, İstanbul 1950; Kültür ve Turizm Bakanlığı, *Türk Yer Adları Sempozyumu*, Ankara 11 - 13 Eylül 1984.

⁵¹ İrfan Unutmaz, "Kaybolmuş Bir Yağ Sıkma Tekniğinin İzinde", *Cumhuriyet Bilim - Teknik*, Sayı:158(17 Mart 1990), ss.14 - 15.

İzmir, XVI. yüzyılın ikinci yarısından başlamak üzere Akdeniz ticaretinin en önemli kavşak noktalarından biri haline geldi⁵². Bunun en önemli nedenlerinden biri Halep'in Doğu-Batı ticaretindeki öneminin azalması ve İran ipeğinin İzmir limanından ihraç edilmeye başlamasıdır⁵³. İzmir, XVI. ve XVII. yüzyıllar arasında yüz yüze kaldığı büyük felaketleri çarçabuk atlatarak Osmanlı İmparatorluğu'nun en büyük ihraç limanlarından biri olma niteliğini korudu⁵⁴. Bunu sağlayan başka etkenlerin varlığını da göz önüne almak gerekir. Herşeyden önce coğrafi konumu dolayısıyla İzmir, Osmanlı döneminde, kuruluş yıllarının bazı kargaşalıkları dışında bir savaş alanı olmaktan çıkmış ve bu nedenle tahribattan uzak kalmıştır. "İkinci derecede ise bu havzada tabiatın yüksek servet kuvvetlerine sahip bulunması keyfiyeti vardı... Bunun için İzmir havzası Tanzimat devrine, diğer Anadolu memleketlerine nisbetle daha müsait şerait içinde çıkmıştır"⁵⁵. Bu hayatın özelliği İzmir havzasının tedrici surette Avrupa sermayedarlarının faaliyetine sahne olmasındadır⁵⁶.

Tanzimat döneminde İzmir'de önemli yatırımlar yapıldığını belirtmek gerekir. 1856 yılında yapımına başlanan ve 1863'te işletmeye açılan İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryollarıyla bu hatların uzantıları (temdidi)⁵⁷, İzmir'in alt bölgesiyle olan ticari ve ekonomik ilişkilerini geniş ölçüde canlandırmış ve bu şehrin limanından yapılan ithalat ve ihracatın artmasında belirleyici bir rol oynamıştır⁵⁸.

Öte yandan İzmir'in ahşap rıhtımı gittikçe artan yükleme ve boşaltma işlemlerini karşılayacak bir durumda değildi. Limanın çağdaş ve gemilerin

- 52 Férmand Braudel, *Méditerranée*, I, s.262; Daniel Goffman, *İzmir*; F.Rougun, *Smyrne Situation Commerciale et Economique*, Paris 1892; Sonia P. Anderson, *Paul Rycout at Smyrna, 1667 - 1685*, Clarendon Press, Oxford 1989; Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century(1700 - 1820)*, Centre for Asia Minor Studies, Athens 1992; A.B. Cunningham, "The Journal of Christophe Aubin: A Report of the Levant Trade in 1812", *Archivum Ottomanicum*, VIII(1983), ss.5-131; Tuncer Baykara, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir 1974, ss.93 - 106; Necmi Ülker, *The Rise of İzmir, 1688 - 1740*, (University of Michigan, basılmamış doktora tezi); Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul 1974.
- 53 Reşat Kasaba, "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri* (Ed. Ç. Keyder, Y.Eyüp Özveren, Donald Quataert), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, ss.1 - 22.
- 54 Kasaba, "İzmir", göst. yer.
- 55 Muhittin, "Türkiye'nin En Mühim Servetlere Sahip İktisat Havzası: İzmir Havzasının Tarihi", *Meslek*, 15 Kanunvevel 1341, Sayı: 9.
- 56 Muhittin, "İzmir Havzasının Tarihi", göst. yer.
- 57 Jacques Thobie, *Intérêts et Impérialisme Français dans l'Empire Ottoman(1895-1914)*, Publication de la Sorbonne, Imprimerie Nationale, Paris, ss.195 - 198, ss.331 - 341.
- 58 Turc-Yourdou de Lausanne, *Smyrne au Point de Vue Géographique, Economique, de l'Instruction Publique, Ethnographique, Historique, Politique*, Lausanne 1919.

doğrudan doğruya yanaşabilecekleri bir rıhtıma kavuşması için 1862 yılında ilk çalışmalar başladı. İnşaat ancak 1867'de kesinleşti. Önce İngilizlere verilen rıhtım inşaatı imtiyazı, Fransa'nın İzmir konsolosu Marquis de Moustier'nin çabalarıyla⁵⁹ Fransız Dussaud kardeşlere verildi. Rıhtım inşaatı 1878'de bitirildi ve bu yeni yapıyla İzmir yepyeni bir kimlik kazandı⁶⁰. Rıhtım Sarıkışla'dan başlıyor, Punta (Alsancak) garına kadar uzanıyordu. Ancak kuzey ve güney vadilerinden İzmir'e gelen demiryollarıyla rıhtım arasındaki mesafe, ihracat ürünlerinin şehir içinden çarçabuk limana ulaşmasını engelliyordu. Aynı güçlük ithal maddeleri için de sözkonusuydu. Çünkü demiryollarıyla iki büyük vadiden gelen ürünler ve dışarıdan yapılan ithalat son derece karmaşık bir ulaşım ağundan geçmek zorundaydı. Sözelimi Aydın ve Kasaba hatlarının taşıdıkları mahsulat, incir, üzüm, palamut, zeytinyağı vb. vagonlardan çıkartıldıktan sonra İzmir'de sayıları 3.000 kadar olan arabalara yükletilerek şehir içindeki daha doğrusu Kemeraltı'ndaki depolara nakledilir, orada hamallar tarafından işlendikten sonra tekrar hamallar, arabalar vasıtasıyla mavnalara götürülür ve nihayet gemilere yüklenirdi⁶¹.

Bütün bu güçlükleri fark eden Aydın Şimendifer Kumpanyası, yüzyılımızın başlarında Punta taraflarında oldukça büyük depolar inşa ederek özellikle incir nakliyatının ağırlığını bu yöne kaydırmaya çalışmıştır. Ancak, İzmir'in ekonomik ve ticari hayatının yüreği olan Kemeraltı'nın⁶² söneceği anlamına geldiğini öne süren esnafın direnmesiyle kumpanyanın bu girişimi sonuçsuz kalmıştır⁶³.

Öte yandan bu ve buna benzer yabancı yatırımların yanında Tanzimat döneminde İzmir'de kısmen yerli diyebileceğimiz *kumpanya veçhile* oluşturulan sermayenin katkılarıyla belirli ölçüde bir sanayileşme hareketinin başladığına tanık oluyoruz. Bu çerçevede İzmir'de pamuklu dokuma, iplik, çuha, kağıt fabrikaları ve dökümhanelerle birlikte gıda sanayiine yönelik olarak açılan işletmelerin sayısı oldukça kabarıktır⁶⁴. Ancak biz burada

59 Jacques Thobie, *Intérêts*, s.132.

60 Mübahat S. Kütükoğlu, "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı", *Tarih Dergisi*, Sayı:32(1979), ss.495 - 558.

61 Muhittin, "İzmir Havzasının Tarihi", *Meslek*, göst. yer.

62 Münir Aktepe, "İzmir Hanları ve Çarşıları Hakkında Ön Bilgi", *Tarih Dergisi*, Sayı:25(1971), ss.105 - 154; W. Müller-Wiener, "Der Bazar von İzmir", *Mitteilungen der Frankischen Geographischen Gessellschaft*, 27/28, 1980/1981, ss.420 - 454; Bozkurt Ersoy, *İzmir Hanları*, Ankara 1991.

63 Zeki Arıkan, "Aydın Şimendifer Kumpanyası ve İncir Nakliyatı", *Tariş'in Sesi*, Kasım 1993.

64 Musa Çadircı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara 1991, ss.361 - 365; Abdullah Martal, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir ve Çevresinde Sanayi ve Ticaret*, (DEÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi) İzmir 1992.

İzmir'de 1849 yılında üretime başlayan ilk buhar değirmeni üzerinde durmak istiyoruz.

İzmir'de İlk Buharlı Değirmen

İzmir vapur değirmeni 1846 yılında üretime geçen İzmir Kağıt Fabrikası'ndan sonra çağdaş teknolojinin ve buhar gücünün uygulandığı ikinci bir işletme olması yönünden dikkati çekmektedir. İzmir'de bir buharlı un fabrikasının kurulmasının gerekçelerini şöyle özetleyebiliriz. Her şeyden önce şehir nüfusunun giderek artması⁶⁵, su ve rüzgar gücüyle çalışan değirmenlerin şehrin un ihtiyacını karşılayamaz bir duruma gelmesi önemli bir etken olarak gözönünde bulundurulmalıdır. Öte yandan gerek İzmir'in içinde gerekse çevresinde bulunan değirmenler, ahalinin zaruri ihtiyaç maddelerinden olan unu öğütmeye yeterli gelmiyordu. Kaldı ki karayoluyla Anadolu'nun içlerinden İzmir'e getirilen un, hem niteliksiz hem de yeterince ince değildi. Nakliye giderleri de unun fiyatının artmasına yol açıyordu. Bu durum doğal olarak unun daha pahalıya satılmasını zorunlu kılmaktaydı. İşte bütün bu sakıncaları gidermek için İzmir'de *kumpanya yani şirket veçhile* bir buhar değirmeninin açılmasına girişilmiştir⁶⁶.

İzmir'de bir buhar değirmeni yapımı için ilk başvuruların 1847 yılında yapıldığı anlaşılmaktadır. 25 Ramazan 1263 (6 Eylül 1847) tarihli bir belgeden anlaşıldığına göre, Midilli ceziresi ahalisinden Mehmet Necip ve Rıza Beylerle Avrupa tüccarından Mimar İstirati ve Manol Desaki Midilli adasında bir buhar değirmeni inşa etmek için "kumpanya veçhile" bir şirket kurmuşlardır. Sözkonusu değirmene şiddetle ihtiyaç duyulduğundan, su ve yel değirmenlerine kesinlikle zarar vermemek ve sahilde kurulmak üzere gerekli

⁶⁵ 1830 genel nüfus sayımı sonuçlarına göre, şehirde 21.837 erkek nüfus bulunuyordu. Çevre köylerin erkek nüfusu ise 9.300 olarak görülmektedir (Enver Ziya Karal, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Nüfus Sayımı*, Ankara 1943). Erkek sayısı kadar kadın olduğu varsayımından hareketle 1830'larda İzmir'de yaklaşık 45.000 kişinin yaşadığını söyleyebiliriz. Çadırcı, "Tanzimat Döneminde İzmir", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Sayı:3(1993), s.74. Bu rakamlar, D. Georgiades'in, İzmir'in nüfusunun XIX. yüzyılın başlarında 30.000 dolaylarında olduğu tespitini doğrular niteliktedir (D. Georgiades, *Smyrne et l'Asie Mineure au Point de Vue Economique et Commerciale*, Paris 1885, 94). XIX.yüzyıl boyunca nüfus, göç ve buna benzer nedenlerle artmış ve yüzyılın ikinci yarısında tahminen 150.000'i geçmiştir. Krş. Bonavantur F. Slaars ve Ikonomos, *İzmir Hakkında Tetkikat* (çev. Arapzade Cevdet), İzmir 1932, s.332.

⁶⁶ *Biavnihi ta'ala Medine-i İzmir'de kumpanya veçhile inşasına ruhsat-ı seniyye erzan buyurulmuş olan vapur değirmeninin tahsil-i keyfiyetini mübeyyin layiha* (Bundan böyle Layiha), Fi 15 C 1265 (8 Mayıs 1849). Taşbaskı olan bu layiha TTK Kütüphanesinde bulunmaktadır: A 1688. Musa Çadırcı tarafından yeni harflerle yayınlanmıştır ("Tanzimat Döneminde İzmir", göst. yer).

izin verilmiştir⁶⁷. Aynı belgeden anlaşıldığına göre, adıgeçen kişiler, İzmir'de de bir vapur değirmeni açmak için girişimde bulunmuşlardır. İzmir'in Punta (Alsancak) semtinde bir buharlı değirmen inşası için yapılan başvurunun metni şudur⁶⁸:

Maruz-ı çaker-i kemineleridir ki,

Bu kulları reaya-yı devlet-i aliyyeden olub Medine-i İzmir'de Punta nam mahalde kain mutasarrıf olduğum arsa-i haliye-i çakeranemde bir bab vapur değirmeni bina ve inşa olunmak ve beşbin guruş icar takdiriyle beher sene Maliye hazine-i celilesine ed-ı ve teslim kılınmak üzere muteber kefil kulları irae olunmak ve bu husus mevadd-ı hayriye ve imar-ı mülk hakkında şerefsunuh ve sudur buyurulan emr-i irade-i hazret-i mülukane iktizasından bulunmuş olduğuna binaen takdim-i arz-ı hal-i çakeraneme ictisar kılındığı muhat-ı ilm-i devletleri buyurulduktaki merahim-i aliyyelerinden mercu ve mutazarrıdır ki keyfiyet ve istida-yı acizanem muvafık-ı rey ve irade-i asafaneleri buyurulduğu halde izin ve ruhsatı havi iktiza eden bir kıt'a emr-i alişan ita ve isdarı hususlarına müsaade-i aliyyeleri erzan ve şayan buyrulmak niyaz ve istidası babında ve her halde emr ü ferman hazret-i min lehülemdir.

Bende

Loli Karabetoğlu Haver kulları

Yapılan başvurunun olumlu karşılandığı ve gerekli ruhsatın verildiği aynı belgede yer alan Meclis-i Ziraat ve Meclis-i Vala-yı Ahkam-ı Adliye'nin aşağıdaki karar suretinden anlaşılmaktadır:

"Meal-i arzihal: Medine-i İzmir'de Punta nam mahalde mutasarrıf olduğu arsa-i haliyesi üzerine beher sene Maliye hazine-i celilesine beşbin guruş vermek üzere müceddeden bir bab vapur değirmeni bina ve inşa etmek için ruhsatı havi emr-i ali itasını niyazından ibaret olup Midilli ceziresi ahalisinden Mehmet Necip ve Rıza Beyler ile Avrupa tüccarından mimar İstirati ve Manol Desaki taraflarından vaki olan istidayı mübeyyin Meclis-i Ziraat ve Meclis-i Ahkam-ı Adliye kararı şerefsunuh buyurulduğundan emr-i hümayun-ı şevketmakrun-ı hazret-i tacidari mucibince şerait üzere derciyle vapur değirmeni inşasına ruhsatı havi isdar buyrulan emr-i ali kaydı misil olmak üzere derkenar olunmuş olmasıyla bu suretin de emsali veçhile tedkikat-ı ruzmerresi isdar buyrulmak üzere..."

Ancak Punta'da üzerinde değirmen kurulması tasarlanan boş arsa sahibinin adı, imtiyaz verilen kimseler arasında geçmemektedir. Kaldı ki bu

⁶⁷ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), ADVN, 29/61 (25 N 1263/6.9.1847).

⁶⁸ BOA, aynı belge.

ilk buharlı değirmenin kurulup işletmeye açıldığı da anlaşılamamaktadır. Çünkü 1849 yılında İzmir'de bir buharlı değirmen inşası için yeni bir girişimde bulunulduğu anlaşılmakta, fakat daha önce kendilerine ruhsat verildiğini gördüğümüz kişilerin adları geçmemektedir. Bu bakımdan, yeni bir belge ortaya çıkıncaya kadar ve kaydı ihtiyatla, İzmir'de ilk buharlı değirmen kurmak için yapılan başvurunun gerçekleşmediğini ileri sürebiliriz. Kaldı ki asıl üzerinde duracağımız buharlı değirmen Punta yani Alsancak'ta değil, Halkapınar'da işletmeye açılmıştır⁶⁹.

1849 yılında, İzmir'de "kumpanya yani şirket veçhile" buharlı bir değirmen kurulması için sayısal verilere dayanan ayrıntılı bir "fizibilite" çalışmasının yapılmış olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre buhar değirmeni 60 beygir gücünde, on iki taşlı ve yılda 420.000 keyl⁷⁰ buğday işleyecek kapasitede olacaktır. Değirmen imtiyazı, İzmir ve çevresini kapsamak üzere 15 yıl olarak belirlenmiştir. Yani bu süre içinde hiç kimseye İzmir ve çevresinde ikinci bir buharlı değirmen imtiyazı verilmeyecektir. Kumpanya, bu imtiyaza karşılık evkaf-ı hümayuna "ruhsatiye" adı altında yılda 8.000 kuruş ödeyecektir. Kumpanyanın, değirmeni kurması, işletmesi, kâra geçmesi için

⁶⁹ Burada şu noktayı belirtmeyi gerekli görüyoruz. Sanayi İhtilali sırasında Osmanlı sanayii Batıdaki gelişmelere benzer bir gelişme süreci izleyemedi (Krş. Mehmet Genç, "18. Yüzyılda Osmanlı Sanayii", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, 2 (1991), ss.99-123). Fakat Sanayi İhtilalinin sonuçlarından bunalan Osmanlı İmparatorluğunda, tam bir başarıya ulaşmamakla birlikte bir sanayileşme çabası görülmektedir. Krş. Ömer Celal Sarç, "Tanzimat ve Sanayimiz", *Tanzimat*, 1, İstanbul 1940; Edward C. Clark, "Osmanlı Sanayi Devrimi" (çev. Yavuz Cezar), *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, XIV/82-84(1976), ss.16-24; Rıfat Önsoy, *Tanzimat Dönemi ve Sanayileşme Politikası*, Ankara 1988; Tefik Güran, "Tanzimat Döneminde Devlet Fabrikaları", *150. Yılında Tanzimat* (haz. H. D. Yıldız), Ankara 1992, ss.235-255. Kuramsal bir yaklaşım için bk. Ahmed Güner Sayar, *Osmanlı İktisat Düşüncesinin Çağdaşlaşması*, İstanbul, 1986. Bu sanayileşme çabaları kapsamında şehirlerde değirmen kurulması girişiminin genel bir eğilim haline geldiğini görüyoruz. Bu konuda ayrıntıya girmeden Manisa'da da 1864 yılında bir buharlı değirmen açılması için girişimde bulunulduğunu belirtmekle yetiniyoruz. Manisa'nın eşraf-ı vücuhundan ve meclis azasından Hacımuratzade Mehmet Efendi mutasarrıf olduğu bir kıta bahçesi içinde on iki at kuvvetinde iki taşlı değirmen ve pamuk çekirdeği temizlemek için yirmi çarklı bir buhar makineli pamuk fabrikası kurmak için izin istemişti. Fabrikalar nizamnamesine uymak, yürürlükte olan ve bundan sonra alınacak bütün zabıta ve maliye nizam ve kavanine tabi olmak koşuluyla bu izin verilmiştir. Bk. BOA, *İrade* (Meclis-i Vala), 23534, Krş. Hilal Ortaç, *Tanzimattan Birinci Meşrutiyete Manisa İdari, Sosyal, Ekonomik ve Demografik Yapı*, (EÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsü basılmamış doktora tezi), İzmir 1996, ss.144 - 145.

⁷⁰ "Keyl, kuru maddelerin ölçümünde kullanılan bir hacim ölçüsü. Şam'da 1 keyl 17 kg buğdaya eşitti. Bu da yaklaşık 22.08 litre idi (Hinz, *İslamische Masse*, s.42). Ancak Osmanlı ölçü sistemi içinde keyl ve kile birbirine karıştırıldığından burada verilen ölçünün kile olabileceği akla gelmektedir. 1841'den sonra Türkiye'de kilenin her yerde 35.27 litre, yani 20 okka olması kabul edilmiştir.

bu on beş yıllık süre yeterli görülmektedir. Avrupa'da ve İngiltere'de bulunan değirmen sahiplerinden gerek sözlü gerek yazılı olarak alınan bilgilere göre, on iki taşlı bir değirmen 24 saat içinde 24 keyl buğday öğütebilmektedir. Bu durumda buğdayın kilesi tahminen 18 kuruştan hesap edilecek olursa; hasunun kıyyesi⁷¹ 46 paraya verilebilecektir. Değirmenin yılda 300 gün işleyebileceği, ancak çeşitli olasılıklar gözönüne alınarak, yıllık çalışma süresinin yalnız 260 gün olarak hesap edildiği görülmektedir. Öğütülen unun 46 paraya verilmesi durumunda bile kumpanyaya zarar gelmeyecektir. Kaldı ki buharlı değirmende elde edilen unun her kıyyesinin maliyeti 2 parayı geçmemektedir. İstanbul'da 58 beygir gücünde on taş vapur değirmeni, devlet tarafından iki kişiye yıllık 700.000 guruşa icara verilmiştir. Değirmenin inşaa masraflarına ve diğer giderlerine rağmen yine de kâr ettiği söylenmektedir. Değirmenin sermayesi beş bin kese⁷² akçadan oluşacak ve bu toplam bin hisseye bölünerek beher hissesi 5 kese akça hesabıyla satılacaktır. Alıcılara kolaylık olmak üzere beher hisselerin akçası on taksitte ödenecektir. On ay içinde gerekli aletlerin ve çarkların getirtilmesinin sağlanacağı ve değirmen binasının tamamlanacağı tahmin edilmektedir. O zaman hisse sahiplerine kumpanya müdürü ve muavinlerinin imzalarını taşıyan kupon denilen matbu senet verilecektir. Hisse sahipleri, hisselerini başkalarına devredebileceklerdir. Ancak bu devir işlemleri kumpanyanın bilgisi dahilinde olacaktır. Değirmen hesapları altı ayda bir gözden geçirilecek ve kârın onda biri ihtiyat akçası olarak ayrılacaktır. İlk aşamada değirmen için yapılacak masrafların dökümü aşağıdaki gibi hesaplanmıştır:

5.000 akçadan sarf olunacak yerler

İngiltere'den getirilecek buhar çarkları	620.000 kuruş
Kazan ve diğer aletler	180.000 kuruş
Arsa alımı ve bina yapımı	450.000 kuruş
Yılda işletilecek sermaye	1.250.000 kuruş
TOPLAM	2.500.000 kuruş

Bunun dışında geriye kalan 2.500 kese sermaye ile bir yılda yapılabilecek ticaretin gelir ve gideri de şöyle hesaplanmaktadır:

⁷¹ Ya da okka: Her biri 3.207 gramlık 400 dirheme eşit, 1.2828 kg.lık ağırlık birimi (Hinz, s.30).

⁷² "Kese", Osmanlı devletinde belirli miktarda altın ve gümüş paranın konulduğu torba demektir. Ancak bu deyim, belirli bir para ünitesi için de kullanılmaktaydı. Bu ünite zaman zaman değişmiştir. 1688'den sonraki yıllarda 50.000 akça bir kese itibar olunmuştur (Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, II, ss.247 - 248).

Gelir

Yılda 260 günde 364.000 keyl öğütülecek buğdaydan beher kile = 18 kıyye hesabıyla hasıl olacak 6.552.000 kıyye unun kıyyesi 46

paradan 7.534.800 kuruş

Bu miktardan hasıl olacak 264.000 kıyye irmiğin 50 paradan

yılda 455.000 kuruş

Elde edilecek 364.000 kıyye kepeğin kıyyesi 10 paradan

91.000 kuruş

TOPLAM 808.000 kuruş

Gider

Yılda 260 gün, günde 1400 keylden, 364.000 keyl buğdayın kilesi 18 kuruştan 6.552.000 kuruş

Maaş ve masraflar yıllık 415.365 kuruş

Evkaf-ı Hümayun hazinesine 8.000 kuruş

Satın alınacak buğday ve satılacak un için % 2 komisyon

131.030 kuruş

TOPLAM 7.106.396 kuruş

Diger giderler

Baş müdür aylığı 2.000 kuruş

2. müdürün aylığı 2.000 kuruş

Muavin-i evvel aylığı 1.000 kuruş

Muavin-i sani aylığı 1.000 kuruş

Defter katibi 1.800 kuruş

1 değirmenci ustası 2.500 kuruş

1 sandıkkar 1.500 kuruş

2 sandıkkar muavini 5 x 2 1.000 kuruş

4 taş bileyici ustası 250 x 4 1.000 kuruş

4 işçi 4 x 250 1.000 kuruş

4 değirmenci 4 x 250 1.000 kuruş

6 hamal 8 x 6 480 kuruş

1 demirci 900 kuruş

1 demirci kalfası	350 kuruş
2 çarkçı 1000 + 1500	2.500 kuruş
Yağ, mum vb. giderler	2.500 kuruş
Maden kömürü	10.000 kuruş
2.500 kese hesabıyla % 2 yangın sigortası aylığı	2.084 kuruş
TOPLAM	34.613 kuruş
YILLIK TOPLAM	415.356 kuruş
<u>Yıllık hasılat</u>	8.080.800 kuruş
<u>Yıllık masraf</u>	7.106.394 kuruş
<hr/>	
Fark	974.404 kuruş
% 10 hesabıyla ihtiyat akçası	97.440 kuruş
Net kazanç	876.964 kuruş

Vapur değirmeni kumpanyasının 15 Cemaziyülahır 1265 (8 Mayıs 1849) tarihli beyannamesine göre, mart ayında başlaması gereken inşaat havaların kötü gitmesi yüzünden aksamış ve hissedarlar tarafından seçilmesi gereken iki muavinin seçimi de gecikmiştir. Daha sonra bu seçim sorunu çözülmüş, Mösyö Edward ile Mösyö Lakonti oyçokluğu ile muavinliğe getirilmiş ve kumpanyanın yönetim kurulu oluşturulmuştur. Ancak hisse senetlerinin tahsilinde bazı zorluklar olduğu anlaşılmaktadır. Bu beyannamenin derkenarında verilen Aralık 1849 tarihli bir şerhte değirmenle ilgili bütün işlemlerin tamamlandığı ve yakında kuruluşun işletmeye açılacağı belirtilmektedir⁷³. Değirmenin 1850 yılı başlarında işletmeye açıldığını söylemek yanlış olmasa gerekir⁷⁴.

İzmir'de çalışmaya başlayan bu ilk buharlı un fabrikasının bir süre sonra zarar etmeye başladığını arşiv belgeleri doğrulamaktadır. Nitekim gurre-i cemaziyülevvel 1270(30 Ocak 1854) tarihli bir belge, sözkonusu işletmenin durumuyla ilgili olarak oldukça ayrıntılı bilgiler vermektedir. Buna göre vapur değirmeni geçici olarak tatil edilmiş, mevsim dolayısıyla su değirmenleri de işlemediğinden İzmir'de büyük bir un sıkıntısı baş göstermiştir. Buna bağlı olarak un fiyatları da epeyce yükselmiştir. Bu sıkıntıyı gidermek için çevre kazalardan un getirilmesi yolları araştırılmış

⁷³ Layiha, s.8.

⁷⁴ Musa Çadırcı, "Tanzimat Döneminde", gös. yer.

fakat bu çabalar olumlu bir sonuca ulaşamamıştır⁷⁵. Hatta üyeleri İzmir ahalisi ve levantenlerden oluşan bir meclis-i umumî teşkil edilmiş ve bu heyet Rumeli ve Berrüşşam taraflarından zahire getirilmesi için dahi girişimde bulunmuştur. Öte yandan Manisa'dan İzmir'e buğday nakline Kaymakam Mehmet Sadık Bey mahalli ihtiyaç gerekçesiyle izin vermemiştir. Daha sonra Mehmet Sadık Bey, baskılar üzerine İzmir'den gelen tüccarın zahire almasına kolaylık göstermiş fakat buğdayın İzmir'e götürülmesini yasaklayarak tekrar Manisa pazarında düşük fiyatla satılmasını sağlamaya çalışmıştır⁷⁶.

Buhar değirmeninin tatil edilmesi, zahire darlığı, çevreden tahıl nakli için yapılan girişimlerin tam bir sonuç vermemesi İzmir'de halkın galeyana gelmesine ve hükümet konağı önünde birikmesine ve orada bulunan kimselere saldırmasına neden oldu. Toplanan kalabalığın dört yüz-beş yüz kişiden oluşması⁷⁷ olayın vahim boyutlara ulaştığını göstermektedir. Halk, buğday fiyatlarının artışı meclis üyelerinin beceriksizliğine bağlayarak Mehmet Ali Ağa'nın dışında diğerlerini istemediklerini dile getirmişlerdir. Bu olaylarla ilgili olarak Mehmet Emin Efendi müfettiş olarak İzmir'e gönderilmiştir⁷⁸. Öte yandan 21 Recep 1270 (27 Nisan 1854) tarihli bir belge, un fabrikasında bir takım sıkıntı ve aksaklıkların bulunduğunu ortaya koymaktadır⁷⁹. Anlaşıldığına göre kumpanya suretiyle inşa ettirilmiş olan un fabrikası bir süre hissedarlar tarafından idare edilmiş, bundan olumlu bir sonuç alınmadığı için olacak, değirmen beş yıllığına Osmanlı uyruğundan Maltas'a ihale edilmiştir. Fakat bu şahıs da kısa sürede iflas etmiş, ancak işletmenin önceki hesapları da görülmemiş olduğundan hissedarlar Meclis-i Vâlâ'ya başvurmuş ve bu arada bir takım yabancı uyruklu kimseler de şirkette pay sahibi olduklarını ileri sürmüşlerdir. Durumu açıklığa kavuşturmak için Meclis-i Vâlâ'da özel bir komisyon oluşturulmuş ve bu komisyonun çalışmalarından anlaşıldığına göre eski yönetimin hesapları görülmemiş olduğu ve Maltas'ın da iflasının kesinleştiği sonucuna varılmıştır. Bu bakımdan ihalenin feshi ve değirmenin açık arttırma ile yeniden ihale edilmesinin uygun olacağı görüşü ağır basmıştır. Bütün bu çalışmalar süresince fabrikanın hükümet tarafından işlettilmesine devam edildiği anlaşılmaktadır. Ancak ne var ki değirmenin pürüzsüzce ihalesi eski hesaplarının görülmesine bağlı olduğundan bütün sorunların çözülmesi gerekmektedir. Bu da en az bir yıllık bir zamana bağlı bulunmaktadır. Bu bakımdan Meclis-i Vâlâ'nın denetimi altında bulunmak üzere hissedarlardan karma bir komisyonun gereğinin yapması ve aynı zamanda sözkonusu

75 BOA, *İrade* (Meclis-i Vâlâ), 13729.

76 Ortaç, *Manisa*, 141.

77 BOA, *İrade* (Meclis-i Vâlâ), 13729.

78 BOA, *İrade* (Meclis-i Vâlâ), 13729.

79 BOA, *İrade* (Meclis-i Vâlâ), 12595.

işletmenin de 1270 Mart'ından (1854) başlamak üzere bir başkasına ihale edilmesinin yerinde olacağı sonucuna varılmıştır. Bu arada sözleşmeye (kontrato) bazı maddelerin eklenmesi uygun bulunmuş ve şirkette 360 hissesi olan Alyoti'nin de oluşturulacak komisyonda yer almasında sakınca görülmemiştir.

Değirmende hissedar olduklarını ileri süren yabancı uyrukluların durumu da açıklığa kavuşturulmuştur. Şöyle ki daha kuruluş aşamasında yapılan sözleşmede "değirmen-i mezkurda ecnebinin hissedar olmaması" şartı yer almış ve yabancıların ancak Osmanlı "tebaasından birinin uhdesine veyahut familyaları üzerlerine olarak" hisse almalarına izin verilmiştir. Maltas ve Alyoti dahi bu çerçevede "Devlet-i Aliyye sıfatında olmak şartıyla" fabrikaya hissedar olmuşlardır. Bundan ötürü yabancı uyruklular ancak "Devlet-i Aliyye sıfatında" bulunmak koşuluyla haklarını elde edebileceklerdir.

Bütün bu çabalara rağmen sözkonusu değirmenin "matlub veçhile işletilmesi ve ilerülemesi hakkında şimdiye kadar olunan tecarib artık ilerüsiçün ümid bırakmamış"⁸⁰. Bu nedenle fabrikanın böyle atıl durmaktansa satılmasının daha yerinde olacağı hatta sözkonusu işletmede en fazla hisseleri olan Arif Hikmet Bey'le Halil Paşa'nın varislerinin vekillerinin dahi bu çözümü uygun buldukları Meclis-i Vâlâ mazbatasından anlaşılmaktadır. Yine bu mazbatadan anlaşıldığına göre değirmenin geçmişe dönük hesapları hâlâ görülememiş ve fabrikanın Galata gümrüğünde saklanan defter ve sair evrakının İzmir'e gönderilmesine karar verilmiştir. Değirmenin satışının uygun bir çözüm olacağı düşünülmeyle birlikte her şeyden önce "herkese emniyet bahş olacak surette" eski hesapların ayrıntılı bir biçimde incelenmesi ve hissedarların ilişkilerinin kesilmesi gerekir. Zira "değirmen ile hissedarının ilişiği kesilmedikçe değirmeni satmak asla mümkün ve kabil" olamayacağı açıktı. Fakat işletmenin satılması konusunu da gözden uzak tutmamak gerekirdi. Bu durumda bir yandan değirmenin hesapları incelenirken öte yandan da satış koşullarının araştırılmasının yerinde olacağı ve sorunun çözümünün İzmir'de kurulacak özel bir komisyona havale edilmesinin uygun olacağı kararına varılmıştır.

Büyük umutlarla işletmeye açılan İzmir'deki bu ilk buharlı un fabrikası, Tanzimat döneminde kurulan birçok fabrikanın akıbetine uğramaktan kurtulamamıştır⁸¹. Nitekim İzmir'de buharlı un değirmeninden önce açılan kağıt fabrikasının da bir süre işletildikten sonra yüzüstü bırakıldığını görüyoruz. İç ve dış koşullar, sermaye birikiminin yetersizliği,

⁸⁰ BOA, İrade (Meclis-i Vâlâ), 19039.

⁸¹ Ali Rıza Seyfi, "İmparatorluk Devrinde Sanayileşme Komedi", *Cumhuriyet*, 31 Temmuz - 9 Ağustos 1939.

Kapitülasyonların bağlayıcı niteliği, yönetimdeki aksaklıklar, teknolojinin yenilenememesi, yabancı ürünlerle rekabet olanaksızlığı vb. nedenler, herhalde bu ilk sanayileşme çabalarını olumsuz yönde etkilemiştir. Raif Nezih, İzmir'deki bu ilk sanayileşme hareketleriyle ilgili olarak şu değerlendirmeyi yapmaktadır:

“Şirketler teşkiline, fabrikalar tesisine doğru, bu sıralarda İzmir'de ilk adımlar atılıyordu. Fakat mübtedilğin o pek muhakkak ve tabii olan beceriksizlik ve tecrübesizliği, bu ilk mühim işleri, alt üst etmek suretiyle derhal kendini göstermişti. Nitekim, ilk açılan un fabrikası, ancak iki okkadan ibaret bir temettü bırakmış, beheri iki bin beş yüz kuruşluk hisse senetlerini hamil bulunan (malumü'l - miktar) hissedarları, acı bir sükutuhayal içinde şaşakalmışlardır. Ve bittabi bu netice karşısında zir ü zeber olan şirket fabrikayı, nihayet bekarların ikametine mahsus bir (han)a tahvil eylemek mecburiyetinde kalmıştır.

Böylelikle şirketin eline, senevi ancak yüz elli lira kadar bir para geçmeye başlamış oluyordu.

Diğer taraftan (amelmande) bir kağıt fabrikası da un değirmeni şekline konularak senevi bir hayli varidat teminine başlamıştır.

İşte, iyice işletilememek yüzünden bir un fabrikasının (han)a tahviline mecburiyet görüldüğü bu sıralarda, bir kağıt fabrikasının da iyice işletilememek yüzünden muattal kalarak, nihayet un fabrikasına tahvili üzerine azim kârlar vermeye başlayışı, şirket ve fabrika işlerinde o zamanlar yukarılara işaret ettiğimiz derece mübtedilik halinde bulunduğumuzu göstermektedir”⁸².

Raif Nezih'in bu yazısı, *Ruzname-i Ceride-i Havadis*'in 17 Şubat 1282 (27 Şubat 1867) tarihli sayısında yer alan İzmir çıkışlı bir habere dayanmaktadır⁸³. Bu habere göre, buharlı un değirmeninin araç ve gereçleri tamamen çürümeye terk edilmiş, buna karşılık kapatılan kağıt fabrikasının yerinde oldukça kazançlı bir biçimde işleyen yeni bir un değirmeni açılmıştır. Öte yandan 1870 tarihinde Yani Konstantin'e İzmir'de buharlı un fabrikası kurması için gerekli izin verilmiştir⁸⁴. Bu tarihten sonra İzmir'de buharlı bir un değirmenlerinin sayısının giderek arttığı, vilayet salnamelerinde yer alan ayrıntılardan anlaşılmaktadır. Nitekim 1308 (1890/91) tarihli Aydın Vilayeti Salnamesi'ne göre İzmir'de ikisi yağ, gerisi un olmak üzere toplam 59

⁸² Raif Nezih, *İzmir Tarihi*, İzmir 1927, I/14, 5.

⁸³ Ekler bölümüne bk. Söz konusu gazetenin 28 Şubat 1282 tarihli sayısında yer alan iki hissedarın mektubunda, değirmenin pay sahiplerinden yarısının İngiliz olduğu ileri sürülüyor ve bunların haklarının teslim edilmesi gerektiği üstü kapalı bir biçimde tehdit yoluyla dile getiriliyordu.

⁸⁴ BOA, *BEO*, *Giden*, 545, 14/8.

değirmen bulunuyordu⁸⁵. 1316 ve 1317 (1888 - 1889) tarihli Aydın Vilayeti Salnamesi'ne göre⁸⁶ İzmir'in içinde 13 değirmen vardı. Bunlardan 8'inin su ve ateş ile, 3'ünün ateş ile, ikisinin su ile "müdevver" olduğu belirtilmektedir. 1316 ve 1317 (1898 - 1899) tarihli Aydın Vilayeti Salname'lerinde İzmir'de 13 buharlı değirmen bulunduğu görülmektedir⁸⁷. 1905 verilerine göre, sözkonusu tarihte İzmir'deki buhar değirmenlerinin sayısı 9 idi⁸⁸. 1914 yılında ise buhar değirmeni 12 olarak gösterilmektedir⁸⁹.

Buhar Değirmeni İle İlgili Layıha ve Önemi

Yukarıda, "İzmir'de kumpanya veçhile inşasına ruhsat" verilmiş olan buhar değirmeninin konumunu ayrıntılı olarak açıklayan bir layıhadan söz etmiş ve bu layıhanın içeriğini açıklamıştık. 8 sayfalık bu taşbasması layıhanın nerede basıldığı belirtilmemiştir. Fakat layıhanın bulunduğu Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi'ndeki fişlerde İzmir kaydı yer almaktadır. Ne var ki sözkonusu belgenin içinde basıldığı yeri belirten herhangi bir işaret yoktur. Yalnız İzmir'de ilk Türkçe kitap basımının bu tarihlerde başladığını ve ilk kitapların taşbasma olarak gün ışığına çıktığını belirtmek gerekir⁹⁰. Belki bu layıha da bu arada İzmir'de basılmış olabilir. Eğer bu varsayım doğru ise İzmir'de basılan ilk Türkçe kitabın bu layıha olduğunu ileri sürebiliriz.

EKLER

EK 1

Ruzname-i Ceride-i Havadis, 15 Şubat 1282, no. 351.

Beher hissesi iki bin beş yüz kuruşa olmak üzere malumülmiktar hisseden mürekkep on beş sene müddet-i imtiyaz ile altmış altı tarihinde İzmir'de inşa kılınan vapur değirmeninin numune-i temettüü olarak muntazam bir tahta kutu derununda iki kıyye dakikten maada mahsulat-ı tahniye görülemeyerek ebniyesi muattalan bırakılmış ve bu değirmenin fesh oluncaya kadar durması ve makine edevatının çürüyüp paslandığı bir hal-i harabiyette

- 85 *Aydın Vilayeti Salnâmesi*, İzmir 1308, ss.750 - 751. Vilayetin İzmir sancağında toplam 528 değirmeni vardır. Bunların 173'ü yel değirmenidir. Bergama kazasında toplam 78 olan değirmenlerin çoğu yel değirmeni idi. Bunların 26'sı yağ değirmenidir. Bundan başka Tire'de susam ve zeytinyağı için 3 ve Çeşme'de 8 yağ değirmeni bulunuyordu.
- 86 *Aydın Vilayetinin 1316 Sene-i Hicriyesine Mahsus Salname*, İzmir 1316, s.110.
- 87 *Aydın Vilayetinin 1317 Sene-i Hicriyesine Mahsus Salname*, İzmir 1317, ss.111 - 112.
- 88 *Annuaire Oriental du Commerce*, İstanbul 1905, s.1550.
- 89 *Annuaire Oriental, Commerce, Industrie, Magistrature, Administration*, İstanbul 1914, s.1648.
- 90 Erkan Serçe, *İzmir'de Kitapçılık, 1839 - 1928, -Kitaplar, Kitapçılar, Matbaalar ve Kütüphaneler-*, İzmir 1996; Ömer Faruk Huyugüzel, *1928'e Kadar İzmir'de Çıkmış Türkçe Kitap ve Süreli Yayınlar Kataloğu*, İzmir 1996.

kalması elbette bir sebep-i esasa mebni olup yoksa hessedaranın hissesi bedelati ahz ile yapılmış olan böyle bir ticaretgahın muattal kalmasını hiç bir insaf kabul etmez ve merhamet dahi kail olmaz makuleden olup eğer bunun işlettirilmesi ve istihsal-i menfaat edilmesi mümkün olamıyor ise başka bir surete tahvil olursa salifüzzikr kıyyesi bin iki yüz eili kuruşa gelmiş olan numune-i tahniyenin fiyatı bir az tenezzül etmiş olmasıyla ardı aranmayacağı ve bunun icrası dahi muavenet ve müzaherete menut idüğü varid olan varakadan müstefittir.

Bugünlerde İzmir tarafından gelmiş olan bir zattan bu babda vaki olan tahkikatımıza mebni mahall-i mezkur şimdiki halde han heyetine konularak bazı familya ve bekar iskan ve beytutet ettirilmekte ve bunlardan senevi yüz elli lira miktar icar ahz olunmakta ise de makine edevatının hafif olanları kaffeten ahz ve nakli mümkün olmayanları dahi tahkik kılınmıştır.

İzmir'de amelmande bir kağıt fabrikası da değirmen şekline konularak senevi bir hayli liralık temettü hasıl eylediği sırada bu fabrikanın öyle müşrif-i harap olması teessüfüne bizler dahi hissedarız.

İşbu varakanın cevabı Tasvir-i Efkar'a ait olup sıhhat ve adem-i sıhhati keyfiyetine vukufumuz yoktur.

EK 2

Ruzname-i Ceride-i Havadis, 28 Şubat 1282, no 360

Beher hissesi iki bin beş yüz kuruş olmak üzere İzmir'de inşa olunmuş olan vapur değirmeninin muattal surette bırakıldığına dair bazı tafsilatı mübeyyin ruznamemize geçenlerde verilmiş olan bir kıta varaka derc ile ilân kılınmış idi. Bu kerre mezkur değirmen hissedarlarından iki zat tarafından dahi varid olan varakada ruznamenin bu babda olan ilanının mütalaa kılınmış olmasına nazaran bu suret hakkında eser-i muavenet-i kamilenin revnüma-yı mirat-ı husül olacağını halen ve kalben teşhid eder olduklarından bilmubahase vakıa mezkur değirmenden numune-i tahniye olarak bir iki kıyye miktarı dakikten başka hasılat görmedikleri misillü han şekline konularak icara verilmiş ise de behel-i icarın nerede ve kimlerin yed ve zimmetinde kaldığını dahi malumat alamadıklarını ve bunun hissedaranı yalnız tebaa-ı saltanat-ı seniyyeden olmayup nısıf hissesi sahipleri İngiltere tebaasından bulduklarına binaen bunlar daima temettü ve ticaretini arar adamlar olmaları cihetiyle bu vakte kadar taharriye mecburiyetleri hakkında olacak gayrette tecviz-i imhal eder derecede ipe un sermek gibi ardını aramada kayıtsızlık göstermeyeceklerse de bu değirmen hususunun ne kalıba ifrağ edildiği henüz malum olmadığı ve saye-i inayetvaye-i hazret-i zillullahide kimsenin duçar-ı hasar olmamaklığı tebaa-ı saltanat-ı seniyyeleri hakkında şayan buyrulan rahim ve şefkat-i cenab-ı şehriyarileri mukteza-yı alisinden bulunması cihetiyle şu değirmen hususu hakkında olacak tahkikat

ve muavenet-i celile icrasıyla bir hüsn-i surete rabtı hususları istirham kılınmıştır.

Ruzname bu değirmen hakkında mukaddema vaki olan tahkikatını beyan ve ilan ile elden geldiği derecede ita-yı malumat eylediği gibi hissedaran taraflarından salifüzzikr vukubulan istirhamnameleri ilanı üzerine bir iki güne kadar malumat-ı kafiye alınarak tenşit kılup hissedaran olur ilanının tab ve tahririne muvaffak olacağını memul eder.

EK 3

Aydın Vilayeti Salnâmesi, 1308.

İzmir'de bulunan un fabrikaları