

İZMİR'İN GÖLGESİNDE BİR LİMAN: PHOKAIA

Alperen KILINÇ*

Makale Geliř Tarihi: Aralık 2022

Makale Kabul Tarihi: Aralık 2022

Öz

Phokaia üzerinde yaşadığımız bu topraklarda erken zamanlardan itibaren bir liman olarak belli bir öneme sahiptir. Akdeniz ticaretinin erken ve modern zamanlarında kimi zaman çok parlak dönemler geçiren Liman, zaman zaman da komşusu ve rakibi İzmir limanının gölgesinde varlığını devam ettirmiştir. Bu çalışma Foça Limanının Osmanlı dönemindeki durumunu değerlendirirken, İzmir'in Batı Anadolu'da bir liman kenti olarak yükselişini ve bu değişimin etkilerini gözlemlemeye odaklanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Foça, Liman, Ticari Tarım, Demiryolu, İzmir.

A Port in the Shadow of Izmir: Phokaia

Abstract

Phocaea has played an important role as a port from early times in the lands on which we live. In the early and modern periods of Mediterranean trade, the Port sometimes went through very bright periods and from time to time it continued its existence in the shadow of its neighbour and rival Izmir port. In assessing the situation of Phocaea Port during the Ottoman period, this study focuses on observing the rise of Izmir as a port city in Western Anatolia and the impact of this change.

Key Words: Phocaea, Port, Commercial Agriculture, Railroad, Izmir.

GİRİŞ

Batı Anadolu bölgesi sarp dağların, çetin ovaların ve ılık bir denizin oluşturduğu kendine özgü bir bölgedir. Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde bu bölge sayısız savaşa, eşkıyalık hareketine, kahramanlıklara ve Batı'dan gelen birçok yeniliğe ev sahipliği yapmıştır. Bununla birlikte çalışmamızın konusu olan Foça Limanı bu bölge içerisinde İzmir'in yükselişine kadar ayrıcalıklı bir yer tutmuştur. Limanın bu ayrıcalıklı durumu çok eski tarihlere dayanmaktadır. Nitekim Herodotos kent hakkında şöyle demektedir; *"İonlar, kentlerini bizim yeryüzünde bildiğimiz en güzel gökyüzü altında ve en güzel iklimde kurmuşlardır. Ne daha*

* alperenkn35@gmail.com ORCID No: 0000-0002-4332-5353

kuzeydeki bölgeler ne de daha güneyde kalanlar İonia ile bir tutulamaz.”¹ Bu sözlerden de anlaşılacağı üzere Phokaia daha kuruluş yıllarında coğrafik olarak önemli bir avantajla sahneye çıkmıştır. Bununla birlikte Phokaia kentinin göçler sonucunda kurulması ve en nihayetinde göçlerle gelen bu kimselerin gemi yapımında ustalaşması kentin Akdeniz hakimiyetinde etken bir rol oynamasına sebep olmuştur. Phokaia on iki İon kenti içerisinde elli küreklili gemilerle ilk deniz yolculuğuna çıkan kenttir.²

Phokaia aslında oldukça verimli bir arzalana da sahiptir fakat bölgenin karada hâkim gücü Kimmerler ve Lydia'nın çok güçlü olması nedeniyle Phokaia karada birtakım hareketlere girişmemiştir.³ Bu durum da Phokaia kenti sakinlerini denizlere açılmaya ve bu alanda uzmanlaşmaya götürmüştür. Bilindiği gibi ilerleyen süreçte Phokaia kenti Marsilya, Elea, Alalia gibi birçok koloni kenti kurmuştur. Bununla birlikte Phokaia, İzmir körfezinin en ucunda bulunduğu için buraya gelen gemiler ilk olarak Phokaia'ya uğruyor ve genelde mallarını buraya boşaltıyorlardı. İlkel denizcilik şartlarında elli yedi kilometrekarelik uzunluğa sahip olan körfezi geçip İzmir limanına ulaşmak zaman kaybına neden oluyor ve denizciler buraya uğramak yerine Phokaia limanında işlerini hallediyorlardı.⁴

Pers istilası devrinde ise Perslerin hakimiyetine giren kent önemini hızla kaybetmeye başladı. Nitekim bu hızlı çöküş dönemin vergi listesinde de görülmektedir. İstiladan önce üyesi olduğu Attika-Delos Deniz Birliği'ne üç yüz drahmi vergi veren Phokaia istiladan sonra ancak 200 drahmi verebilmiştir.⁵ Perslerden sonra Makedonların eline geçen şehir yine ekonomik olarak bir silkinme yaşayamamış ve hatta ekonomik anlamda daha da kötüye gitmiştir.

Bizans ve Ceneviz hakimiyetinde Foça, zaman zaman sivrilsen de şap ve tuz ticaretiyle kendini gösteren yerel bir liman haline gelmeye doğru ilerlemiştir. O dönemlerde şap çok önemli bir madde olmakla birlikte çok geniş bir yelpazede kullanılmaktaydı. Foça şapı kaliteli ve bol olduğu için bölgenin geçiminde etken bir role sahipti fakat 16. yüzyıla gelindiğinde şap ticareti eski günlerinde uzaklaşmıştır. Bunun nedeni ise üretimde teknolojilerin değişmesi ve başka yerlerde de şap madenleri bulunmasıdır.

¹ Herodotos 2014,152.

² Arıcı 2014,3.

³ Reobuck 1985,105.

⁴ Magie, 2015,44-45.

⁵ Boyana 2006,44.

1455'te şehir Osmanlı idaresine girdiyse de Osmanlı İmparatorluğu'nun yönetimi altında da eski ihtişamına kavuşamadı.

Bu çalışmada öncelikle Foça Limanının Osmanlı devrindeki durumu ve 19. yüzyılda Batı Anadolu'daki değişimler incelenmiştir. Bununla birlikte bölgedeki demiryolu faaliyetleri, değişen ekonomik koşullar neticesinde ortaya çıkan ticari tarım kavramının etkileri değerlendirilmiş ve bu büyük dönüşümün eski bir liman kentine nasıl bir rol yüklediği değerlendirilmiştir.

Osmanlı Foça'sında İlk Yerleşimler

Osmanlı idaresinde Foça'da ilk yerleşimler klasik düzen olan mahalle sistemine göre başlamamıştır. Sadece nefis-i kale ve 24 haneden bahsedilmektedir. Osmanlı fethinden sonra buranın ahalisinin Türkleştirilmesi gerekmiş ve burası Osmanlı diliyle "şenlendirilmiştir". Aydın, Menemen ve Güzelhisar köylerinden yerli ahali bölgeye getirilerek Foça'da iskân edilmiştir. Zeki Arıkan'ın tespitine göre buraya getirilen ahali "sürgün" yöntemiyle getirilmiştir.⁶ Sürgün yöntemi Rumeli'de de sıklıkla uygulanmış bir yöntemdir. Şenlendirmenin temeldeki amacı bölgeye Müslüman ahali getirerek bölge nüfusunu dengelemektir. Öte yandan 27 hanelik bir ahali de bölgeye dışarıdan gelerek yerleşmiştir.⁷ Ayrıca 4 çadırılık bir yörük aşireti de Foça'da bulunmaktadır.

Müslüman ve Türk unsurların yanında gayrimüslim tebaa da hala burada yaşamaktaydı. 1531 yılına gelindiğinde Foça'nın nüfusuyla ilgili durum şöyleydi; "Hane 207, Müezzın 1, Ehl-i Berat 1, Cemaat Hariç 4, Cemaat-i Yörükân 4, toplam 240. Bu sayıya 122 hanelik gayrimüslim nüfusu eklersek toplam hane sayısı 362'yi bulmaktadır. Bununla beraber her iki Foça'da yerleşim ve nüfus anlamında benzerlik göstermektedir. Yeni Foça iki mahalleden oluşuyordu. Bu mahallelerden biri kalenin içerisinde bir diğeri dışarındaydı. Yeni Foça'nın nüfusuyla ilgili şöyle kaydedilmiştir; "Mahalle-i cami de kala-i Enderun: hane 40, ehl-i berat 1, Kal'a-i Birun, haneha-ı sürgün: 96 toplam: 137, Cemaat-ı zimmiyan 100, Toplam: 238."⁸ Burada dikkat çeken nokta Müslüman mahallesinin birinin tamamen sürgün ahalisinden oluşmasıdır. Ayrıca iki Foça'da da gayrimüslim ahali kale nöbeti ve su yollarının temizliği gibi hizmetleri yapmaları halinde vergiden muaf tutulmaktalardı.

⁶ Arıkan 2017,71.

⁷ Arıkan 2017,71.

⁸ Arıkan 2017,72.

1575 yılına gelindiğine ise Eski Foça'nın mahalle esasına göre dağıldığını görebilmekteyiz. Zeki Arıkan'ın tespitine göre Foça'da nüfusun mahallere göre dağılımı şu şekildedir;

Nefs-i kala-i Karaca Foça;
Mahalle-i Cami: 91 nefer
Cemaat, hariç ez defter: 63 nefer
Mahalle-i Yel değirmeni: 150 nefer
Cemaat, hariç ez defter: 117 nefer
Mahalle-i Hacı Ömer: 7 nefer
Mahalle-i Yeniçeri: 32 nefer
Cemaat hariç ez defter: 27 nefer
Cemaat-i Mustahfazan: 87 nefer
TOPLAM: 574 nefer
Nefs-i kala-i Yenice Foça:
Mahalle-i Cami: 41 nefer
Cemaat hariç ez defter: 12 nefer
Mahalle-i kala-i birun: 49 nefer
Cemaat hariç ez defter: 20 nefer
Cemaat-i Mustahfazan: 95 nefer
Cemaat hariç ez defter: 69 nefer
TOPLAM: 286 nefer⁹

Defter kayıtlarına göre iki Foça'da da nüfus dağılımı bu şekildeydi. Ayrıca yine defter kayıtlarına göre burada zeytincilik, bağcılık gibi faaliyetler yapıyordu. Fakat ekim alanları oldukça yetersizdi. Bu sebeple tarım ürünleri genelde çevre yerlerden satın alınıyordu. Bölgede keçi ve koyun besiciliği de yaygındı. Fakat bundan vergi alınmazdı.¹⁰ İki Foça'da Osmanlı hakimiyetine girdiğinde küçük birer kasabadan farksızdı. Osmanlılar buraya Eski ve Yeni Foça demeye devam etti. Fakat bazen Karaca Foça diyerek Eski Foça'yı kastettikleri de olmuştur. Fetihten sonra Foça'nın yerli halkı sürgün yoluyla İstanbul'a gönderildi. Her iki Foça'da da kale bulunmaktaydı. Eski Foça kalesi oldukça eski bir tarihte yapılmasına rağmen Yeni Foça kalesi daha yeni bir tarihte inşa edilmişti. Zaten Yeni Foça, bir kale olarak meydana çıkmıştı.

Foça kenti vakıfları ise oldukça dikkat çekicidir. Vakıflar klasik çağ Osmanlı ekonomisinde oldukça önemli bir yere sahiptir. Kentlerin veya kasabaların cami, mescit, yol, su, köprü gibi her ihtiyacının giderilmesinde

⁹ Arıkan 2017, 73.

¹⁰ Arıkan 2017,73.

vakıf kurumu etkendir. Nitekim Osmanlı'da bu tarz girişimler Tanzimat zamanına kadar hep yerel kimseler veya kurumlar tarafından halledilmiştir. Bir yere kuyu gerekiyorsa o kuyuyu bölgedeki kimseler hayır yaparak açmış, bir yere mescit gerekiyorsa yine aynı şekilde yapıla gelmiştir. Yeni fethedilen kentlerde vakıf çok önemli bir yer tutar. Çünkü bir kentin Türk-İslam kenti olması için mimari ve sosyokültürel anlamda bir takım değişiklikler geçirmesi gerekmektedir. Bu da ancak vakıflar aracılığıyla yapılabilir.

Vakıflar eseri yaptıktan sonra da o eserin devamı için kalıcı olması için çalışmaya devam ederler. Vakıfların yönetimi bölgeye, yöneticiye göre şekil değiştirse de mutlaka bir vakıf senedi bulunmaktadır. Bu senede göre vakıf, işleyişini düzenler. Vakfın ayakta durması için taşınmaz malların yanı sıra para, zeytinyağı, bal gibi mamuller de vakıflara devredilebilir. Foça'daki bir çok vakfın durumu böyledir. Ayrıca Foça'daki vakıfların katılımcılarının çoğunun kadın olması dikkat çekmektedir.

Foça fethedildikten sonra hemen vakıflar kurulmuş ve hayırseverlerin desteğiyle birçok eser meydana getirmişlerdir. Bir takım vakıflar ise gelir kaynaklarının kuruması nedeniyle hayatta kalamamışlardır. Fakat Foça'da bulunan Fatih Camii, Foça'da faaliyet gösteren vakıfların ortak çabası ve azmiyle ortaya çıkan ve hatta bugün dahi ibadetin devam ettiği bir camidir. Fatih buraya bir yardımında bulunmamış, Camii'nin tüm giderleri halk ve vakıflar tarafından karşılanmıştır. Foça'daki vakıfların kurucuları yeniçeri ağası, kaptan gibi kimselerdir. Ancak bu vakıfların gelir kaynakları oldukça azdır.

Osmanlı İdaresinde Foça Limanı

Bilindiği gibi Ege bölgesi her zaman Akdeniz ticareti açısından stratejik öneme sahip konumdadır. Geçmişten günümüze Ege Denizi deniz ticareti, korsanlık, kara ticareti ve eşkıyalık gibi faaliyetlerin çok sıklıkla görüldüğü yerlerdendir. Akdeniz ticareti 11. yüzyılda Müslüman korsanların akınlarıyla İslam dünyasının hegemonyası altına girdi. Fakat 13. yüzyıldan başlayarak İtalyan Kent Devletlerinin öncülüğünde Batı Dünyası, Akdeniz ticaretinde bütüncül bir yapı sağlayarak hegemonyayı İslam Devletlerinden aldı. Akdeniz bir iç deniz olması nedeniyle hakimiyetin sık sık taraf değiştirdiği bir denizdir. Korsanlık ve eşkıyalık ise bu coğrafyanın her zaman temel problemlerinden bir tanesi olmuştur. Nitekim korsanlığı zaman zaman yapan kimseler gibi korsanlığı bir yaşam biçimi haline getirmiş kimseler de görülmektedir.

Akdeniz kıyıları sarp dağlar ve dağların arasındaki derin vadilerden oluştuğu için bu kıyılar korsanlar için son derece güvenli bir barınak halini almıştı.¹¹ Fakat korsanların karadan destek almadan faaliyetlerine devam etmeleri imkansızdır. Dolayısıyla Müslüman korsanlar Müslüman köylülerden, Hristiyan korsanlar ise Hristiyan köylülerden aldıkları destekle varlıklarını devam ettiriyordu. Kale dizdarları ise çoğunlukla bu suç ortaklığına göz yumardı çünkü kardan pay alıyorlardı. Korsanların başlıca gelir kaynağı ise köle ticaretiydi. Müslümanların köle yapılması kesinlikle yasaklanmış olsa da böyle bir ticaretin varlığı Müslüman kimselerin de köle yapıldığını gösterir.¹² Fakat korsanlar yalnızca köle ticareti yapmıyorlardı. Korsanlar asıl olarak ticaret gemilerine tehlike yaratıyorlardı. Foça ise 15. ve 16. yüzyıllarda korsanlar için çok güvenli bir üs olma niteliği taşıyordu. Fakat limanın işleyişinde bir sorun olmuyordu. Tahminimize göre korsanlar ahalinin desteğinin kesilmemesi için limana dokunmuyor ve serbestçe ticaret devam ediyordu. Limanın korsanlık yüzünden işlevini kaybetmesi en çok onların işlerini bozacaktı çünkü yeni bir sığınak bulmak zorunda kalacaklar ve ahaliyi kendilerine düşman edeceklerdi. Fakat Foça Limanı Osmanlı yönetimine geçtiğinde limanın uluslararası olma özelliği değişti.

Aslında Foça limanı İon, Bizans ve Ceneviz idaresinde uluslararası bir liman olma özelliğine sahipti. Osmanlıların bölgeyi ele geçirmesiyle beraber liman artık bir iç liman halini aldı. Bu değişim Foça ile sınırlı kalmadı. Osmanlı fetih hareketlerinden sonra neredeyse Batı Anadolu'daki tüm limanlar bir iç limana dönüştü. Çünkü Osmanlı devleti genişliyor ve İtalyanlar yavaş yavaş Doğu Akdeniz'den çekilerek buradaki etkinliklerini kaybediyorlardı. Aksine İzmir limanı yavaş yavaş parlamaya başlıyor ve uluslararası bir liman olma yolunda hızlıca yürüyordu. Osmanlı büyüdükçe başkenti İstanbul'da onunla beraber büyümeye devam etti. Mantran'a göre 17.yüzyılda kentin nüfusu 700.000 olarak tahmin ediliyordu.¹³ O çağ için bu rakam oldukça yüksek sayılabilecek bir rakamdı.

Devlet her şeyden önce İstanbul'un iâşesini karşılamak gibi bir politika da geliştirmişti. Bu durum tüm Osmanlı vilayetlerini İstanbul'un artalanı olma konumuna getirdi. Şeker, pirinç, baharat Mısır'dan, et Eflak ve Boğdan'dan, kara üzüm, badem, bal, meyve gibi ürünler ise Batı Anadolu'dan temin ediliyordu. Fakat bunlar yeterli olmuyor dışarıdan da

¹¹ Yapucu 2014,891-905.

¹² Faroqhi 1994,121.

¹³ Arıkan 2017, 86.

mal ithal ediliyordu. Foça ise Ortaçağ'dan beri Akdeniz için buğday tedarikçisi konumundaydı. Yetersiz tarım arazileri sebebiyle buğday burada üretilmiyor yalnızca burada biriktirilip denize açılıyordu. Zaten Foça'nın asıl gelir kaynağı aracılık yaptığı bu ürünlerden kazandığı paralardı. Fakat buğday stratejik bir maldı ve satılması zaman zaman Osmanlı devleti tarafından yasaklanıyordu. Bu gibi ürünler genel olarak "memnu meta" olarak isimlendirilirdi. Buğday, sahtiyan, pamuk, demir, çelik, yelken bezi, barut gibi ürünler bu ürünlerden sayılabilir. Foça'da toplanan buğday ise bu yasak zamanlarında çoğunlukla aracının zarar etmesine neden oluyordu. Yasak olmadığında ise iç piyasa bu ürünlerden çoğunlukla mahrum kalıyor ahali sıkıntıya düşüyordu. Foça meyveleri de İstanbul tarafından sıklıkla aranılıyordu. Dışarıya satıldığında ise sorun teşkil ediyordu. Foça'ya gönderilen bir buyrukta Venedik gemilerine meyve veren Foçalıları uyarması için kadılara şöyle denmişti; "İzmir ve Foça kadılarına hüküm ki Venedik gemileri taht-ı kazanızda kuru meyva ve tereke verdikleri istima olundu. İmdi küffar- ı haksara emre muhalif meyva ve tereke verilmek memnudur... Venedik gemilerine ve ahara tereke vermek memnudur. Venedik gemilerine ahara kuru meyva ve tereke vermeyesiz."¹⁴

Sonuç olarak açıkça görülmektedir ki Foça artık yalnızca İstanbul'un çıkarları için çalışmaya başlamış ve diğer Batı Anadolu limanları gibi artık yalnızca iç pazar öncelikli bir ticaret ağının parçası olmuştur.

İzmir'in Yükselişi

17. yüzyıl başlarında önce Avusturya İmparatorluğu ile ardından Safeviler ile girişilen uzun savaşlar, Osmanlı İmparatorluğunun ekonomisini olumsuz bir şekilde etkiledi. Bu çetin savaşlar insan ve para kaynaklarına büyük bir yük oluşturdu. Askere duyulan ihtiyaç nedeniyle daha önce askerlik yapmamış köylüler de askere alındı. Kısa sürede tüfek kullanmayı ve askerliğe dair genel şeyleri öğrenen bu kimseler seferler sona erince iş bulmada zorlandılar ve birçok eski asker küçük çeteler veya büyük çeteler halinde Anadolu'da dolaşmaya başlayıp köylüleri gasp etmeye başladı. Bu sebeple köylüler güvenlik endişesiyle topraklarını terk etti. Osmanlı İmparatorluğu ise Anadolu'nun demografik yapısının korunması için çabalıyordu. Fakat, Ayanlar aracılığıyla kurmaya çalıştığı düzen Ayanların düzeni suiistimal etmesiyle birlikte bir işe yaramamaya başladı. Bu sayede merkezi yönetimin gücü taşrada gittikçe zayıfladı. Taşra kendi içerisinde bir alternatif güç inşa etti. Örneğin yeniçeriler 1617-18'de

¹⁴ Arıkan 2017,92.

Seferihisar kasabasında kendilerine göre bir düzen kurmuşlardı. Sefere katılmayı reddediyorlar esnaflıkla uğraşıyorlardı. Lonca kurallarına uymuyorlar, malı kendi belirledikleri fiyattan satıyorlardı.¹⁵ Burada yalnızca bir örnekle örneklendirilen durum Batı Anadolu için her yerde yüzlerce örnekle örneklenebilir. 17. yüzyılda Batı Anadolu, eşkıyalar cenneti haline gelmiş ve merkezi otorite bu durumu uzunca bir süre düzeltmemiştir. Eşkıyalık sonunda kaçakçılığı da beraberinde getirdi. Avrupalı tüccarlar da bölgeye ilgi duymaya başladılar.

Daha önce bahsedildiği üzere Osmanlı İmparatorluğu öncelik olarak İstanbul'un işesini dikkate alıyordu. Bu durum zaman zaman malların alındığı şehirlerde/kasabalarda büyük problemlere neden oluyordu. Mal genellikle piyasadan ucuza alınıyordu. Bu durumdan yakınan İzmir ve Foça tüccarları 1564-65'te kuru üzümü ve diğer birkaç malı İstanbul'a satmak yerine başka bir yere sattılar. Bu hareket yetkililerin hoşuna gitmedi ve devlet bu tüccarların depolarını yıkarak mallarına el koydu. Bu önlemi de sık sık yineledi.¹⁶ Fakat o sırada Batı Anadolu kıyıları Avrupalı tacirlerin ilgi odağı haline gelmeye başladı. İtalyanlar sık sık gizlice mal almak için Foça limanına giriyordu. Kadılar "*kefere taifesine*" mal satımının caiz olmadığına dair fetvalar verseler de bu pek işe yaramadı. Ancak bu cılız bir mal akışıydı yüzyılın sonlarına doğru bu mal akışı artmaya başladı. 1550 yılında Avrupa'yı vuran kıtlık ve kötü hasat Avrupalı tüccarları verimli Batı Anadolu topraklarına itti. Osmanlıların tahıl ürünlerini yabancılara satmama politikası nedeniyle Avrupalı tüccarlar başka çıkar yollar aradı ama buldukları yeni çareler de Avrupa'yı doyurmaya yetmedi. 1609'a gelindiğinde Osmanlılar tahıl ticaretine izin verdi. Zaten o tarihe gelene kadar küçük memurlardan sadrazama kadar neredeyse bütün Osmanlı idarecileri yasa dışı tahıl satımına bulaşmıştı.¹⁷

Osmanlı denizcileri Foça gibi birçok yerden sandala yükledikleri malları çevre adalara taşıyarak Avrupalı tüccarlara kaçak bir şekilde satıyorlardı. 16. yüzyılın sonlarından itibaren Hollandalı, İngiliz ve Fransız tüccarlar Venediklilerin yerini almaya başladı. Bunlar ticareti daha sistemli hale getirmeye çalıştılar, bürolar açtılar ve belirli malların ticaretinde uzmanlaşma çabası güttüler. Bu kimseler ise İzmir'i üs olarak kullanıyorlardı. Kaçakçıları İzmir'e çeken tek şey tahıl değildi. Bölgede çokça bulunan balmumu, incir, üzüm gibi maddeler kaçakçıların ilgisini

¹⁵ Goffman 1995, 21.

¹⁶ Goffman 1995 .31.

¹⁷ Goffman 1995,33.

çekiyordu. Bölgede bol bulunduğu için devlet bu ürünlerin satışını yasaklamamıştı. Bir süre sonra sarayda kullanmak için bile kuru meyve bulunmaz oldu ve ancak o zaman yasaklandı. Üzümde de benzer bir durum söz konusuydu. Hristiyan ve Yahudi tüccarlar üzümü şarap yapımı için satın alıyorlardı. 1584'de Midilli, Ayazmend, Eski ve Yeni Foça'da şarap yapmak için üzüm satın alan tüccarlar taze üzüm, kuru üzüm, şıra ve pekmez yapımı için kullanılacak üzüm bırakmamışlardı.¹⁸

1593'te üzümün İzmir, Çeşme, Foça ve Çandarlı dolaylarından başka yerlere gittiğini fark eden devlet, İzmir ve çevresindeki Hristiyan, Musevi ve Müslümanların bu üzümlerden şarap ve rakı yaptığını belirterek, bunun yerine şıra ve sirke yapılarak, çekirdeksiz kuru üzüm, badem ve incirle birlikte İstanbul'a gönderilmesini emretti.¹⁹ Şarap işinde olmayan diğer tüccarlar ise mallarını düşük fiyatlardan devlete satmak istemiyordu. Bu nedenle istifçilik oldukça yaygın bir hale gelmişti. Mallar istifleniyor, mal piyasada azaldığı zaman satıcılar mallarını piyasaya çıkararak daha yüksek karlar ediyorlardı. Buna engel olabilmek için kale dizdarları gibi devlet görevlileri depoları basıp bu işi yapanlara ağır cezalar verseler de Batı Anadolu'daki merkezi otorite boşluğu bu işi kökünden çözmeyi başaramadı.

16. yüzyılda bir de spekülâtör sınıfı ortaya çıkmıştı. Bu kimseler hiçbir kural tanımıyor, yerli üreticiden hemen harman günü bazen de harmandan çok önce ürünleri alıyor ve piyasa dalgalanmalarını fırsat bilerek malları tüccarlara satıyorlardı. Bununla beraber imparatorluk içinde standart bir ölçü birimi uygulamasının tesis edilememiş olması da bir takım zorluklar çıkarıyordu. Değişen ölçü birimleri ticaretin işleyişini duraksatıyordu. Saray kileri için İzmir'e gelip kuru üzüm almak isteyen denizciler burada Halep, İstanbul ve İzmir kantarının farklı olduğunu anladılar, yanlarında getirdikleri devlet ödeneği istenilen miktarda incir ve kuru üzüm alımı için yeterli değildi. Çünkü o para İstanbul kantarına göre ayarlanmış bir paraydı.²⁰ Bununla beraber farklı köylerde farklı tartı mekanizmaları da ortaya çıktı. Ortalık bununla beraber iyice karıştı. Devlet ticaret hususunda bir takım düzenlemeler yapsa da İzmir'i artalanına bağlayan bütün iase ağı boyunca çerçiden, köylüden ve büyük ölçekli tüccarlara kadar herkes bu düzenlemelere karşı çıktı. Devlet karada bazen kaçakçılıkta başarılı olsa da Ege Denizi korsan kaynıyordu.

¹⁸ Goffman 1995,37.

¹⁹ Goffman 1995, 37.

²⁰ Uluçay 1944,126.

Rodosçuk (Tekirdağ) devletin korsanlıkla mücadelede yetersiz kaldığının en güzel örneklerinden biridir. Rodosçuk, Rumeli'den gelen buğdayların ve çevre yerlerden gelen başka mamullerin toplandığı noktaydı. Gemiler İstanbul'a giderken yolda demirlediklerinde burada demirliyor ve demirledikten sonra çoğunlukla soyularak mallarını kaybediyorlardı. 16. yüzyıl sonlarında Mısır'dan gelen buğdayın ve İzmir'den gelen meyvelerin Rodosçuk'ta kaybolması artık normal bir hale gelmişti. Bunun üzerine devlet bu malları taşıyan gemilerin Rodosçuk'ta demirlemesini istemedi. Fakat kaçakçılar ve tüccarlarla işbirliği içerisinde olan denizciler bu fermanı ciddiye almadı. Yabancı tüccarlar İzmir'den gelen yün, demir, soğan, sabun, deri, tereyağı gibi ürünlerle beraber Mısır'dan gelen buğday ve arpayı Avrupa limanlarına taşıyorlardı.²¹ Devlet bu ürünlerin kendi elinden çıkmasına ve böyle ince düşünülmüş bir kaçakçılık ağıyla mücadele etmek zorundaydı. Gemilere askeri personel koyulması gündeme geldi fakat denendiyse de başarılı olmadı. Muhtemelen bu askeri personeller de kaçakçılarla işbirliği içerisindeydi. Bu kaçırılan ürünlerin neredeyse hepsi stratejik değere sahip ürünlerdi. Pamuklu donanma için önemliydi, sahtiyan ise halkın temel giyim maddelerinden biriydi. Meşe palamudu ise debbâğlıkta ana malzemeydi. Kıtlığı çekilen neredeyse bütün ürünlerdeki kıtlığın temel sebebi kargaşa ve kaçakçılıktı. Avrupalı tüccarlar 17. yüzyıl ve sonrasında Batı Anadolu'da üretilen tüm malların İzmir'e akmasıyla beraber dümenlerini buraya kırdılar. 17. yüzyılda Osmanlının da ilgisi İzmir'e akmaya başladı. Çünkü eşkıyalık ve kaçakçılık ciddi bir problemdi ve devlet tebaasının mutsuz olduğunu düşünüyordu.

İzmir'in yükselişi 17.yüzyıla gelindiğinde ani bir parlamayla ortaya çıktı. 15. ve 16. yüzyıllarda bölgeye gelen gezginler İzmir hakkında detaylı tespitler yapmıyor ve buranın değeri hakkında isabetli çıkarımlar yapmıyorlardı. Fakat 17. yüzyıla gelindiğinde seyyahlar ve gezginler İzmir'i farklı bir gözle görmeye başladılar. Çünkü ticari tarım artık şehre bakmayı değil artalana bakmayı öğütüyordu. İzmir'in artalanı da yalnızca Batı Anadolu'nun değil bütün Anadolu'nun en bereketli topraklarından oluşmaktaydı. Nitekim 17. yüzyılın ilk yıllarında İzmir'e gelen George Sandys: İzmir'in artalanını görünce şaşırılmış ve pamuk üretimine hayran kalmıştır.²² Bölgeye gelen başka seyyahlar da Ermeni ipek tüccarlarının bölge ticaretine hareketlilik kattığını söylemiştir. Aslına bakılırsa İzmir'in

²¹ Goffman 1995,41.

²² Goffman 1995,45.

büyümesinin temel sebebi ipek veya pamuk değil, Avrupa'nın batı Anadolu ürünlerinin tümüne artan talebidir. 17. yüzyıla gelindiğinde ise Avrupalı tüccarlar İzmir'e yerleşmeye ve buralarda bürolar açmaya başladılar. İzmir'de merkezi hakimiyet yok denecek kadar azdı ve şehrin etrafından denizi denetleyen bir burç olmadığı için ticaret serbestçe yapılıyordu. Fransızlar, Hollandalılar, İngilizler ve Venedikliler İzmir'e doluşmuştu.

1606'ya gelindiğinde artık İzmir'in liman geliri başlangıçta rekabet ettiği Foça, Seferihisar, Bergama gibi limanları geçmişti. Venedikliler birçok pazarı kaybetmişti. Özellikle Batı Anadolu'da birçok eski pazarlarını kaybettiler. Bunun üzerine bu pazarları İngilizler, Fransızlar ve Hollandalılar doldurmaya başladı. İzmir'e yeni yerleşen Avrupalı tüccarlar çerçiler ve aracılarda birlikte komisyoncular ve toptancılar ağı kurmaya başladılar. Bu kimseler köyleri, beldeleri geziyor ve malları üreticiden istedikleri fiyata alarak tüccarlara ulaştırıyorlardı. Bu kimseler zaten genelde bölgeyi bilen yerli ahalden kimselerdi. Üreticiden satın alınan mallar İzmir'e getirilerek Avrupa'ya ulaştırılıyordu.

Avrupalılar yalnızca malları almakla kalmadı, kimi malların şekillenmesine ve hatta kimilerinin bozulmasına da sebep oldu. Nitekim Urla Sabunu bol zeytinyağı ile yapılan bir sabundu fakat bölgedeki zeytinyağlarının neredeyse hepsinin Avrupa'ya götürülmesi nedeniyle bu sabun da kalitesinde düşüş yaşadı.²³ Bir süre sonra Urla'da sabun üretim faaliyeti sona erdi ve sabunhaneler işlevsiz hale geldi. Avrupalı tüccarların girişimleri Batı Anadolu tarımını da kökünden değiştirdi. Artık tarım ticari tarıma dönüşmüştü. 17. yüzyılın ilk çeyreğinde İzmir'in ticari altyapısının hızlıca gelişmesini bankerler, komisyoncular, aracılarda, tüccarlar körükledi. Bu gibi işlere girişmek isteyen veya İzmir'in canlanmasını bir iş fırsatı olarak gören Arap, Ermeni, Rum, Yahudi ve Türk unsurlar kente dolmaya başladı. Otuz yıl içerisinde İzmir, Batı Anadolu bölgesini her anlamda hegemonyası altına aldı.

1580'de İzmir'in nüfusu iki bin kadardı, 1650'de ise kırk bin nüfuslu bir şehir haline geldi. Hollanda, İngiltere, Fransa ve Venedik konsolosluğu çoktan açılmıştı. 1580'lerde şehrin büyük bir çoğunluğu Türk iken; otuz yıl sonra gayrimüslim unsurlarla Türk unsuru neredeyse eşit hale gelmişti. Aynı değişiklik gümrük vergilerinde de ortaya çıktı 1604'te Çeşme'nin gümrük vergisi İzmir'in neredeyse iki katıyken 4 yıl sonra durum tam tersi olmuştu. Yani artık Batı Anadolu ticareti tek bir elde yani İzmir'de toplanmıştı. Osmanlı İmparatorluğu ise bu durumun karşısındaydı çünkü

²³ Goffman 1995,67.

ticaretin tek bir yerde toplanması devletin klasik politikasına tersti. Fakat yukarıda da bahsedildiği üzere bu yüzyıl içinde Osmanlı Devleti, Batı Anadolu'daki denetimini kaybetti. Celali ayaklanmaları devletin bir süre elini kolunu bağladı. Bu sırada Avrupalı tüccarlar denetim mekanizması olmayan, sağlam bir artalana sahip olan, potansiyelli bir liman olarak İzmir'i gördüler ve bu fırsatı değerlendirdiler. Savaşlar nedeniyle zaman zaman kapanan yolların zıttı olarak İzmir'de böyle bir durum söz konusu değildi. Örneğin kapanan İran yoluna karşın İpek ticareti İzmir üzerinden yapılmaya başlandı. Aslında İzmir'in bahtını döndüren şey başka yerlerde olan savaşlar, kapanan yollar gibi etkenlerdi.

İzmir, Avrupalı tacirlerin dikkatini çektikten sonra artık Goffman'ın değimiyle bir köyden kolonyal bir kente dönüşmeye başlamıştı. Nüfusu artmış, gelirler artmış, çevre kasabaları yutmuş en önemlisi ise merkeze alternatif bir merkez olmuştu. İzmir yükselmeden önce İmparatorluk içerisindeki en önemli kentlerden birisi kesinlikle değildi. İstanbul, Halep, Selanik ve hatta Bursa, her anlamda İzmir'den oldukça öndeydi. İzmir'in sahip olduğu dezavantajlar – konumu, çevredeki limanlar vb.- bir süre sonra avantajları olmaya başladı. Kent kısa sürede çok uluslu bir yere dönüştü ve örgütlenmiş bir ticaret ağıyla Batı Anadolu bölgesinin tüm mallarının geçtiği bir liman haline geldi. Bu geçiş ve gelen tüccarlar hem kültürel hem de maddi bir refah yarattı. 17.yüzyılda İzmir bir yöre limanından uluslararası bir antrepoya dönüştü.

Yabancılar yalnızca ticarete etkin değildi. 18. ve 19. yy'da yerel yöneticiler gayrimüslimlerden olmaya başlamıştı. Şehrin demografik yapısı oldukça değişmişti. Seyahat acenteleri, sigorta şirketleri, bankerler, lüks oteller, sanat galerileri, konsolosluklar, liman işletmeleri şehrin bakir ticaret havzasına sağlam bir giriş yaptı. İzmir'in bu ihtişamlı ve gürültülü yükselmesine karşın Foça ise 17. yüzyıla gelindiğinde korsanların cirit attığı bir iç limandan başka bir şey değildi. Fakat Foça'da da ticaret kesintisiz olarak devam etmekteydi. Osmanlı Devletinin iase ağının bozulması ve ardından gelen kapitülasyonlarla beraber Fransa'nın Osmanlı ülkesiyle ticaret hacmi üç kat artmıştır. Fransız- Foça ticareti buğday ekseninde şekillenmiş ve devam etmiştir.

Demiryolunun Batı Anadolu'ya Girişi ve Değişen Dinamikler

Batı Anadolu ticareti İngilizler, Fransızlar, Hollandalılar ve diğer milletten tüccarların girişimleriyle gün geçtikçe büyümeye devam etti. Ticaretin büyümesi İzmir'i de beraberinde büyüttü. Batı Anadolu'daki

şirketlerin büyük bir kısmı İngilizlere aitti. Nitekim 1840'da İzmir'deki İngiliz ticarethaneleri yüzde 35'lik bir kısmı oluşturuyordu.²⁴

Batı Anadolu bölgesi İngiltere ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaretin en yoğun olduğu bölgelerden biriydi. İzmir ise kervan yollarıyla tüm Anadolu'ya bağlıydı. Bilindiği gibi İngiliz ve diğer milletlerinden tüccarların bölgeye gelişi 17. yüzyılda parlama yaşasa da 18. yüzyılda daha da artış gösterdi. İngiliz Ticaret Dairesi'nin 1850-1913 arasındaki raporlarına göre Türkiye'de ticaret yapmak, fabrika açmak, maden işletmek gibi faaliyetler için kurulan şirketlerin sayısı en az 166'dır ve sermayeleri 10.000 sterlin ile 1.000.000 sterlin arasında değişmektedir.²⁵ Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Türkiye'deki İngiliz yatırımlarının 32 milyon sterlin ve 18,7 milyon sterlin olduğu söylenmektedir. Ancak 24 milyonluk tahmin daha isabetli görünmektedir. Bu 24 milyonun 10 milyonunun Osmanlı borçlarının ödenmeyen bölümü, 5 milyonunun demiryolu yatırımı, kalanın ise bankacılık, madencilik, tarım ve sanayi yatırımı olduğu söylenmektedir.²⁶

Büyüyen yatırımlarla birlikte Osmanlı İmparatorluğu içerisinde İngiliz bürokratların değeri de arttı. 1842 yılında İngiltere büyükelçisi olarak İstanbul'a atanan Stratford Canning, devlet içerisinde sözü dinlenen ve isteği paşayı istediği göreve getirebilen ve beğenmediği kimseleri görevden azledebilen bir kimseydi.²⁷ Tüm dünyada ise sanayi burjuvazisi iktidarda söz söyler hale gelmiş, devletler ise burjuvanın çıkarına göre yatırımların büyümesi için hareket etmeye başlamıştı. Bunun izi İngiltere'de şu şekilde ortaya çıktı; Daha geleneksel bir işleyişe sahip olan ve aslında ticaretin özgürce yapılabilmesine bir bakıma engel olan Levant Company kendi kendini fesh etti. Ardından daha liberal ve sanayi burjuvazisinin tekelinde olan New Levant Free Trading Company kuruldu. Bu şirket kurulduktan sonra çok uzun bir süre geçmeden dağıldı. Fakat bunun sebebi İngiltere değil Türkiye'deki durumdu. Levant Company'nin kendi kendini feshetmesinin ardından Akdeniz ticaretinde büyük bir boşluk ortaya çıktı nitekim bu şirket Akdeniz'e en az bir kere yolu düşmüş neredeyse tüm tüccarların adını duyduğu geleneksel bir şirketti. Şirketin dağılmasının yarattığı boşluk, bölgede ticaret yapan İngiliz tüccarların aile

²⁴ Kurmuş 2012,116.

²⁵ Kurmuş 2012,109.

²⁶ Kurmuş 2012,108.

²⁷ Kurmuş 2012,111.

şirketleri kurması ve bazılarının birleşmesiyle kapatılmaya çalışıldı. Örgütlenen bu şirketler İstanbul, İzmir ve Halep gibi yerlerde ivedilikle subeler açtılar. Bu şirketlerden en önemlisi Whittall ve Ortakları adlı şirketti. 1811 yılında İzmir'e yerleşen Charlton Whittall tarafından kurulan bu şirket daha sonra ortakların da eklenmesiyle birlikte İngiltere-İzmir ticaretinin mihenk taşı haline geldi. Osmanlı tebaasından Rumlar, Ermeniler, Yahudiler ve hatta Türkler bu işlerle çalışmak için İzmir'e akın ediyorlar ve İngilizlere tanınan ticaret serbestliğini elde edebilmek için İngiliz vatandaşlığına geçiyorlardı. 1844 ve 1913 yılları arasında 700'den fazla İzmirli Osmanlı vatandaşının İngiliz uyruğuna geçtiği tahmin edilmektedir. Bu kimseler İngiliz vatandaşı olduktan sonra isimlerini değiştirdikleri için kimliklerini kesin olarak saptayıp ortaya net bir sayı çıkarmak oldukça zordur.²⁸

19. yüzyıla gelindiğinde Fransa, Avusturya, İsviçre artık İngiltere'nin ucuz ihraç mallarıyla rekabet edemedikleri için İngiltere, Türkiye pazarında tek başına kaldı. 1827-1838 yılları arasında Türkiye'den İngiltere'den ithalatının yüzde yüz oranında arttığı görülmektedir. 1827-1832 yıllarında Türkiye yılda ortalama 743.000 sterlin değerinde mal ithal ederken, 1833-1838 yıllarında ortalama 1.543.000 sterlin değerinde mal ithal ediyordu. Her ne kadar 1838 Baltalimanı Ticaret Anlaşması Türkiye'ye giren mallar üzerindeki gümrük vergisini yüzde beşe yükselttiyse de aynı anlaşma ile birlikte bütün iç gümrükler ve yed-i vahit kaldırıldı.²⁹ Bu durum da ticaretin hacmini pek etkilemedi. Genel tabloya bakıldığında anlaşıldığı gibi İzmir ticaret hacmi anlamında oldukça büyük bir potansiyeli içerisinde bulunan bir şehirdi.

Bu bölgede ticaret yapan yerli ve yabancı tüccarlar olası bir demiryolu yatırımının bölgeye katacağı şeylerin karlarına olacağını biliyorlardı. Dolayısıyla uygun yollarla İzmir'in Batı Anadolu'ya bağlanmasını istiyorlardı. Fakat Osmanlı İmparatorluğu'nun bu yıllarda bozulmuş maliyesi ve demiryolu yapımında bir tecrübesinin olmaması nedeniyle bunu Osmanlı'nın tek başına yapamayacağını biliyorlardı. 1855 yılı Temmuz ayında Robert Wilkin bu açığı ve fırsatı görerek 4 ortağıyla birlikte İngiliz büyükelçisinin de desteğiyle demiryolu imtiyazı alabilmek için Osmanlı'ya başvurdu. 1856 yılı Eylül ayında Osmanlı İmparatorluğu yetkilileri Wilkin ve 4 ortağında İzmir-Aydın arasında bir demiryolu imtiyazı verdi. Bu imtiyaza göre demiryolunun ilk bölümü 1860' kadar

²⁸ Kurmuş 2012,119.

²⁹ Kurmuş 2012,125.

bitmiş olacaktı. Bununla birlikte Osmanlı İmparatorluğu, demiryolu inşaatı için ithal edilen ürünlerden vergi almayacaktı. Ayrıca şirket devlete ait olan toprakları, ormanları ve madenleri demiryolu inşası sürecinde bedava olarak kullanabilecekti. Bununla birlikte devlet Aydın demiryolu ile rekabet edebilecek şirketlerin kurulmasını engelleyecekti.³⁰ Robert Wilkin aslen İngiliz kökenli olup İzmir'de ticaret yapan bir tüccardı. Dolayısıyla demiryolu inşa etmek/işletmek gibi faaliyetlerden pek anladığı yoktu. O bu imtiyazı bir fırsat olarak görmüş ve imtiyazın satışından kar edeceğini düşünerek bu işe girişmişti. Pek çok zaman geçmeden de bu imtiyazı başka bir şirkete sattı. Satın alan konsorsiyum Mayıs 1857'de "İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu" adlı bir şirket kurdu.³¹

Bu şirket daha önceki imtiyaz sahiplerinin planlarını beğenmedi. Bundan dolayı yeni mühendisler getirerek yeni planlar çizdirdi. Ardından T. Jackson adlı bir müteahhit ile anlaşarak 1.030.000 sterlin karşılığında demiryolu yapımı kararlaştırıldı. Bu oldukça büyük bir paraydı. Şirketin sermayesinin büyük bir kısmı bu anlaşmaya göre elinden çıkıyordu. Dolayısıyla bu durum Londra borsalarını rahatsız etti ve şirketin pay senetlerinin borsada alınıp satılması bir süreliğine yasaklandı. Bir zaman sonra şirket her biri yirmi sterlin değerinde altmış bin adet pay senedini satışa çıkardı. Bununla birlikte imtiyazın bir sonucu olarak on beş bin pay senedi Osmanlı İmparatorluğu'nun alması için ayrılmıştı. Padişah, beş yüz pay senedini aldı. Fakat pay senedi alması gereken memurlar maaşlarını zamanında alamadıkları ve ekonomik sıkıntılarla boğuştukları için pay senedi almakta zorluk çekiyorlardı. Padişahın teşviki ve yer yer zorlamasıyla Osmanlı Devleti memurları kendi paylarına düşen pay senetlerini kısa bir sürede satın aldı. Fakat taksitlerin neredeyse yüzde doksan beşi ödenmedi.³²

Bu zor durum karşısında demiryolu şirketi borç para almak zorunda kaldı. Fakat adı sanı duyulmamış bu şirket yüksek derecede borç verecek bankelere veya bankalara güvence veremiyordu. Bir süre boyunca para bulamayan bu şirket bono çıkarma yolunu seçti. Osmanlı Devleti bu fikri destekledi ve şirkete bono çıkarma izni verdi. Fakat Londra borsası bu şirketin bonolarına temkinli yaklaştı ve ancak 1861 Nisan ayında bono çıkarma izni verildi. Bonolar indirimli satılsa da istenen randıman alınamadı ve şirket yine para bulamadı. İmtiyaza göre demiryolunun 70

³⁰ Kurmuş 2012,138-139.

³¹ Kurmuş 2012,139.

³² Kurmuş 2012,140.

kilometrelik ilk kısmı 1860'a kadar bitmiş olmalıydı. Fakat şirket 1861' kadar gelindiğinde bile parasal durumunu ve teknik sıkıntıları çözemediği için belirlenen süre içerisinde ilk kısmın inşaatını bitiremedi. Bu durumda imtiyaz gereği Osmanlı İmparatorluğu'nun şirketin sermayesinin bir kısmına, gelirlerine ve imtiyazına el koyma hakkı vardı. Fakat Osmanlı İmparatorluğu şirkete 3 yıl daha ek süre tanıdı. Fakat bu verilen ek süre de şirketin maddi durumunu düzeltebilecek imkanları bulmasına olanak sağlamadı. 1861'den itibaren şirket her gün zarar ediyor ve bütçe açığı veriyordu. 1863'e gelindiğinde şirket 48.946 sterlin açık vermişti.³³ Bu sırada şirket ek gelir bulmaya çalıştıysa da bu da işe yaramadı. Şirket görevlileri son çare olarak Osmanlı yetkilileri ile görüşerek imtiyazları genişletmeyi ve kendilerine kolaylık sağlanmasını talep etti. Üç ay süren görüşmeler neticesinde şirket eski imtiyazlarının üzerine birçok yeni imtiyaz ve geniş haklar elde etti. Osmanlı İmparatorluğunun şirkete duyduğu bu güven şirketin bozulan imajının düzelmesine ve para piyasalarında şirketin güvenilir bir hale gelmesini sağladı. Nitekim 1864'e gelindiğinde şirketin artık borcu yoktu ve gelirleri düzenli bir hale gelmeye başlamıştı. Artık inşaat işleri hızlanabilirdi. Yapım için gerekli makine ve araçlar İngiltere'den getirildi. Demiryolu rayları ise ucuza mal edilebilmek için Kırım Savaşı sırasında askeri amaçlarla kurulan rayların sökülmesi sonucu buraya getirildi. Başmühendisin İngiltere'den gelmesiyle birlikte 1857'de inşaat büyük bir törenle başladı. Fakat inşaat faaliyetleri sırasında bir takım öngörülemeyen girdiler nedeniyle şirket inşaatı durdurdu. Şirket raporları ise ilk kısmın 1860'a kadar bitirileceğini belirtiyordu. Fakat İzmir'de bulunan İngiltere konsolosu başmühendisin yalan söylediğini ve inşaatın 1860'da bitmeyeceğini yazdığı raporda belirtmişti.³⁴ Bu yalnızca inşaat işlerinin aksamasıyla ilgili bir gecikme değildi, Şirketin planları teknik anlamda da dibe vurmuştu. Nitekim yapılan bölgenin büyük bir kısmı çökmüş, kenardaki setler ise dayanamayacak noktaya gelmişti.

1860'a yani 70 km'lik ilk kısmın bitmesi planlanan yıla gelindiğinde yalnızca 30 km'lik geçici yol yapılmış ve birkaç istasyonun duvarları yükseltilmişti. Ardından yukarıda bahsedilen süreç başladı. Osmanlı'nın şirkete verdiği destek yapım işlerini hızlandırdı. 24 Aralık 1860 tarihinde İzmir-Torbalı hattı açıldı. Ardından şirket 14 Kasım 1861'de 70 kilometrelik ilk kısmın inşaatını tamamen bitirdi. Osmanlı İmparatorluğu yetkilileri ise yolları denetlemiş ve olumlu rapor vermişti. Fakat İzmir-

³³ Kurmuş 2012,143.

³⁴ Kurmuş 2012,146.

Aydın demiryolu inşaatı ancak 1866 yılında bitirilebildi. Bu gecikmenin birçok sebebi vardı. Bunlardan bazıları yukarıdaki maddi sıkıntılar ve teknik arızalardı. Fakat bunlardan bir tanesi de kolera ve sıtma gibi salgın hastalıklardı. Nitekim 1865 yılının ilk aylarında bir kolera salgını baş göstermiş ve bu salgın sebebiyle 44 işçi, 14 mühendis ölmüştür. Daha öncesinde de sıtma benzer sorunlar yaşamalarına neden olmuştur.

Yukarıda Osmanlı Devleti yetkililerinin her fırsatta şirketi desteklediğinin örneklerini gördük. Bu desteğin bir diğer sebebi de demiryolunun Batı Anadolu ticaretini artıracığı ve daha çok vergi toplama imkanı doğacağı düşüncesi idi. İç ticaret, dış ticaret, özel tüketim vergileri, gümrük vergileri ticaretin yoğunlaşmasıyla birlikte şüphesiz ki artacaktı. Cidden durum tam da böyle oldu. Osmanlı İmparatorluğunun yaptığı hesap doğru çıktı. Eldeki verilere göre 1873-1877 yılları arasında İzmir gümrüklerinin yıllık geliri 230.000 sterline ulaştı.³⁵ Bu İzmir için bir rekordur ve İstanbul'dan sonra İmparatorluk içinde en yüksek vergi gelirine tekabül ediyordu. Demiryolu her açıdan ticarete iyi gelmişti.

Ticari Tarım – Pamuk Örneği -

Demiryolu bölgeyi yalnızca ulaşım anlamında değiştirmede. Tarımın ticarileşmesini de sağladı. Bilindiği üzere klasik tarım uygulamaları 19.yüzyıla gelindiğinde Avrupa tarafından terk edilmişti. Fakat Osmanlı ülkesinde klasik ve ticari olmayan tarım hala varlığını devam ettiriyordu. Kapitalizmin dayanaklarından biri olan “artı değer” kavramı bazı Osmanlı vatandaşları için bir anlam ifade etmiyordu. Çünkü üretildiği yerde tüketilen ve diğer pazarlara sevkiyat ihtimali oldukça zor ve meşakkatli olan ürünlerin üretildiği bölgelerde meta-para ilişkisinin gelişmesi oldukça zordur. Bir bölgenin kapitalist anlamda gelişmesi için ürettiği ürünü satabilecek bir iç pazara ve dış pazara ihtiyacı vardır. Anadolu tarımında kapitalist gelişmenin ana çizgileri Avrupalı girişimciler tarafından şekillendirilmiştir. Nitekim Emperyalist ülkelerin kendi ihtiyaçlarına göre üretim politikaları nedeniyle, Batı Anadolu'da en çok parayı veren ülkenin istediği mamul üretilmeye başlanmış ve bunun sonucunda da Batı Anadolu çiftçileri satışta da üretimde de o ülkenin boyunduruğu altına girmiştir. Bu duruma en güzel örnek, İngiltere'nin kendi hammadde gereksinimini karşılamak için Batı Anadolu çiftçisine pamuk üretimini teşvik etmesidir.

³⁵ Kurmuş 2012,151.

İngiltere aslında pamuğu Amerika'dan almaktaydı. Fakat Amerikan İç Savaşı'nın başlamasıyla birlikte İngiltere'nin pamuk ihtiyacı karşılanamaz bir hale geldi. Bunun üzerine İngiliz girişimciler faaliyete geçerek yeni ithalat noktaları aramaya koyuldular. Zaten 18.yüzyılda Osmanlı, İngiliz pamuklu sanayinin güvenilir bir hammadde teminatçısı haline gelmişti. Bununla birlikte Türk pamuğunun başlıca ihraç noktası İzmir'di. Fakat 19.yüzyıla gelindiğinde İzmir'den İngiltere'ye ihraç edilen pamuk miktarı azalmaya başladı. Bunun temelde iki nedeni vardı. Birincisi Amerikan pamuğunun daha ucuz ve daha kaliteli olması ikincisi ise satın aldığı pamuk karşısında mamul mal satmak zorunda olmasıydı. Bunlar yüzünden İngiltere pamuk alımında Amerika'yı birinci satıcı konumuna getirdi. Fakat orada da işler iyi gitmeyince, Osmanlı ülkesinden pamuk almak zorunda kaldı. Yukarıda da görüldüğü gibi İngilizlerin pamuk almayı bırakmasından sonra pamuk fiyatları düştü. Bundan dolayı artık tek başına pamuk üretmek güzel kar getirmez oldu ve üretim düştü. İngiltere tekrar pamuk almak istediğinde ise üretimin yetersiz olduğunu ve kendi ihtiyacını karşılayamayacak seviyede olduğunu gördü. Bundan dolayı Batı Anadolu'da pamuk üretimini teşvik edici bir politika izlemeye başladı. 1857 yılında Manchester Cotton Supply Association (MCSA) kuruldu. Ceride-i Havadis gibi gazetelerde İngiliz yazarlar pamuk üretiminin artması gerektiğini, İngiltere'nin bunlara yüksek ücretler ödeyeceğini bildiren yazılar kaleme aldılar. Halk çeşitli yayın organları tarafından pamuk üretmeye teşvik ediliyordu. İngiltere ise konsoloslarından pamuk üretimiyle ilgili raporlar istedi. İzmir konsolosu raporunda eğer üreticilere Amerikan tohumu ve pratik yardım sağlanabilirse pamuk üretiminin çok büyük ölçüde artacağını belirtti. Ayrıca deve kervanlarıyla yapılan taşımının son derece ilkel ve masraflı olduğu ancak inşa halinde olan demiryolunun pamuk üretimine çok büyük katkısı olacağını da belirtmişti.³⁶

MCSA ise Batı Anadolu'da pamuk üretimini teşvik kararı aldı. Yöneticiler bu amacı gerçekleştirmek için gerekli çalışmalara başladı. İlk etapta kötü kalite olarak sınıflandırılan Türk tohumunu kullanmak yerine yerli üreticiyi Amerikan tohumuna alıştırtma faaliyetlerine giriştiler. Bunun için Liverpool'dan 60 torba Amerikan tohumunu bölgeye getirip üreticiye ücretsiz olarak dağıttılar. Yerli üretici ise yukarıda bahsi geçen medya organlarının ve sözü geçen kimselerin teşviki ile pamuk üretimine heveslendi. Tohumların da bedava dağıtılmasıyla birlikte pamuk üretimine

³⁶ Kurmuş 2012,165.

ayrılan alanlar genişledi. 1859 yılına gelindiğinde üretilen pamuk miktarı 7,5 milyon libreyi bulmuştu. Aydın demiryolu şirketi de pamuk üretimini teşvik edici faaliyetlerde bulunmaya başladı. Osmanlı hükümeti de bu pamuk girişimini destekliyordu çünkü elde edeceği vergiyi düşünüyordu. Demiryolu yetkilileri ve İzmirli tüccarlar İstanbul'a giderek hükümet yetkilileri ile görüştü. Demiryolunun daha hızlı bir şekilde bitirilebilmesi adına destek istediler. Ayrıca Osmanlı topraklarında pamuk üretimini bilimsel yollarla hızlandırabilmek adına bir dernek de kuruldu. Tüm bu çabalar sonuç verdi ve 1862 yılında bir fermanla pamuk üreticilerine ayrıcalıklar ve kolaylıklar sağlandı. Bu fermana göre; 1) Pamuk üretmek isteyen kimseler ekili olmayan miri topraklara bedava sahip olabileceklerdi 2) Bu topraklardan 5 yıl hiç vergi alınmayacaktı 3) İhraç edilen pamuklar kalitesine göre değil en düşük kalite pamuğun ödediği vergi kadar vergi ödeyecekti 4) Üretim ve diğer işlerde kullanılan her türlü araç ve makine gümrük vergisine tabii olmadan ithal edilebilecekti 5) Hükümet tohum isteyenlere bedava tohum sağlayacak ve yeni pamuk üretme tekniklerini öğretecekti. Görüldüğü üzere bu maddeler aslında Osmanlı devletinin yararından çok zararındaydı. Çünkü yalnızca pamuk üretimi desteklenerek diğer üretim kalemlerinin üretiminin azalması dolaylı yoldan gerçekleşiyordu.

Bölge yalnızca bir mamul üretmeye yoğunlaşıyor ve temel gıda maddelerinde bile dışarıya muhtaç kalıyordu. Bununla beraber satış konusunda da yalnızca teşvik edici ülkenin boyunduruğu altına giriyor ve ürettiği şey her ne ise başka bir ülkeye istediği fiyattan satamıyordu. Bu açıkça bu düzenin bir sömürü düzeni olduğunu göstermektedir. Emperyalist ve kapitalist sermaye Batı Anadolu'daki ticari potansiyeli fark etmiş buraların sahipsiz olduğunu, merkezi otoritenin burada pek işe yaramadığını düşünmüş ve burada istediği gibi at koşturabileceğini görmüştür. Fakat bölgenin temel dinamikleri buna izin vermemiştir. Ferman'a dönmemiz gerekirse, Osmanlı Devleti bedava tohum dağıtmak dışında diğer temin ettiği hiçbir garantiyi yerine getirmemiştir. MCSA ise Osmanlı Devletini verilen teminatlara uymaları konusunda uyarıyordu. Bab-ı Ali ise bu duruma sert bir cevap vererek birliğin Osmanlı içişlerine karışacak cürette olmadığını söylüyordu. Tahminimizce bu ferman göstermelik olarak yayınlanmış ve ardından üzerine çalışınca aslında bunun Osmanlı Devleti ve yerli üreticinin zararına olduğu görülmüş ardından da bu fermanı uygulamaktan vazgeçmiştir. Osmanlı Devleti'nin bu işe gerekli desteği vermediğini gören İngiliz girişimciler Batı Anadolu'da bir takım şirketler kurarak tarım üretimini teşvik etmeye devam ettiler.

Bu şirketlerden bazıları Küçük Asya Şirketi, Osmanlı Pamuk Şirketi, Küçük Asya Pamuk Şirketi gibi şirketlerdi. Bu şirketlerin bir kısmı başarısız olsa da İngiliz girişimciler bölgedeki rekolteyi başkalarına bırakmak istemedikleri ve başaracaklarına inandıkları için bu yönde çalışmaktan vazgeçemediler. Bu şirketlerin neredeyse hepsi ise İzmir merkezli faaliyet gösteriyorlardı. Bu şirketler kendi ülkelerinde de Batı Anadolu ticaretinin patlayacağı yönünde konuşuyorlardı. Şirketlerin çabası çok geçmeden meyvesini verdi. Pazara birçok yeni yatırımcı dahil oldu ve 1862 yılından itibaren Batı Anadolu'nun çeşitli mevkilerinde çeşitli boyutlarda çırçır fabrikaları ve presleme tesisleri görülmeye başlandı. Bu kurulan fabrikaların, atölyelerin neredeyse hepsi demiryolunun geçtiği kentlerin yanında yamacında kuruluyordu. Demiryolunun bölgeye getirisi bu olmuştur.

1870 yılına gelindiğinde ise demiryolu ağının üzerinde bulunan kentlerde yaklaşık olarak 34 fabrika vardı. Bu fabrikalar buhar gücüyle işleyen fabrikalardı. Fakat zamanla pamuk ihracatı azalmaya başladı. 1863 yılında pamuk ihracatı 1.674.536 sterlin iken 1877'ye gelindiğinde bu rakam 423.754 sterline düştü.³⁷ Üretimin ve dolayısıyla ihracatın azalmasının çeşitli nedenleri vardı bunlardan biri yukarıda bahsi geçen Amerikan tohumuydu. Amerikan tohumu daha derine ve Nisan ayında ekilmesi gereken bir tohumdu. Fakat yerli çiftçiler yerli tohum dikme alışkanlıklarına devam ederek Amerikan tohumunu da Haziran'da ekmeye devam ettiler. Randıman alamayan çiftçilerin çoğu yerli tohuma döndü. Bu aksaklık yukarıda vaat edilen modern tarım ilkelerine uygun tarım işleyişinin anlatılmadığını göstermektedir. İngilizler buna rağmen Amerikan İç Savaşı bitene dek bu pamuğu da almaya devam ettiler. Fakat savaşın bitmesinin ardından İngilizler, İzmir pamuğuna artık ihtiyaç duymamaya başladılar. Dolayısıyla pamuk ekim alanına çevrilmiş o büyük ekim arazileri ve yüksek pamuk üretimi zamanla daralmaya başladı. İngiltere yerine İspanya pamuk almaya başladı fakat o da ekstra bir üretimi gerektirmiyordu.

En başta üretilen pamuk miktarı İspanya'nın ihtiyacını karşılamak için yeterliydi. Sonuç olarak çok yüksek seviyelere ulaşmış pamuk ticareti 1870'lere gelindiğinde dibi gördü. Bölgedeki çırçır fabrikaları bir süre sonra işsiz kaldı. Yerel üreticiler artık pamuk ekmemeye başladılar. 1880'e gelindiğinde İzmir'in pamuk ihracatı 116.119 sterline kadar geriledi ki bu

³⁷ Kurmuş 2012,172.

Suriye'den ithal edilen pamuktu. Her ne kadar pamuk üretimi kısa bir süre için İzmir'in ana gündemi olup ardından devamı gelmese de kapitalist sermaye artık Osmanlı İmparatorluğu içerisinde varlığını göstermişti. İzmir ise Osmanlı İmparatorluğu içerisinde dış pazara açılmış en büyük limanlardan birisi haline geldi. Çırcır fabrikaları, demiryolu gibi yabancı sermaye ekseninde şekillenen sanayi yatırımları küçük ölçekli de olsa sanayinin başlamasına ve gelişmesine sebep oldu. Aynı zamanda kapitalist ticareti hızlandırmak adına bölgede kurulan bankalar, sigorta acenteleri kurumların da ortaya çıkması bu gibi faaliyetlere bağlıydı. Pamuk çok çabuk alev alan bir madde olduğu için sigortaya ihtiyaç vardı.

1863 yılında London Sun Insurance Company, İzmir'de bir şube açtı ve sigortacılık faaliyetleri başladı. Tüccarlar bu şirket aracılığıyla bütün depolarını sigorta ettiriyorlardı. 1864'te ise Ottoman Financial Association İzmir'de şube açarak faaliyetlerine başladı. Bu şirket daha çok yerel ve küçük üreticilere kolaylıkla kredi sağlayabiliyordu. Bu durum da yabancı tüccarların mal alım işlerini kolaylaştırdı. İzmir'deki kapitalist gelişim ve büyüme belediye kurumuna olan ihtiyacı da ortaya çıkardı. Bir belediye teşkilatı olmadığı için sayısı sürekli artan bu şehrin halkına yeterli hizmet sağlanamıyordu. Bununla beraber ticaretin denetlenmesi, düzenlenmesi gibi durumlarda da birçok sorun yaşanıyordu. İngiliz tüccarlar 1860'dan itibaren İstanbul'a dilekçeler yazarak burada da bir belediye kurumunun tesis edilmesi gerektiğini merkeze bildirdiler. Aslında İzmir'de bir belediye organizasyonu vardı fakat bu organizasyon modern kurum yapısından uzaktı. Yabancı tüccarlar ve şehre sonradan gelmiş gayrimüslimler mecliste temsil edilmiyorlardı. İstanbul'da ise belediye örgütü modernize edilmişti. İngiliz tüccarlar İzmir'in de öyle bir belediye sistemine sahip olmasını istiyorlardı. Çünkü eğer belediye modernize edilirse kendilerini temsil hakkına da sahip olacaklardı.

1864'te İzmir belediye yapısı İngiliz tüccarların istekleri doğrultusunda yeniden düzenlendi. Artık ticaretin denetlenmesi konusunda İngiliz tüccarlar da belediyede söz sahibi oldular. İzmir Ticaret Mahkemesi'nin üç üyesinden birini kendi aralarında seçme hakkına da sahip oldular. Ayrıca İzmir'in denizaltı telgraf kablolarıyla ve normal kablolarla İmparatorluğun diğer vilayetlerine de bağlanmasını sağladılar. Günlük olarak çıkan "Smyrna Mail" adlı bir gazete de çıkarmaya başladılar. Bu gazetenin mottosu kentin ticari çıkarlarını korumaktı.

Ticarethaneler, fabrikalar, atölyeler, demiryolu tüm Batı Anadolu'dan ve hatta tüm Osmanlı ülkesinden daha hızlı bir şekilde İzmir'in çehresini değiştirdi. Bu değişimler tabii ki yalnızca İzmir'i etkilemedi onun

hinterlandını, deve kervanına su taşıyan sakayı, eşkıyalık yapan şakileri de etkiledi. Yani anlaşılacağı üzere şehrin tüm çehresini etrafındakilerle birlikte değiştirdi. Avrupa'da ortaya çıkan pamuk kıtlığı Batı Anadolu'da kapitalizmi hızlandırmakla kalmadı. Batı Anadolu'yu Avrupa ile sıkı sıkı bağlayacak olan ilişkilerin temelini de atmış oldu ve bunu emperyalizm ile yaptı.

İzmir'in Gölgesinde Foça

Foça artık İzmir'in arkasında küçük bir liman olmaktan başka bir şey değildi. Eskinin bu kadim kenti artık yalnızca bir iç liman halini aldı ve ara malların ya da daha yakın bölgelerdeki diğer malların İzmir'e nakli ya da başka yerlere nakli için kullanılan bir transit liman halini aldı. Foça'nın 19. yüzyıl ve hatta 20. yüzyıldaki en önemli gelir kaynağı tuzdu. Bununla birlikte bağcılık, zahirecilik 19.yüzyılda Foça'nın ticaretini yaptığı yegane şeylerdendi. Bu ürünler küçük çiftliklerde ortakçı olarak çalışan Rumlar tarafından üretilmekteydi.³⁸

Foça'nın ticareti arasında erken devirlerde "şap" daha yakın dönemde ise " tuz " her zaman kıymetli bir yere sahiptir. Tuz bilindiği gibi önemli bir maddedir. Balıklar, deriler, gıdalar tuz sayesinde kullanılabilir hale getirilir. Bununla birlikte o devirde tuz bir karantina maddesi olarak da kullanılmıştır. Tuz bakıldığında stratejik öneme sahip bir ürün olduğu için II. Mehmet devrinden itibaren özel girişimlere satışında devlet tekeline tabidir.³⁹ Bununla birlikte tuzlalar devletin mülküdür yani miri mülk olarak tanımlanır. Çağdaşlarının aksine Osmanlı İmparatorluğu tuzdan çok fazla vergi almamıştır çünkü tuzun bolluğu sebebiyle sürekli ticaretten daha çok gelir elde edeceklerini düşünmüşlerdir.⁴⁰ Nitekim de öyle olmuştur. Abdülaziz devrinde çıkarılan devlet bütçesine göre tuz geliri yaklaşık olarak 2 milyon 136 bin franka tekabül etmektedir.⁴¹

Akdeniz sahillerinde bulunan Kıbrıs, Becin (Menteşe Livası), Batnos (Aydın Livası), İzmir, Rodos, Menemen, Midilli, Çandarlı, Kızılcatuzla, Enez, Gümölcine, Selanik, Ağrıboz, İnebahtı, Mora tuzlaları ve diğer önemli yerlerdeki tuzlaların gelirleri genellikle padişah haslarının veya yüksek görevli memurların dirlik gelirleri arasında yer almışlardır. Fakat tuz ticaretinde en önemli yer Foça olmuştur. Aslında Foça'da hiç tuzla yoktur. Foça tuzlalara yakın olması ve bir limanı olması nedeniyle tuz ticaretinde

³⁸ Beyoğlu 2004,201.

³⁹ Pamuk 2012,46.

⁴⁰ Karal 2007,228.

⁴¹ Karal 2007,230.

başat aktör olmuştur. Foça'ya en yakın tuzla Çamaltı tuzlasıdır. Bu tuzla Tuzla-ı Menemen veya Saruhan Memlehası olarak da anılmıştır. Tuzla, Gediz Nehri'nin İzmir Körfezi'ne ulaştığı deltanın hemen kuzeyinde bulunmaktadır. Bu tuzla Abdülmecit devrine kadar mukataa olarak verilmiştir. Fakat Abdülmecit devrine gelindiğinde özelleştirilmiştir. Buradan çıkan tuz develer ve eşeklerle Foça'ya ulaştırılmaktadır. 1870'lerin sonunda ise Osmanlı Devleti dış borçlarını ödeyemez hale gelince Muharrem Kararnamesi imzalanmış bu kararnameye göre maliye nezareti haricinde borçlar için "Düyun-ı Umumiye İdaresi" kurulmuştur. Alacaklı devletler olan İngiltere, Fransa, Almanya, Hollanda, Belçika, İtalya, Avusturya- Macaristan bu idare ile alacaklarını temin etmeye çalışmışlardır. Osmanlı Devleti Düyun-ı Umumiye İdaresinin emrine devlet tekelinde olan birçok gelir kaynaklarını vermiştir. Bunların arasında "Tuz İnhisarı" da yer almıştır.⁴² Foça'nın çevresinde 52 adet tuzla bulunmaktaydı. Düyun-u Umumiye'ye ait olan bu tuzlalar Karavokire ailesine kiralanmıştır. Bu tuzlaların tamamında yılda 250 bin Osmanlı lirası üretim yapılmıştır. Bununla beraber tuzlalarda yel değirmenleri de vardı. Bu değirmenler tuz üretiminde kullanılırdı. Yel değirmenleri vasıtasıyla deniz kıyısındaki kuyulardan çekilen su havzalara aktarılmış, Ağustos ayında güneş, su ve meltem yardımıyla buharlaşan tuz kristalleşip kalınlaştığında kazmalarla kırılarak yün çuvallara doldurulmaktaydı. Ağustos ayı içinde Eski Foça'ya Türk ve Rum işçilerin gelmesi, işgücünü kaza merkezinde yaşayanların karşılayamadığını göstermiştir. Hasat için çalışan işçilerin sayısı 1500'ün altına düşmemiştir. Özellikle Çamaltı ve Ada tuz yataklarında çalışan işçiler genellikle denizci değil, köylü işçiler olmuştur. Genellikle taşımacılık işini Rum tüccarlar yapmışlardır.

Aslında Foça limanı 19. yüzyıl sonlarına doğru önemli bir kapasitesine sahipti. Henüz 1842-1849 yıllarında bile tuz getiren İngiliz gemilerin sekiz tanesinin Foça limanından kalktığı görülmüştür.⁴³ 1891-92 yıllarında 37 adet buharlı İngiliz bandıralı, 82 adet yelkenli Yunan bandıralı, 12 adet yelkenli Sisam bandıralı, 1 adet yelkenli İtalyan bandıralı yabancı gemilerin haricinde, 201 adet buharlı, 2 bin 309 adet yelkenli olmak üzere 2 bin 510 adet Osmanlı Devleti bandıralı gemi Foça limanını ziyaret etmiştir.⁴⁴ Eski Foça'da ihraç edilmek üzere tuzlalardan gelen tuzları depolamak için dört adet tuz deposu yapılmıştır. Depoların ikisi

⁴² Karal 2007,427-428.

⁴³ Elibol 2015,51.

⁴⁴ Karatosun 2008,33.

Büyük Deniz Limanı'nda diğer ikisi ise Küçük Deniz Limanı'nda yer almıştır. Fakat bu depolar günümüze kadar varlığını devam ettirememiştir.

Aydın Vilayet Salnamelerinde Foçateyn kazası ile ilgili nüfus verileri ilk olarak 1884(1301) yılı salnamesinde verilmiştir. Bazı salnamelerde “nüfus vukuatı” başlığı altında ayrıntılı bilgiler verilmiştir. 1885(1302) yılı salnamesinde Aydın vilayetine bağlı çeşitli yerleşim bölgelerine yerleştirilen aşiretlerden bahsedilmiştir. Foçateyn kazasına 11 hane, toplamda 62 neferin yerleştirildiği belirtilmiştir. Yapılan iskân işleminin 70 bin nefere yakın olduğundan bahsedilmiştir. İskân edilen aşiretlere ziraat faaliyetlerinde bulunmaları için araziler verilmiştir.⁴⁵ 1891(1308) yılı salnamesinde nüfus vukuatında Müslüman nüfusun gayrimüslim nüfustan az olmasının sebebini Foça kazasının civar adalardan göç alması olarak belirtilmiştir. 1896 yılında Şemsettin Sami'nin yazdığı “Kamus'ul Alam” adlı eserde Eski Foça ve Yeni Foça olmak üzere iki ayrı madde ile Foça hakkında verdiği bilgilerde Eski Foça'nın 6000 ahalisinin olduğundan, Yeni Foça'nın ise 5100 ahalisinin olduğundan bahsedilmektedir.⁴⁶ Fakat Batı Anadolu'da kıyılarında bulunan başta Foça olmak üzere, diğer yerleşim merkezlerinin nüfus bilgileri farklı kaynaklarda tutarlılık göstermemektedir. Bu sebeple Foça'nın nüfusunu tam olarak kestirebilmek zordur. İzmir'de yaşanan iş gücü açığı da eklenince Foça ve diğer Batı Anadolu sahil kentlerinin nüfusunu kesin olarak saptamayı zorlaştırmaktadır. Ayrıca Balkan Savaşlarından sonra yaşanan Türk göçü de büyük bir değişime yol açtı. 1912 yılında İzmir Sancağında 754 bin 46 toplam nüfus içinde 449 bin 44 Rum nüfusu yer almıştır. Helenlerin çoğu bu senede Foça'nın da içerisinde olduğu kıyı kazalarında yaşamışlardır ve yaşayanların bu oranı %88'e tekabül etmektedir.⁴⁷ Bununla birlikte Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı öncesinde yani 1914'te yaptığı resmi nüfus sayımına göre Foçateyn'de 7 bin 427 Türk, 15 bin 670 Rum, 83 musevi olmak üzere 23 bin 180 kişi yaşamaktaydı.⁴⁸ Tabii ki Foça'da gündelik hayat olduğu gibi devam etmekteydi. Fakat bölgeye demiryolunun girmesi, İzmir'in büyümesi gibi etkenler iş sahibi olmayan kimselerin en yakın metropole yani İzmir'e göç etmesine şüphesiz ki neden oldu. Hayatını bir bakıma denizden ve onun getirdiklerinden kazanan bu kasabanın halkı bir süre sonra denizin getirdiklerini kaybetti. Çünkü İzmir daha büyük bir

⁴⁵ BOA 1885,269-271.

⁴⁶ Sami 1896,3443.

⁴⁷ Nakracas 2003,83.

⁴⁸ Berber 1996,35.

liman haline gelerek çevresindeki Seferihisar, Bergama, Foça gibi limanların parlıtısını söndürdü. Refah arayışında olan kimseler ise az önce dediğimiz gibi rotayı İzmir'e göçtü. Zaman geçtikçe bu göç şiddetlendi. Cumhuriyet dönemiyle birlikte Foça artık bir tatil beldesine dönüştü. Yerel zanaatkarlar kalmadı ve halkın bir numaralı gelir kapısı turizm oldu. Evler otellere, atölyeler restoranlara çevrildi. Şüphesiz mübadele de Foça'yı derinden etkiledi. Bitmek bilmeyen uzun süreli savaşlar, mübadele, emperyalizm, kapitalizm İlkçağ'ın bu metropolünü bir tatil beldesine çevirdi.

KAYNAKÇA

- Arıcı 2014 Arıcı, Sabri, Mısır'da Phokaia Kolonizasyonu, *Selectvia Ad Calycadnm*, Sayı 4, 2014.
- Arıkan 2017 Arıkan, Zeki, Phokaia II, 2017 İstanbul.
- Berber 1996 Berber, Engin, "Mütareke ve Yunan İşgali Döneminde Foça Kazası", *Geçmişten Günümüze Foça Uluslararası Sempozyum Bildirileri*, 1996.
- Beyoğlu 2004 Beyoğlu, Süleyman, "Osmanlı Devleti'nde "Tuz "a Dair Bazı Problemler (1914-1923)", 2004.
- BOA 1885 Salname-i Vilayet-i Aydın, 1302(1885) Hicri Senesi Def'a 7.
- Boyana 2006 Boyana, Hülya, Vergi Listelerine Göre Attika-Delos Deniz Birliği ve İonia ile İlişkileri, *TİD XXI*, S.1, 2006.
- Elibol 2015 Elibol, Numan, "Osmanlı Belgelerinde İngiltere'nin Karadeniz Ticareti 1842-49", *Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 33, 2015.
- Faroqhi 1994 Faroqhi, Suraiya, *Kentler ve Kentliler*, İstanbul 1994.
- Goffman 1995 Goffman, Daniel, *İzmir ve Levanten Dünya*, İstanbul 1995.
- Herodotos Herodotos, *Herodot Tarihi*, (çev.M. Ökmen) İstanbul 2014.
- Karal 2007 Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907)*, Ankara 2007.
- Karatosun 2008 Karatosun, Müjgân Bahtiyar, "XIX. Yüzyılda Ticaret Faaliyetlerinin Temsili Mekânları: Eski Foça'da Tuz Depoları", *Ege Mimarlık Dergisi*, 2008.

Kurmuş 2012 Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul 2012.

Magie 2015 Magie, David, *Anadolu'da Romalılar V*, (çev. N. Başgelen-Ö. Çapar), İstanbul 2015.

Nakracas 2003 Nakracas, Georgios, *Anadolu ve Rum Göçmenleri Kökeni (1922 Emperyalist Yunan Politikası ve Anadolu Felaketi*, (çev. İbrahim Onsunoglu), İstanbul 2003.

Pamuk 2012 Pamuk, Şevket, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paramın Tarihi*, İstanbul 2012.

Pullukçuoğlu 2014 Pullukçuoğlu-Yapucu, Olcay, "Güvenlik Eşkiyalık ve Bodrum", *III. Uluslararası Her Yönüyle Bodrum Sempozyumu 30 Ekim-1 Kasım Bildiriler*, C.2, İzmir 2014.

Reobuck 1985 Reobuck, Carl, "Ionian Trade and Colonization", *Monographs on Archeology and Fine Art*, IX, Michigan 1985.

Sami 1896 Sami, Şemsettin, *Kamus'ul Alam*, İstanbul, 1314(1896).

Uluçay 1944 Uluçay, M. Çağatay, *XVII.Yüzyılda Manisa'da Ziraat, Ticaret ve Esnaf Teşkilatı*, İstanbul 1944.