

HAFIZA İZMİR

SEMPOZYUM

“GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE
İZMİR LİMANI”



SYMPOSIUM “THE PORT OF İZMİR
FROM PAST TO PRESENT”



KALKINMA AJANSLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



İZMİR
KALKINMA
AJANSI

İzmir Kalkınma Ajansı
İzmir Development Agency

Sempozyum
“Geçmişten Günümüze
İzmir Limanı”

Symposium
“The Port of İzmir From Past
to Present”

Genel Yayın Yönetmeni / Editor-in-Chief
Prof. Dr. Engin BERBER

Grafik Tasarım / Graphic Design
Orçun ANDIÇ

Yayımcı / Publisher
İzmir Kalkınma Ajansı
İzmir Development Agency

Megapol Çarsı Kule 1203/11 Sok.
No: 5-7 Kat: 19 Halkapınar Mah.
Konak 35170 İzmir / Türkiye
+90 (232) 489 81 81
www.izka.org.tr

ISBN
978-605-5826-35-2

Basım / Print
Onikinci Matbaa
Huzur Mahallesi Ahmet Bayman Caddesi
No:25 34485 Sarıyer/İstanbul
0212 281 25 80

Baskı Bilgisi / Print Information
1. Baskı
Mayıs 2023
500 Adet

Yasal Bilgi / Legal Informaton

Bu kitap, İzmir Kalkınma Ajansı tarafından yayına hazırlanmış olup, kurumun ücretsiz kültür hizmetidir. Bütün hakları saklıdır. Kaynak gösterilmeden tanıtım için yayımlanacak yazılar dışında, İzmir Kalkınma Ajansı'nın yazılı izni alınmadan çoğaltılamaz. Satılamaz. © İzmir Kalkınma Ajansı.

This book was prepared for print by İzmir Development Agency as a free cultural service. All rights reserved. It cannot be reprinted without the written permission of İzmir Development Agency other than promotinal articles with proper citation. Can not be sold. © İzmir Development Agency.

HAFIZA İZMİR

SEMPOZYUM “GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE İZMİR LİMANI”

SYMPOSIUM
“THE PORT OF İZMİR FROM PAST
TO PRESENT”



KALKINMA AJANSLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



İZMİR
KALKINMA
AJANSI

SEMPOZYUM “GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE İZMİR LİMANI”

SYMPOSIUM “THE PORT OF İZMİR FROM PAST TO PRESENT”

SEMPOZYUM DÜZENLEME KURULU

SYMPOSIUM SCIENCE COMMITTEE MEMBERS

Dr. Mehmet YAVUZ

İzmir Kalkınma Ajansı Genel Sekreteri
Secretary General Of İzmir Development Agency

Prof. Dr. Engin BERBER

Sempozyum Koordinatörü
Symposium Coordinator

Cem ÜSKÜP

Hür Efe Müzecilik
Hür Efe Museum Services

SEMPOZYUM BİLİM KURULU

SYMPOSIUM SCIENCE COMMITTEE MEMBERS

Prof. Dr. Kenan MORTAN

Eiști Politeknik Üniversitesi / Paris
Eiști Polytechnic University / Paris

Prof. Dr. Engin BERBER

Ege Üniversitesi
Ege University

Prof. Dr. Abdullah SOYKAN

Balıkesir Üniversitesi
Balıkesir University

Prof. Dr. Temuçin Faik ERTAN

Ankara Üniversitesi
Ankara University

Prof. Dr. Yücel BOZDAĞLIOĞLU

Aydın Adnan Menderes Üniversitesi
Aydın Adnan Menderes University

Prof. Dr. MELEK FIRAT

Ankara Üniversitesi
Ankara University



SEMPOZYUM

“GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE İZMİR LİMANI”

Sunum Yapan Katılımcılar

- 1. Asst. Prof. Dr. Ufuk Adak**, “Uluslararası İmtiyaz Mücadeleleri Bağlamında 19. Yüzyılda İzmir Limanı ve Rıhtımı”, Altınbaş University, (İstanbul).
- 2. Prof. Dr. Aykan Candemir**, “İzmir Limanında Meslekler ve Mensupları: Meşrutiyetten Cumhuriyete İstatistik Bir Çözümleme Denemesi”, Ege University, (İzmir).
- 3. Prof. Dr. Engin Berber**, “İzmir Limanı’nda Komisyoncu İşverenler: Vapur Acenteleri ve Buharlı Vapur Şirketleri (1876-1922)”, Ege University, (İzmir).
- 4. Asst. Prof. Dr. Cenk Berkant**, “İzmir Limanı’nın İnşasıyla Birlikte Rıhtımda Gelişen Ticari Yapılar”, Muğla Sıtkı Koçman University, (Muğla).
- 5. Dr. Siren Bora**, “Liman Kent İzmir’in Ticari Aktivitesi ve Yahudiler”, (İzmir).
- 6. Assoc. Prof. Dr. Mehmet Emin Elmacı**, “II. Meşrutiyet Döneminde İzmir Limanı ve Kemeraltı Çarşısında Emek ve Emekçiler”, Dokuz Eylül University, (İzmir).
- 7. Prof. Dr. Emel Kayın**, “Ulaşım Teknolojisi ve Seyahat Kavramının Dönüşümünün 19. Yüzyıl İzmir Limanındaki Temsilcileri: Liman / Rıhtım İnşası ve İlk Oteller”, Dokuz Eylül University, (İzmir).
- 8. Zakarya Mildanoğlu**, “İzmir ve Limanında Ermeniler”, (İstanbul).
- 9. Emeritus Prof. Dr. Kenan Mortan**, “Geçmişten Geleceğe İzmir Limanı”, EISTI Polytechnic University, (Paris / İstanbul).
- 10. Georgios Poulimenos**, “İzmir Rıhtımı: Dijital Olarak Yeniden İnşası”, (Athens).
- 11. Prof. Dr. Ahmet Talimciler**, “İzmir Limanının Kent ve Kentli Kimliğine Etkileri: Sanat, Spor ve Gündelik Hayat”, İzmir Bakırçay University, (İzmir).
- 12. Prof. Dr. Cumhuri Tanrıver**, “Antik Smyrna’nın Bronz Çağı’ndan Hellenistik Döneme Ekonomik ve Kültürel İlişkileri”, Ege University, (İzmir).

SYMPOSIUM

“THE PORT OF İZMİR FROM PAST TO PRESENT”

List of Presenter Participants

- 1. Asst. Prof. Dr. Ufuk Adak**, “The Port and Dock of İzmir in the Nineteenth Century Within the Context of International Competitions for Concession”, Altınbaş University, (İstanbul).
- 2. Prof. Dr. Aykan Candemir**, “Professions and Members of Professions in the Port of İzmir: An Attempt at a Statistical Analysis, From the Constitutional Period to the Republic Period: Ege University, (İzmir).
- 3. Prof. Dr. Engin Berber**, “Broker Employers in the Port of İzmir: Ship Agents (1876-1922)”: Ege University, (İzmir).
- 4. Asst. Prof. Dr. Cenk Berkant**, “Commercial Buildings Increased Following the Building of the Port of İzmir”, Muğla Sıtkı Koçman University, (Muğla).
- 5. Dr. Siren Bora**, “The Jews in the Port of İzmir”, (İzmir).
- 6. Assoc. Prof. Dr. Mehmet Emin Elmacı**, “Labour and Labourers of the Port of İzmir and Kemeraltı Bazaar during the Second Constitutional Period”, Dokuz Eylül University, (İzmir).
- 7. Prof. Dr. Emel Kayın**, “The Representers of Transportation Technology and the Transformation of the Notion of Travel in the Nineteenth-Century İzmir: The Construction of Port / Harbour and the Earliest Hotels” Dokuz Eylül University, (İzmir).
- 8. Zakarya Mildanoğlu**, “Armenians in İzmir and the Port of İzmir”, (İstanbul).
- 9. Emeritus Prof. Dr. Kenan Mortan**, “The Port and Harbour Region of İzmir From Past to Future”, EISTI Polytechnic University, (Paris / İstanbul).
- 10. Georgios Poulimenos**, “The Smyrna Quay: A Digital Recons Reconstruction”, (Athens).
- 11. Prof. Dr. Ahmet Talimciler**, “The Effects of the Port of İzmir on the City and Urban Identity: Arts, Sports and Everyday Life”, İzmir Bakırçay University, (İzmir).
- 12. Prof. Dr. Cumhuri Tanrıver**, “Economic and Cultural Relations of Ancient Smyrna from the Bronze Age to the Hellenistic Period”, Ege University, (İzmir).



Günaydın!

Sözlerime başlarken hepimizi saygı ile selamlıyorum. İtiraf etmeliyim ki, açış konuşmaları beni hep kaygılandırır. Bazı isimleri unutmaktan korkarım. Bu sebeple uzun bir selamlama yerine, daha kurumsal bir yaklaşımı tercih edeceğim.

İzmir'i bugüne taşıyan bir değeri konuşmak için toplandık: İzmir Limanı. Ben tekil kullandım ama bildiğiniz üzere geçmişten günümüze bu kentin üç limanı oldu. Antik liman, iç liman ve bugün kullanmakta olduğumuz. İzmir'in köklü geçmişini ve de geleceğini konuşurken, limandan; dolayısıyla bu kenti parlatan ticaretten söz etmemek olmaz/olamaz.

Değerli Hazirun!

Yurttaşta olduğumuz devleti kuran kadro, bağımsızlığın kazanılmasından sonra izlenecek iktisadi rotayı belirlemek için, Doğu Akdeniz'in en büyük ticaret kenti İzmir'i seçmişti. Vurgulamak istediğim, an itibarıyla çok doğru bir yerde olduğumuzdur. Bu donanımlı salonu bize açma nezaketi gösteren ticaret odamıza ve değerli yöneticilerine teşekkür ederim.

Böyle bir akademik toplantıda limanlarımızı konuşmayı gündeme getirip beni ve akademisyen dostlarımı bu çabanın parçası yapan Dr. Mehmet Yavuz'un şahsında, İzmir Kalkınma Ajansı ve çalışanlarını kutluyorum.

Çoğuyla şahsi hukukum olduğu için, bildiriyle katkı vermelerini rica ettiğimde beni kırmayan, başta açış dersimizi verecek değerli iktisatçı ve entelektüel Prof. Dr. Kenan Mortan olmak üzere, akademisyen olan/olmayan tüm dostlarım ve arkadaşlarıma müteşekkirim. Rahatsızlığı nedeniyle aramızda olamayan, ODTÜ'den Doç. Dr. Birten Çelik hariç tam kadro buradayız*.

İzmir'in ticaret odamıza kayıtlı ilk ve bildiğim kadarıyla tek müzecilik firması olan Hür Efe Müzecilik'in sahibi Cem Üsküp ile çalışanları da teşekkürü hak ediyor. Onlar olmasaydı, organizasyon ve öğleyin açacağımız fotoğraf sergisinin malzemesi eksik kalırdı. Ve bu salonu varlığınızla şenlendiren sizler, sabahın böyle erken bir saatinde, İzmir Limanı'nın tarihsel gelişimini dinlemek için geldiniz. İyi ki, varsınız.

Açılış konuşmalarının kısa olanı makbuldür. Katkısnı, desteğini dile getirmeyi unuttuklarım varsa, af ola. Sunulacak bildiriler ve yapılacak tartışmalar umarım, bu kadim kenti daha çok anlayıp şekillendirmemize rehberlik eder. Başarılı ve de keyifli bir toplantı olması temennisiyle. Teşekkür ederim.

Prof. Dr. Engin BERBER

Sempozyum Koordinatörü
Symposium Coordinator

Good morning everyone!

As I begin my remarks, I greet you all with respect. I must confess that opening speeches always make me anxious. I fear that I might forget some names. For this reason, instead of a long greeting, I will prefer a more formal approach.

We have gathered to talk about an asset that has carried İzmir to the present day: the İzmir Port. I used the singular, but as you know, this city has had three ports from past to present. The ancient port, the inner port and the one we use today. While talking about İzmir's deep-rooted past and its future, it would be impossible not to mention the port, and therefore the trade that made this city shine.

Dear Participants!

The founding members of the country chose İzmir, the largest trade city of the Eastern Mediterranean, to determine the economic route to be followed after our independence was won. What I would like to emphasize is that we are in the right place at the moment. I would like to thank our chamber of commerce and its esteemed executives for kindly opening this well-equipped hall for our use.

I would like to congratulate Dr. Mehmet Yavuz and the İzmir Development Agency and its esteemed staff for bringing our ports to the agenda in such an academic meeting and making me and my fellow academics a part of this effort.

I would like to thank all my friends and colleagues, academics and non-academics, who did not refuse me when I asked them to contribute with a paper, as I have a personal relationship with most of them, especially the esteemed economist and intellectual Prof. Dr. Kenan Mortan, who will give the opening lecture. We are all here except for Assoc. Prof. Dr. Birten Çelik from METU, who could not be with us due to health problems*.

Cem Üsküp, the owner of Hür Efe Müzecilik, the first and, as far as I know, the only museum company in İzmir registered with our Chamber of Commerce, and its employees also deserve a special thank you. Without them, the organization and the components for the photo exhibition we will open at noon would have been incomplete. And you, who have graced this hall with your presence, have come at such an early hour to listen to the historical development of the Port of İzmir. I am very happy to have you here.

Opening speeches are best if they are short. If there are those whose contribution and support I have forgotten to mention, I apologize. I promise to make up for it in the conference proceedings that will be published in Turkish and English.

I hope that the papers to be presented and the discussions to be held will guide us to understand and shape this ancient city further. I wish you a successful and enjoyable conference. Thank you.

* Prof. Dr. Cumhuriyet Tanrıver, sempozyuma katılıp bildirisini sunmuşsa da, metnini baskıya yetiştirememiştir. Bildiri kitabını geciktirmemek adına kitabın basılmasına rıza göstermiştir.

* Prof. Dr. Cumhuriyet Tanrıver participated in the symposium and presented his paper, but he could not complete the text for printing. In order not to delay the proceedings, he consented to the printing of the book.



GEÇMİŞTEN GELECEĞE İZMİR LİMANI

The Port of İzmir From the Past to the Future

İzmir'e Kültürpark ve Fuarı kazandıran, Buldan doğumlu, 1931-1941 yılları arasında İzmir Belediye Başkanı Dr. Behçet Uz'un (1893-1986) aziz anısına

In the loving memory of Dr. Behçet Uz (1893-1986) who brought Culturepark and Fair to İzmir, born in Buldan, the Mayor of İzmir between 1931 and 1941.

Nedir bu Akdeniz? Bin bir şeyin hepsi birden. Bir manzara değil, sayısız manzaralar. Bir deniz değil, birbirini izleyen birçok deniz. Bir uygarlık değil, birbiri üzerine yığılmış birçok uygarlık. Bütün bunlar Akdeniz'in çok eski bir yol kavşağı olmasındandır. Binyıllardan beri, her şey ona koşmuş tarihin altını üstünü getirip onu zenginleştirmiştir: İnsanlar, yük hayvanları, arabalar, gemiler, fikirler, dinler, yaşama sanatları. Hatta bitkiler bile...

But what is Mediterranean? All of a thousand and one things at once. Not one landscape, but rather endless landscapes. Not one sea, but rather many seas following one another. Not one civilization, but rather many civilizations overlapped on top of each other. All this is because the Mediterranean is an ancient crossroads. For millenia, all have rushed towards it and turning history upside down, enriched it: people, beasts of burden, cars, ships, ideas, religions, the arts of living. Even plants...

Emeritus Prof. Dr.
Kenan MORTAN

EISTI Politeknik
Üniversitesi - Paris
EISTI Polytechnic
University - Paris

Mimar Sinan Güzel
Sanatlar Üniversitesi -
İstanbul
Mimar Sinan Fine Arts
University - Istanbul

Akdeniz'in Bilge Adamı Profesör F. Braudel (1902-1981), Akdeniz'den işte böyle söz eder. Ben, İzmir derken Akdeniz içindeki İzmir'i ele almak istiyorum. Akdeniz hariç, dünyada hiçbir deniz "uygarlık denizi" olarak anılmaz. "Ege Denizi" diye bir niteleme yoktur. Zira Ege, Akdeniz'in bir parçasıdır. Ege adını, ilk kez 1941'de I. Türk Coğrafya Kongresinde almıştır. Bu tarihe dek biz bu deniz için "Adalar Denizi" veya "Akdeniz" adını kullandık. Gazi "Ordular! İlk hedefiniz Akdeniz'dir, ileri!" derken, Akdeniz'e vurgu yapmıştır.

This is how Professor F. Braudel (1902-1981), *the Wise Man of the Mediterranean*, speaks of the Mediterranean. When I refer to İzmir, I would like to embrace the *İzmir within the Mediterranean*. Except for the Mediterranean, no sea in the world is referred to as the 'sea of civilization'. There is no such attribution as the 'Aegean Sea', for the Aegean is a part of the Mediterranean. It was named as Aegean for the first time in 1941, at the 1st Turkish Geography Congress. Until this date, we had been using the names 'Sea of Islands', or 'the Mediterranean' for this sea. When Ghazi Mustafa Kemal said 'Armies! Your first target is the Mediterranean, forward!', it was the Mediterranean Sea he underlined.

İzmir'in her dönem önemli bir kent olduğunu Dr. Ersin Doğer'in yazdıklarından biliyoruz. Yeni Symrna'nın (İÖ. 300-280) kapalı bir limana sahip olduğunu, coğrafya biliminin babası Anadolulu Strabon'un "Surların yakınında Meles akar ve kentin öteki yanında kapanabilen bir liman vardır. Liman kentin ortasındadır; açık deniz de kentten görülür" tasvirinden anlıyoruz. Strabon İÖ. 6. Yüzyılın İzmir'i için "Ve şimdi o kentlerin en güzelidir"

We learn from the work of Dr. Ersin Doğer that İzmir has been an important city in every period. We deduce from the depiction of Strabo, the Anatolian, the father of geography, that New Symrna (BC 300-280) had a closed harbour: "Near the city walls, Meles flows and on the other side of the city, there is a harbour that can be closed. The harbour is in the middle of the city; the open sea can also be viewed from the city." Strabo uses the expression 'And now it is the most beautiful of cities' for the 6th century BC İzmir. During the Roman period,

ifadesini kullanır. Roma döneminde, "Pax Romana" olarak adlandırılan Roma barışından, en fazla yararlanan Akdeniz kentlerindedir. Smyrna, Doğu Roma (Bizans) yönetiminde sosyo-ekonomik ve kültürel canlanmasını sürdürür, "Batı Anadolu kıyılarında varlıklarını sürdürmeye çalışan Helen kentleri arasında giderek en ön plana geçmeye başlar ve stratejik bir konum işgal eder. Hatta günümüze kadar önemini ve varlığını sürdüren bölgenin tek büyük metropolü olarak ortaya çıkar".

"Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri, 1800-1914" başlıklı çalışması içinde Dr. Reşat Kasaba, İzmir'in gelişimini üç evreye ayırır: **1. Evre:** İzmir kıtalararası ticarete aracı rolünü üstlenmek açısından Halep ve Bursa'ya göre çok daha elverişli konumdaydı. 17. Yüzyılın ilk yarısı, İzmir'in tarihinde önemli bir açılma dönemi olur. **2. Evre:** 18. Yüzyılın ortalarında başladı ve hemen hiç kesintiye uğramaksızın 19. Yüzyılın son çeyreğine dek sürer. İlki gibi, bu büyüme dalgası da, başat olarak İzmir'in sakinlerinin ya da Osmanlı Hükümeti'nin denetim ve nüfuz sınırlarının ötesindeki gelişmelerle biçimlendirilir. **3. Evre:** İzmir'de anahtar niteliğindeki bunca ticari faaliyetin yoğunlaşması, 19. Yüzyılın ikinci yarısında bu liman kentinin zenginlik ve öneminin görülmedik boyutlara ulaşmasını sağlar. İzmir, tartışılmaz olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun en büyük ihracat limanıdır.

Dış konjonktür nedeniyle 1850-1914 arasında kent gelişimi hızlanır. Şehre tramvay, havagazı, telgraf gelir, belediye kurulur. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolu hatları açılır. İzmir Rıhtımı (Limani) Fransız asıllı Dussaud kardeşlerce inşa edilir. 1867'de Osmanlı topraklarında yabancılara mülk edinme hakkı tanınır. Bunlarla İ. Tekeli'nin "Üç İzmir" başlıklı kitabında vurguladığı "çevreselleşme" etkisi yaratılır. Çevreselleşme, ürünü piyasaya ulaştıracak altyapıyı sağlamaktadır. İngiliz Sefiri Lord Stratford'un, Alsancak (Punta) Garı açılışında (1857) şu sözleri, çevreselleşme etkisinin doğrulanmasıdır:

Batı uygarlığı levant kapılarına geldi, dayandı. Şimdiye dek geçmeyi başaramadığımız bu kapılar artık ardına dek açılacaktır. Açılmazsa, kendi çıkarlarımız doğrultusunda zor kullanarak bu kapıları açacak ve isteklerimizi kabul ettirecek güce, hatta daha fazlasına sahip olduğumuzu bilmenizi isterim.

it was among the Mediterranean cities that benefited most from the Roman peace called 'Pax Romana'. Smyrna continued its socio-economic and cultural revival under the rule of Eastern Rome (Byzantium); "[it] had gradually begun to come to the forefront amongst the Hellenic cities trying to maintain their existence on the coasts of Western Anatolia and occupied a strategic position. As a matter of fact, it emerged as the one and only metropolis of the region, which has maintained its significance and existence until today."

Reşat Kasaba divides the development of İzmir into three stages: **Stage 1:** İzmir was in a much more favorable position than Aleppo and Bursa in terms of taking the role of an intermediary in intercontinental trade. The first half of the seventeenth century had been an important expansion period in the history of İzmir. **Stage 2:** This stage of development began in the middle of the eighteenth century and lasted until the last quarter of the nineteenth century, almost without interruption. Like the first one, this wave of growth was also mainly shaped by developments beyond the control and influence of the inhabitants of İzmir, or the Ottoman Government. **Stage 3:** The concentration of so many key commercial activities in İzmir led the wealth and significance of this port city to reach unprecedented dimensions in the second half of the nineteenth century. İzmir was indisputably the largest port of exportation of the Ottoman Empire.

Due to the external conjuncture, the development of the city was accelerated between 1840-1914. Tram, gas, telegraph was introduced to the city, and the municipality was established. İzmir-Aydın and İzmir-Kasaba (Turgutlu) railway lines were opened. The Quay (Harbour) of İzmir was built by the French-born Dussaud brothers. In 1867, foreigners were granted the right to acquire property in Ottoman lands. Upon these, the 'environmentalization' effect, emphasized by İ. Tekeli in his work *Three İzmirs*, was created. Environmentalization provided the infrastructure to bring the product to the market. The following quotation from the speech of the British Ambassador Lord Stratford at the opening ceremony of the Alsancak (Punta) Railway Station (1857) confirms the effect of environmentalizations:

Western civilization is now at doors of the Levant. The doors which we have failed to pass through so far, will now be wide open. If they are not opened, I would like you to know that we have the power, more than enough, to open these doors and in accordance with our own interests, to make our requests be accepted by force.

Tarımsal ürünü piyasaya kavuşturan en önemli kanal olan ve 2022'de 131 yaşına basan İzmir Ticaret Borsası, (İTB), Türkiye'nin ilk borsası olma özelliğini taşımaktadır. On dört kurucunun 12'si Levanten, Ermeni ve Yahudi. İlk Müslüman ve Türk başkan, Gazi'nin eşi olacak Latife Hanım'ın büyük babası Uşakizade Sadık Bey (1908). Sadık Bey, devcilik yapmak suretiyle yabancı tüccara aracılık yapan işlevinden sıyrılmış, tüccar olmuştur. Onun oğlu ve Gazi'nin kayınpederi olan Muammer Bey'i daha sonra 1924'te, İzmir Belediye Başkanı olarak göreceğiz. Uşakizadeler bu anlamda, İzmir'deki yerli burjuvazinin az sayıdaki örneklerinden biridir. 1923'e dek seçilmiş 11 yönetim kurulu içinde yer alan Türk asıllı tüccar sayısı sadece altıdır.

"Ticaretin Türkleşmesi" kararını alan İzmir İktisat Kongresi'nin (Şubat 1923), "geleceğin ekonomisinde tek öge olarak Türk'ü almak" diyen Misak-ı İktisadi kararıyla gayrimüslimlerden yana olan ibre tersyüz olacaktır. Mayıs 1925 tarihinde kabul edilen İzmir Ticaret Borsası Nizamnamesi gereği, borsada yalnızca Türk olan simsarlar işlem yapabiliyordu. 1926-28 arasında inşa edilen ve halen kullanılmakta olan İTB binası, bir Türk üslûbu olan 1. Ulusal Mimarlık Akımı'nın tüm özelliklerini yansıtmaktadır.

Varlık Vergisi'nin İzmir ticareti üstündeki olumsuz etkisi, neredeyse 1922 İzmir Yangını kadar önemlidir. 1942-44 arasında uygulanan bu istisnai vergi, yerli tüccarı da yakından etkilemiş olmalı ki, "Toplam vergi tahsilatının yarısından fazlası azınlıklarca ödenmiş ve böylece Varlık Vergisi, ırk ve din ayırımına dayanan bir vergi olarak tarihimize geçmiştir" ifadesini okuruz. Keza Başvekil Şükrü Saracoğlu'nun, azalan vergi gelirini bu kez Toprak Mahsulleri Vergisi'yle dengelemeye çalışması, İzmir ve Ege ekonomisinin belini kıran bir öge olmuştur. Sert bir muhalefet olmalı ki, Saracoğlu Hükümeti 1943'te Ticaret ve Sanayi Odaları, Esnaf Odaları ve Ticaret Borsaları Kanunu'nu çıkararak, bu kez yeni serpilen yerli girişimciyi denetim altına almaya çalışır. Bununla yetinmez "iaşe" gerekçesiyle tarımsal hasıllata el koyma yetkisi alır. "İllere Kontenjan Uygulaması" ve "Ticarette Takas Rejimi" getirir. İzmir bu uygulamalarla İstanbul ekonomisinin çok gerisine düşer.

İzmir'de 80 yıllık geçmişi olan *Ticaret* gazetesinin 30 Mart 1945 tarihli nüshasındaki, "Akdeniz ve Orta Avrupa piyasaları kapanınca tabii ki, ihracat zayıflamıştır. Ege'nin ihraç ürünlerini dış pazarlara sürmek zorlaşmıştır" ifadesi, dış pazarların da

İzmir Commodity Exchange (ICE), which has been the most important channel bringing agricultural products to the market and which turns 131 years old in 2022, is the first exchange market in Turkey. Twelve of its fourteen founders were Levantine, Armenian and Jewish. The first Muslim and Turkish president was Uşakizade Sadık Bey (1908), the grandfather of Latife Hanım, who were to be the wife of Ghazi ulteriorly. Sadık Bey had quitted serving as a camel raiser and an intermediary to the foreign merchants in order to become a merchant himself. Muammer Bey, his son and Ghazi's father-in-law, were to be the Mayor of İzmir, later in 1924. In this respect, Uşakizades are one of the few examples of local bourgeoisie in İzmir. Until 1923, the number of Turkish-origin merchants who took part in the eleven elected members of board was only six.

Upon the Economical Pact decision of the İzmir Economic Congress (February 1923), which adopted a motion for '*Turkification of Trade*', and declared '*to take the Turkic as the only element in the economy of the future*', now the shoe was on the other foot and non-Muslims were no longer in the favorable position. In accordance with the Regulation of İzmir Commodity Exchange adopted in May 1925, only *Turkish* brokers were allowed to trade on the stock exchange. The building of ICE, which was built between 1926-28 and is still in use, reflects all the features of the 1st National Architectural Movement, which is a Turkish architectural style.

The negative impact of the Wealth Tax on trading in İzmir had been almost as significant as of the 1922 İzmir Fire. This exceptional tax, imposed between 1942-44, must have closely affected the local merchants as well, as there is a statement that reads: "*More than half of the total tax collection was paid by minorities; thus, the Wealth Tax went down in our history as a tax based on racial and religious discrimination.*" Also, when the Prime Minister Şükrü Saracoğlu tried to balance the decreasing tax revenue with the Tax on Soil Products, it had been a factor that broke the back of the economy of İzmir and the Aegean. There must have been a strong opposition since, this time in an attempt to control the newly flourishing domestic entrepreneur, the Saracoğlu Government enacted the Law on Chambers of Commerce and Industry, Chambers of Merchants and Commodity Exchanges in 1943. Not content with this, he obtained authorization to confiscate agricultural revenues on the grounds of 'subsistence'. He imposed 'Quota Application to Provinces' and 'Barter Regime in Trade'. With these practices, İzmir fell far behind the economy of İstanbul.

In the issue of the newspaper *Ticaret* dated March 30, 1945, which has an eighty-year history in İzmir, a statement that reads "*Naturally, exports dropped when the Mediterranean and Central European markets were closed. It has become difficult to introduce the*

kapandığını anlatır ki, gerçeklik payı yüksektir. Gerçek ekonomik hamle, 1950 sonrasında, Marshall Planı etkisiyle görülür. Ege Bölgesi Sanayi Odası (EBSO) İzmir, Aydın, Muğla ve Manisa'yı kapsayan Türkiye'nin tek odası olarak, Osman Kibar başkanlığında 1951'de kurulması sonrası, Marshall Planı fonlarının İzmir'e yönlendirilmesinde etkili olmuştur. Kurulan tesisler arasında Çimentaş, Taç Sanayi, DYO, Betontaş ve Metaş anlamlı örneklerdir. 1950-1970 döneminin hızlı sanayileşmesi İzmir ve hinterlandını Türkiye'nin üçüncü büyük sanayi odağı konumuna getirir. Bu dönemin önemli bir edinimi, 1973'te EBSO'nun öncülüğünü yaptığı Çiğli'deki 800 hektarlık Atatürk Organize Sanayi Bölgesi'dir.

İzmir Nazım Plan Bürosu'nun 1963'te İzmir'i, "Metropolitan Kent" olarak kabul etmesine ve İzmir Nazım Planı'nın 1968'de yapılmasına karşılık kent, çizgisel gelişime mahkûm edilmiştir. Bu plandaki tek önemli sanayi öngörüsü, kent sanayinin kuzeye yönelimi ve bunun demiryolu ile ulaşımının temin edilmesidir. Doğu hattı, mevzii imar planlarının "gündelikçi" kararlarına terk edilirken "amorf büyüme" teşvik edilir. İzmir kent bütününe dikkate alan bir imar planının yapımı ancak, 2008'de mümkün olmuştur.

İzmir'in Tarihi Kent Merkezi

İzmir'in çok katmanlı etnik yapısını gözlemek için nirengi noktam, adını "Hatuniye Camisi'nin namaz kılınan geniş bahçesinden" alan ve İzmir tarihi kent merkezinde bulunan Namazgâh olacaktır. Kazı finansmanına İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin büyük katkı yaptığı Roma Agora'sı Kazısı Başkanı Dr. Akın Ersoy'un sözleriyle bölgeyi tanımlayalım:

İzmir, 8500 yıllık liman-kent yapılanmasının dünyadaki en özgün örneklerinden biridir. Bu liman kentin sürdürülebilir halini Agora'dan Kemeraltı'na ulaşan süreç oluşturmaktadır. Bugün Agora kazılarında Konak Saat Kulesi'ne yapılacak bir yürüyüşle kesintisiz ticaret alanını gözler önüne serilmektedir.

Namazgâh ve çevresinde, İzmirli arkeologların titiz çalışması sonucunda 1400 binanın tescil edilmesi sağlanır. 16. Yüzyıla ait olan Namazgâh Hamamı, İÖ. 4. Yüzyıla ait Agora Parkı'nda ortaya çıkar, Sabetay Sevi'ye (1626-1676) ait olduğu belgelenen kortejo (Yahudihane) restore edilir. Bu evde, 677 sayılı "Tekkelerin Kapatılmasına İlişkin Kanun" un çıkarıldığı 25 Kasım 1925 tarihine dek, "Dönme

Aegean export products into the foreign markets," reveals that the foreign markets were lost as well, which is true to a large extent. The actual economic move was observed after 1950, under the influence of the Marshall Plan. Following its establishment in 1951 under the presidency of Osman Kibar, The Aegean Region Chamber of Industry (ARCI), as the only chamber of Turkey covering İzmir, Aydın, Muğla and Manisa, was instrumental in directing Marshall Plan funds to İzmir. Among the facilities established in this period, Çimentaş, Taç Industry, DYO, Betontaş and Metaş were significant exemplifications. The rapid industrialization of the 1950-1970 period made İzmir and its hinterland the third largest industrial focus of Turkey. An important gain of this period is the 800-hectare Atatürk Organized Industrial Zone in Çiğli, also pioneered by ARCI in 1973.

Although İzmir was recognized by the İzmir Master Plan Bureau as a 'Metropolitan City' in 1963 and the Master Plan of İzmir was made in 1968, the city was condemned to linear development. The only important foresight for industry in this plan was the northward orientation of the city's industry and the provision of transportation by rail. While the eastern line was left to the 'day-to-day' decisions of the local zoning plans, 'amorphous growth' was encouraged. The construction of a zoning plan taking into account the whole of İzmir city was only possible in 2008.

The Historical City Center of İzmir

In order to observe the multi-layered ethnic structure of İzmir, our reference point will be the Namazgâh [open air prayer place], located in the historical city center of İzmir, which was named after the 'large garden of the Hatuniye Mosque where ritual prayers of Islam were performed'. To describe the region in words of Dr. Akın Ersoy, the head of the Excavation of the Roman Agora, to which the İzmir Metropolitan Municipality made a great financial contribution:

İzmir is one of the most distinctive exemplifications of the 8500-year-old port-city structure in the world. A continuum from Agora to Kemeraltı constitutes the sustainability of this port city. Today, taking a walk from Agora excavations to the Konak Clock Tower reveals an contiguous trade area.

As a result of the meticulous work of the archaeologists from İzmir, 1400 buildings have been registered in Namazgâh and its surroundings. The Bath of Namazgâh, which belongs to the sixteenth century, was revealed in the Agora Park from the fourth century BC, and the cortijo (Jewish house), documented as belonging to Sabetai Zevi (1626-1676) was restored. The fact that memorial services were held in this house by the 'Dönme Community' until November 25, 1925, when

"Cemaati" tarafından anma töreni düzenlenmiş olması, İzmir'in çok-kültürlülüğünde bir izdir. Üç katlı olan yapı ve fırın, 1900 yılında Hayim Katan tarafından satın alınmış, Katan 1949'da İsrail'e göç edince, kortejoya Roman asıllı yurttaşlar yerleşmiş, daha sonra da burası ayakkabı atölyelerine ev sahipliği yapmıştır.

Namazgâh'ta 150 yıllık geçmişiyle ilk boyoz fırını (Lâle Fırını) ve kortejosu, Hurşidiye Muhtarı Enis İpek tarafından onarılır. İbranicede "avlu" anlamına gelen kortejelerde, aile halkı ne denli büyük olursa olsun, bir odaya sığar ve yaşar. Tuvalet her odada mevcuttur, ortak değildir. Bu evlerin ilginç yanı Müslüman ve Yahudilerin ortak ve aynı çatı altında yaşamasıdır. Bunu Şabat ateşinin Cuma gecesi, kortejonun Müslüman sakinlerince yakılmasından anlıyoruz. Kortejelerde çocuklar ortak olarak sevilir, gürültü yapan aile oklava ile uyarılır. İzmirli olup böylesi bir yaşantıyı *Rıza Bey Aile Evi* adlı romanına (1957) taşıyan merhum edebiyatçımız Tarık Dursun K. çeşitli söyleşilerinde bu olgunun özellikle altını çizer. Kentin ünlüleri arasında, 24 Eylül 1884'te Mekke Sokağı'nda doğan ve doğduğu ev Dr. Engin Berber'in küratörlüğünde İsmet İnönü Anı Evi'ne dönüştürülen İsmet Paşa ile Eczacı Süleyman Ferit Bey de (Nejat Eczacıbaşı'nın babası) bulunmaktadır.

Namazgâh, Mezarlıkbaşı yoluyla "dünyanın en eski yaşayan çarşısı" olarak kayda geçen ve 19. Yüzyıla dek üstü tonoz ve kiremit ile örtülü olmasından ötürü *Kemeraltı* olarak tanınan tarihi çarşıya kavuşur. Dr. Ersoy'un sözleriyle "Antik Roma agorasında 2300 yıl önce başlayan alışveriş geleneği, günümüzde *Kemeraltı*'da devam etmektedir".

17. Yüzyıl'da deniz kıyısının doldurulması ve yeni yerleşim alanlarının açılmasıyla farklı bir yapı kazanan Çarşı, namını İzmir Agorası ile buluşmakla kazanır. 2016 yılı kazısında ortaya çıkan Çarşı'nın girişindeki Roma Hamamı, Çarşı'nın tarihi işlevini simgeler. Çarşı, Bedesten ve Kızlarağası Hanı gibi hanların yanında, Mezarlıkbaşı 927 Sokak çevresindeki üçü halen ibadete açık olan altı havraya ev sahipliği yapar. Havra Sokağı ve çevresindeki Yahudi Mahallesi'ne (Juderia) çıkan yerleşimi de içeren Kemeraltı Çarşısı, 2020'de UNESCO tarafından İzmir Tarihi Liman Kenti'nin temel ögesi olarak kabul edilmiştir.

Namazgâh, Yaşar Aksoy'a Yunus Nadi 2021 Sosyal Bilimler Ödülü'nü kazandıran belgesel roman *Gavur Mümin*'in konusunun geçtiği yerdir. Aksoy,

the 'Law on the Dissolutiin of Lodges' no. 677 was enacted, is a mark in the multiculturalism of İzmir. The three-storey building and the bakery were purchased by Hayim Katan in 1900, and when Katan immigrated to Israel in 1949, Romani citizens settled in the cortijo, and afterwards this place housed shoe workshops.

In Namazgâh, Lâle Bakery, the very first boyoz [a Turkish pastry of Sephardic Jewish origin] bakery and the cortijo agin, which have a 150-year history, were repaired by Enis İpek, the Headman of Hurşidiye. In cortijos, meaning 'courtyard' in Hebrew, no matter how large, a family fitted and lived in one room. A toilet was available in each room, it was not a shared one. The most interesting thing about these houses is that Muslims and Jews were living under the same roof. This is ascertained by the fact that the Shabbat fire was lit on Friday night by the Muslim residents of the cortijo. In the cortijos, children were looked after commonly; noisy families were given warning with a dough roller. Tarık Dursun K, late literary artist from İzmir, who conveyed this kind of living in his novel *Rıza Bey Aile Evi* [Family House of Rıza Bey] (1957), particularly emphasized this state of affairs in many of his interviews. Among the well-known figures of the city are İsmet Pasha, who was born in Semptember 24, 1884, in Mekke Street and the house where he was born in was converted into İsmet İnönü Memorial House under the curatorship of Dr. Engin Berber, and the Pharmacist Süleyman Ferit Bey (the father of Nejat Eczacıbaşı).

Through the connection to the Mezarlıkbaşı, Namazgâh met the historical bazaar, which has been registered as the 'oldest living bazaar in the world', and known as Kemeraltı because it was covered with vaults and tiles until the nineteenth century. In Dr. Ersoy's words, "The tradition of trading that began 2300 years ago in the ancient Roman agora is maintained today in Kemeraltı."

The Bazaar, which gained a distinctive structure with the filling of the coastline and the opening of new settlement areas in the seventeenth century, gained its reputation when it was united with the İzmir Agora. The Roman Bath at the entrance of the Bazaar, which was unearthed by the excavation of 2016, symbolizes the historical function of the Bazaar. As well as the inns such as the Bazaar, Bedesten and Kızlarağası Inn, it houses six synagogues, three of which are still open for worship, around 927 Mezarlıkbaşı Street. Including the settlement leading to Havra Street and the Jewish Quarter (Juderia) around it, the Kemeraltı Bazaar was accepted by UNESCO as the key element of the Historical Port City of İzmir, in 2020.

Namazgâh is also the setting of the documentary novel by Yaşar Aksoy, *Gavur Mümin*, which was awarded the Yunus Nasi 2021 Social Sciences Award. Aksoy tells

Namazgâh'tan şöyle söz eder:

Ünlü bir Osmanlı sülalesi olan Osmanzadeler, Yüzyıllar önce Kadifekale yönündeki küçük dağdan aşağı mahalleye inen tilkileriyle ünlenmiş, İzmir'in Tilkilik semtini boydan boya bölen bir küçük esnaf çarşısı kimliğindeki Anafartalar Caddesi ile 945. Sokak'ın kesiştiği köşede bulunan Dönertaş Sebili'ni 1814 yılında yaptıran Osmanzade Seyyit İbrahim Rahmi Efendi ile tanınarak ünlenmiştir (...) İşte Mustafa Mümin (Gavur Mümin) şehrin tam bir etnik federasyon şeklindeki ekonomik, sosyal, dini hatta siyasi olarak farklılaşmış gâvur İzmir ismiyle de ünlenmiş Hristiyan kesiminden tamamen ayrı ve farklı bir yapıdaki, köklü İslam ve Türk geleneklerinin sınıksız yaşandığı bu mahallede doğacaktı.

Burada ortak yaşam iradesi olduğunu,

Yunan işgalinden hoşnut olmayan bir bölüm Levanten Frenkler ile dirsek temasını geliştirmek de yararlı bir tutum olacaktı. İtalyan, Fransız, Alman kökenli Levantenler daima Türk topluma bağlı kalmış, Museviler ile sıcak ilişki ve Yunan hoyratlığının tartışılması bu kararın taktik uygulamalarından biriydi

ifadesinden anlaşılmaktadır. Eserden alıntılıyorum: "Gâvur Mümin, İzmir'de içlerinde tüccarların, eski askerlerin, öğretmenlerin, çiftçilerin, din adamlarının, hatta İtalyan kökenli Levantenlerin bulunduğu oldukça geniş bir haber toplama şebekesi kurmuştu".

Namazgâh'da yaşamış bir başka isim, Türk Yahudisi, aslen doğum yeri Aydın olsa da kendi ısrarıyla doğumu kayıtlarda İzmir Mezarlıkbaşı olarak görülen sanatçı Dareo Moreno'dur. Erkan Özerdem, *İzmirli Dario* kitabında onun yaşama ortamından şöyle söz eder

Zaten fakir olan aile babasız kalınca daha da fakirleşmiş. 1963'te İzmir'e gittiğimizde, Dario bana oturdukları evleri göstereceğini söyledi ve 'burada oturduk, burada oturduk' diye sıralamaya başladı. Bu durumu 'paramız yoktu, kirayı ödeyemiyorduk, her gittiğimiz evden kovuluyorduk' diye açıklamıştı. (...) Dario'nun yetimhanede kaldığını ben çok sonra öğrendim. 1963 yılında Fransa'dan Türkiye'ye dönüşümüzde bir hanım yanımıza gelerek 'İzmir'e gelmişken çocukken kaldığın yetimhaneyi de gör. Artık nasıl bir yardım yaparsın, konser mi verirsin, ne yaparsın bilemem...' demişti.

about Namazgâh:

Osmanzades, a well-known Ottoman family that gained recognition thanks to Osmanzade Seyyit İbrahim Efendi, who in 1814 had the Dönertaş Fountain built, located at the corner where 945th Street intersects with Anafartalar Street, which had the characteristic of a small artisan bazaar, crossing Tilkilik district of İzmir all along; Tilkilik was famous for its foxes that came down from the small mountain in the direction of Kadifekale centuries ago (...) So, Mustafa Mümin (Gavur Mümin) was born in this neighborhood, where the deep-rooted Islamic and Turkish traditions were firmly followed and completely separate and different from the Christian part of the city, which was also known by the title of gavur [infidel] İzmir that was economically, socially, religiously and even politically differentiated in the form of a full ethnic federation.

From the expression below, it is understood that there had been a common will of cohabitation:

It would also be a useful attitude to work hand in glove with the Frankish Levant, a segment dissatisfied with the Greek occupation. Levantines of Italian, French and German origin have always adhered to Turkish society. For the warm relationship with the Jews and the Greek rudeness to be much-debated was one of the implementations of this strategic decision.

Again quoting from this work: "Gavur Mümin had established a considerably large news-gathering network in İzmir, which included merchants, former soldiers, teachers, farmers, clergy, and even Levantines of Italian origin".

Another figure who lived in Namazgâh was Dareo Moreno, a Turkish Jew artist, whose birthplace was registered as İzmir, Mezarlıkbaşı in the accounts, at his own insistence, even though it was Aydın actually. In his book *İzmirli Dario* [Dario from İzmir], Erkan Özerdem mentions his living environment as follows:

Already impoverished, the family became even poorer when they lost their father. When we went to visit İzmir in 1963, Dario told me that he was going to show me the houses they used to live in, and he began spilling them off: "we used to live in here, and here..." He explained: "We had no money, we couldn't pay the rent, so we were being kicked out of the house all the time" [...] I found out much later that Dario used to live in an orphanage. On our return to Turkey from France in 1963, a lady came to us and said: "Since you are in İzmir now, come and visit the orphanage you lived in as a child. I don't know, whatever kind of support you may give, whether you would give a concert, or whatsoever..."

Bu öksüzler yuvası (nido de guerfanos) Namazgâh'tadır. Moreno'nun *Canım İzmir* şarkısındaki "dünyayı dolaştım/birçok kıta aşım/güzelim İzmir/hep seni aradım/her yeri taradım/bir tanem İzmir/senden ayrılamam/seni bırakamam/sevgili İzmir" sözleri, bu kente armağanıdır.

Kanımcıca, İzmir ve İzmirliilerin yapacakları iki ev ödevi var: İlki, Sabetay Sevi ikametgâhının Müze Ev'e dönüştürülmesi; ikincisi, Mezarlıkbaşı Yolu'na bir alt geçit yapılarak, İzmir Agora'sının Kemeraltı'na dolaysız bağlantısının sağlanması. Dikkat çekici olan, İzmir yazar-çizeri ve şairinin hep İzmir'i ve sokaklarını yazıyor olmasıdır. İzmir'in has ve gerçekçi dekorun romancısı Samim Kocagöz, İzmir'i resmederken bizi Basmane'de şöyle dolaştırıyor:

Gülseren'e, arabayı Basmane'ye park ettirdim. Fevzi Paşa Bulvarı'ndan geldik. Basmane Meydanı'nı dolandık. Gazi Bulvarı'nın ortasındaki ağaçların altına bıraktık arabayı. 'Buradan öteye yürüyelim...' dedim. Nedenini sormadı. Yeniden Basmane Meydanı'nı yürüyerek geçtik; Kültürpark'a girdik. Parkın Kahramanlar semtine açılan kapısından çıktık. Kestirmeden gelmiştik. Kahramanlar semtinin karışık sokaklarına daldık. İzmir'in sonbaharının son günlerinde kuru soğuğu başlamıştı.

İzmirli şair Refik Durbaş da, "İlk aşkımdan adını onun rüzgârına yazdım/İzmir, aşkımdı çünkü benim/İlk sevgilim ..." derken bu kenti solumaktadır. Sadece Türkçe yazarlar mı? Nobel ödüllü Urla doğumlu Yunan şair Yorgo Seferis şiirlerinde, Urla'daki evinin sokağında gezinir, onun bahçesinde koruk içtiği yerde şimdi kahve içiliyor. 1922 İzmir Yangını sonrası, "Rast gelir de gecenin birinde seni büyüten kente yolun düşerse ve kent temelden yıkılıp yeniden kurulmuşsa, tekrar orada bulunmak umuduyla başka zamanları geri getirmeye çalışırsın" ifadeleri onundur. 1979 yılı Nobel Edebiyat Ödülü sahibi olan Elitis, *Ege Üstüne* şiirinde "Adalar Denizini Sev" diyecektir.

Anadolu'nun diğer kentlerinde görülmeyen bir olgu İzmir'de yaşanır... İzmir'in nüfusu 1880'de 100.000'i ancak geçmişken, yabancı sayısı 1880'lerin sonunda 50.000'e ulaşır. Semtler adını ya da namını, iktisadi işlevine göre almıştır. Hurşidiye Mahallesi, Yahudi Mahallesi olur. Mübeccel Kiray'ın 1972 tarihli *Örgütlemeyen Kent: İzmir* araştırmasındaki vurgusu, yerleşimin etnik esasa göre değil, yerleşenlerin maddi durumuna göre gelişmiş olmasıdır.

This orphanage (nido de guerfanos) was in Namazgâh. The lyrics "I have traveled the world/I have crossed many continents/my lovely İzmir/I have always searched for you/I have searched everywhere/my dear İzmir/I can't leave you/I can't leave you/dear İzmir" of Moreno's song *Canım İzmir* [My Dear İzmir], were his gift to this city.

In my opinion, as for İzmir and İzmirians, there are two homeworks to do: First, converting the Sabbetai Zevi house into a Museum House; Second, ensuring the direct connection of Agora of İzmir to Kemeraltı, by building an underpass on the Mezarlıkbaşı Road. Significantly, the writers, illustrators and poets from İzmir have always been writing on İzmir and its streets. Samim Kocagöz, the novelist of İzmir's unique and realistic setting, takes us to Basmane, as he portrays İzmir:

I had Gülseren park the car in Basmane. We passed through Fevzi Paşa Boulevard. We walked around Basmane Square. We had left the car under the trees in the middle of Gazi Boulevard. 'Let's walk from here...' I said. She didn't ask why. We crossed Basmane Square on foot one more time; we entered Kültürpark. We left the park, exiting its gate that leads to the Kahramanlar district. We had taken a short cut. We plunged into the tangled streets of the Kahramanlar district. It was the early days of dry cold weather, in the last days of the autumn in İzmir.

İzmirian poet Refik Durbaş is also inspired with this city, when he says "I inscribed the name of my first love onto its wind / As İzmir, was my love/ My first lover..." And it is not only the ones who write in Turkish. The Nobel laureate Greek poet George Seferis, born in Urla, wanders through the street of his house in Urla, in his poems; in the garden of that house which he used to drink verjuice, people drink coffee today. Here are his expressions: "If one night you happened to come across the city that raised you, and the city had been destroyed and rebuilt from the ground up, you would try to bring back other times, in the hope of being there again", in the wake of the 1922 İzmir Fire. Elitis, who was awarded the Nobel Prize in Literature in 1979, has articulated "Love the Sea of Islands" in one of his poems "Ege Üstüne" [On the Aegea].

A phenomenon not seen in other cities of Anatolia was observed in İzmir... While the population of İzmir barely exceeded 100,000 in 1880, the number of foreigners reached 50,000 at the end of the 1880s. The districts were given their names according to their economic functions. Hurşidiye Quarter was the Jewish Quarter. Mübeccel Kiray's emphasis in her work *Örgütlemeyen Kent: İzmir* [The Unorganizable City: İzmir] (1972), is that the settlement developed according to the financial situation of the settlers, not on the basis of ethnicity.

İzmir Kalkınma Ajansı'nın (İZKA) İzmirli ressam Boğos Tatikyan'ın doğumunun 200. yılı için yayınladığı *19. Yüzyıl Türkiye'sinde Ressam Boğos Tatikyan / Tatikyan Matbaası* kitabında yer alan ve Prof. Dr. Metin And'ın "çarşıressamlığı" olarak betimlediği resimleri, özel bir önem taşımaktadır. Tatikyan Albümü'nde yer alan 27x37 cm ebattaki 54 yerel dekor içindeki insan resmi, İzmir ve çevresinin çok katmanlı kültürel yapısının iyi bir izdüşümüdür.

Yeri gelmişken bir hatırlatma: Konak eski Balık Hali'ne yakın Kemeraltı'na kavuşan tali arterler üstünde yer alan "Şerif Remzi Depoları" olarak bilinen ve günümüzde yıkılmış olan mekân, İzmir İktisat Kongresi'ne 1923 Şubat'ında ev sahipliği yapmıştır. 2023 Şubat'ında, İzmir'de bir 100. Yıl İktisat Kongresi'nin düzenlenmesi anlamlı olacaktır. Bununla TC'nin kurucu Cumhurbaşkanı Atatürk ve Cumhuriyet kadrolarına, Kongrenin divan başkanlığını yapan İzmirli Mahmut Esat Bozkurt'u ve bu Kongre hakkında en yetkin araştırmayı gerçekleştiren Dışişleri Eski Bakanı Prof. Dr. Gündüz Ökçün'ü anma görevimizi yerine getireğimize inanıyorum.

İzmir'in çok katmanlı kültürünün yansıması diğer yandan İzmir yemeklerinde ortaya çıkar. Dr. Nejat Yentürk'ün uzun yıllara dayanan çalışmaları sonucu ortaya çıktığını düşündüğüm *Ayaküstü İzmir / Sokak ve Fırın Lezzetleri* kitabında bu zenginlik perçinlenerek anlatılır. İzmir'in yemek zenginliği, dört ana damardan beslenmektedir: Ege'nin diğer yörelerinden taşınan yemeklerden oluşan Alevi-Bektaşî Mutfağı, ağırlığını Kurtuluş Savaşı sonrası Ege'ye göç eden yaklaşık 500 bin insandan oluşan mübadillerin getirdiği mutfak, Yahudi, Ermeni ve Rumların oluşturduğu azınlık mutfağı ve son olarak, Osmanlı tebaasından olmayanların yani ecnebilere mutfağı. Bu beslenme biçimi, çok dilli ve çok kültürlü bir ortamın doğal sonucudur. İzmir'in boyoz, Yahudi böreği, gevrek, kumru, çiğ börekten oluşan hamur işleri, azınlık mutfağından çıkmaz. "Şerbet şehri İzmir" deyimini, "sorbet" olarak Fransızcaya girmiştir. Sübye (subiya), Yahudilerin oruç açarken içtiği bir serinleticidir. İzmir toprağının seçkin kültür insanı Halikarnas Balıkcısı-Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın "Zeytinyağı, güneşin erimiş halidir" dediği zeytinyağı, Antik Roma döneminde piyasalaşmış ilk üründür. Prof. Dr. Edgar Morin, "Gastronomi her kültürün kütüksel çekirdeğidir" der. Prof. Dr. Artun Ünsal, "İktidarların Sofrası" adlı ve 2021'in en iyi kitabı kabul edilen çalışmasında, "Geçmişten günümüze her toplumda yemek, kültür ve

The illustrations of Prof. Dr. Metin And, which he describes as 'bazaar painting' in *19. Yüzyıl İzmir'inde Ressam Boğos Tatikyan / Tatikyan Matbaası* [Painter Bogos Tatikian / Tatikian Printing House in 19th Century İzmir], the book published by İzmir Development Agency (İZKA) for the 200th anniversary of the birth of İzmirian painter Boğos Tatikyan, are of particular significance. 54 paintings of human figures in local settings (27x37 cm) in the Tatikian Album competently reflects the multi-layered cultural structure of İzmir and its surroundings.

In connection with this, it has to be pointed out the fact that the place known as 'Şerif Remzi Warehouses', located on the secondary arterial roads that meet Kemeraltı, near the old Fish Market in Konak, and which has been demolished today, hosted the İzmir Economic Congress in February 1923. It would be meaningful for a 100th Anniversary Economics Congress in İzmir in February 2023 to be organized. By realizing this, I believe that we would fulfill our duty of commemorating Atatürk, the founding President of the Republic of Turkey, and the staff of the Republic, along with Mahmut Esat Bozkurt of İzmir, who was the chairman of the council of the Congress, and the former Minister of Foreign Affairs, Prof. Dr. Gündüz Ökçün, who conducted a perfectly competent research on this Congress.

The reflection of İzmir's multi-layered culture appears in İzmir dishes as well. In his book *Ayaküstü İzmir / Sokak ve Fırın Lezzetleri* [İzmir: Ready-To-Eat / Street and Bakery Delicacies], which I think is a result of many years of work, Dr. Nejat Yentürk provides an intensified description of this richness. The richness of the food of İzmir, has been maintained by four main channels: Alevi-Bektashi cuisine consisting of dishes taken from other regions of the Aegean; the cuisine majority of which was brought by the exchanged people consisting of approximately 500 thousand of people who migrated to the Aegean after the Turkish War of Independence; the cuisine of minority comprised of Jews, Armenians and Greeks; and finally, the cuisine of those who were not Ottoman subjects, that is foreigners. This diet is the natural result of a multilingual and multicultural environment. İzmir's pastries, consisting of boyoz, Jewish pastry, Turkish bagel, kumru, raw pastry, are from minority cuisine. Sherbet, as in the expression 'İzmir, the city of sherbet' had entered French as 'sorbet'. Sübye (subya, or subiya) is a refreshing drink that Jews drink when breaking their fast. Olive oil, about which the distinguished man of culture of İzmir, the Fisherman of Halicarnassus, Cevat Şakir Kabaağaçlı said "*Olive oil is the molten state of the sun*", was the first product marketed in the ancient Roman period. Prof. Dr. Edgar Morin says, "*Gastronomy is the inner core of every culture.*" In his work *İktidarların Sofrası* [The Table of the Powers], which was announced the best book of 2021, Prof. Dr. Artun Ünsal states: "*The intertwining of food, culture and politics is evident in every society*

siyasetin iç içeliği ortadadır. Yemeğin siyasal bir güç ve sosyal iletişim aracı olarak kullanılması, öteden beri hemen her toplumda izlenen bir pratik olarak süregelen ve sürecek olan bir olgudur” denmektedir.

İzmir Limanı'na Bakmak

İzmir'in Ege Bölgesi içindeki geniş art bölgesi, Braudel'in "Akdeniz" tasvirindeki denizle birlikte anıldığı zaman anlam kazanır. İzmir'in denizle bütünleşerek büyümesini Evliya Çelebi (1611-1682) *Seyahatname*'sinde abartılı üslubuyla bize şöyle anlatır:

Osmanoğulları'nın hâkimiyeti altında yük çözümlü yük bağlanan iki yüz altmış muazzam iskele ve şehir vardır. Lakin İzmir, bütün bu şehirlerden ünlü şehirdir. Zira yedi iklimde Osmanoğulları ile dost olmuş 18 kefare kralı vardır ve İzmir'de hepsinin konsolosları bulunur. Bunların tüccarları yeryüzünün her türlü mal ve bütün ülkeler halkının mahsullerini İzmir'e getirirler. Her sene bin gemi gelir, bin gemi gider ve malları bu İzmir şehrinde satılır.

"Deli İbrahim Divanı" başlıklı romanının bitiminde yazar Ahmet Büke, denizden bir bakışla şunları der:

Ama marifet hep hür kalabilmekte. Şimdi bana sürgün ol, toprağından denizinden git diyorsun. Bu olacak iş değil. O yüzden ben kendi yoluma, sen de var git Leyla'na... Osman sigarasını ayakkabısının ucuyla ezdi. Yeniden sarıldılar. Deli İbrahim onu ufukta kaybolana kadar izledi. Çanını çıkardı. Üç kere öpüp toprağına koydu. Anadan üryan soyundu. Denizde yıkandı, tuzlandı. Dalgalara karşı açıldı.

İzmirli Ahmet Büke bu kitabı için,

Denizde geçen, denizin özne olduğu, önemli ölçüde denizcilik kültürüne referansları olan bir roman. Odağı toplumsal meseleler olan, denizin de özne olduğu bir metin. Ben İzmir körfezi açıklarında bir adada yaşayan balıkçı ailesinin etrafında bir hikâye anlatmak istiyordum...

diyor. İzmir'e dair biyografi ve romanlarda karşımıza "deniz" çıkıyor. Dr. Yaşagül Ekinci, İzmir için deniz ve limanın önemini, Aralık 2018'de, İzmir'in UNESCO başvurusunda şöyle vurgular:

Osmanlıların 'milletler sistemi' altında garanti altına aldığı özgürlükler ortamı ve buna eklenen ticari serbestliğin birleşmesi ile işleyen bir liman kenti olarak gelişen İzmir, erken modern

from the past to the present. The use of food as a tool of political power and social communication has been and will continue to be an ongoing phenomenon as a practice that has been followed in almost every society."

Gazing at the Port of İzmir

İzmir's vast hinterland within the Aegean Region becomes meaningful when it is associated with the sea, as in Braudel's depiction of "Mediterranean". Evliya Çelebi (1611-1682) describes the growth of İzmir as it was integrated with the sea, with his hyperbolic style, in his work *Seyahatname* [Book of Travel]:

Under the rule of Osmanoğulları, there are two hundred and sixty tremendous piers and cities where freights are wrapped and unwrapped. However, İzmir is more famous than all these cities. For, there are 18 heathen kings who made friends with Osmanoğulları in all four corners of the world, and all of them have consuls in İzmir. Their merchants bring all kinds of goods of the world and the crops from the people of all countries to İzmir. Every year, a thousand ships come and go, and their goods are sold here, in the city of İzmir.

At the end of his novel *Deli İbrahim Divanı* [The Council of İbrahim The Mad], viewing from the sea, the writer Ahmet Büke says:

Yet the important thing is to be able to remain forever free. Now you ask me to flee to exile, to leave my land and sea. That would never do. So, I'll go my way, and you should go to your Leyla... Osman crushed his cigarette with the tip of his shoe. They hugged again. İbrahim the Mad watched disappear over the horizon. He took out his bell. He kissed it three times, and put it on the ground. He undressed himself completely. Washed himself in the sea, got himself covered with salt. He swam out into the sea against the waves.

On his book, Ahmet Büke of İzmir says:

A novel of which setting is the sea, in which the sea is the subject itself, with significant references to maritime culture. This is a text which focuses on social issues, in which the sea is also a subject. I wanted to tell a story based on a fishing family living on an island off the Gulf of İzmir...

'The sea' is always there in biographies and novels about İzmir. Dr. Yaşagül Ekinci emphasizes the significance of the sea and the port for İzmir, in the application of İzmir to UNESCO in December 2008 as follows:

Developing as an active port city as the environment of freedom guaranteed under the 'system of

dönemde Akdeniz havzasında kültürel, ticari ve politik olarak geleneksel kentlerden farklılaşmış, Levanten liman kentlerinin en önemlisidir. Liman kent olarak gelişimi sürecinde kazandığı mimari miras ile İzmir, gerek Osmanlı milletler sistemi geleneği ve gerekse bu geleneğin beslediği özgürlük ortamında oluşan "Levanten" kozmopolit kültürünün mekâna yansıyan yine kozmopolit çok dilli, dinli ve renkli yapısını benzersiz şekilde yansıtmaktadır.

İzmir 17. Yüzyıl'da, Akdeniz havzasının en uygun limanıdır. Tarihçi Prof. Dr. Daniel Goffman, ticari yollara eklenen İzmir'in bu işleviyle "cevher kent" konumuna geldiğini kaydeder. Bu cevher kent aynı zamanda, sosyal mücadelelerin yaşandığı bir arenadır. Yakın Çağ tarihçisi Prof. Dr. Engin Berber'in araştırmaları, İzmir Limanının 1908 ve 1913 yıllarında yaşadığını grev dalgalarını ortaya koyar. 1913 Grevi sonrasında günlük çalışma süresi kısalmış, işçiler için bir yardımlaşma sandığı kurulmuştur. Dr. Berber'in anlatımları, İzmir'in sosyal-siyaset alanında Cumhuriyet'in kuruluşundan çok önce yerini aldığını belgeler. Fransızca belgeler üstünden titiz araştırmalarıyla tanınan Prof. Dr. Çınar Atay, Pasaport'daki ilk modern limanın 1880'de "yap-işlet-devret" modelinde İngilizlerce kurulduğunu kaydeder. Rıhtımın yanında bir de rıhtım boyunca bir tramvay hattı döşenir. Melez Deresi'nin taşkınlardan korunması, liman yapım taahhüdü içindedir. Rıhtıma döşenen 45x45'lik granit blokların Napoli'den getirilmiş olması, işin boyutunu anlatmaktadır. Liman imtiyazını kazanan İngiliz asıllı üç ailenin anlaşmazlığa düşmesiyle bu limanın imtiyazı Fransız Dussaud Kardeşlere satılmıştır. Rıhtımın yapımı öncesi 150 bin olan İzmir nüfusu, 1900'de 300.000'e yükselir. Bu nüfusun 52.000'i Levanten, 16.000'i Musevi ve 10.000'i Ermeni'dir. Bu etnik toplumların ortak bir yaşam tadı sürdürdüklerini Prof. Dr. Rauf Beyru "19. Yüzyıl'da İzmir'de Yaşam" adlı eserinde şöyle anlatır:

İzmir kent sakinlerinin, milliyetleri ne olursa olsun son derece konuksever ve ikram sever oldukları pek çok gezgin tarafından anlatılmaktadır. Bu erdemlerde kuşkusuz, Türklerin başı çektiği söylenebilir. Ama diğer azınlıklar Rumlar, Musevi ya da Ermeniler de herhalde İzmir'de bir arada yaşamının verdiği kültür sentezi içinde bu geleneği edinmişlerdir.

Fransızlara verilmiş olan liman imtiyazı 1922'de iptal edilmiş ve İzmir Belediye Başkanlığını da

nations' of the Ottoman combined with the trade liberalisation in relation to this system, İzmir was the most important of the Levantine port cities in the Mediterranean basin in the early modern period, as it was culturally, commercially and politically differentiated from traditional cities. Thanks to the architectural heritage it acquired during its development process as a port city, İzmir uniquely reflects the cosmopolitan multilingual, religious and colorful structure of the 'Levantine' cosmopolitan culture, which was formed both in the tradition of the Ottoman system of nations and in the environment of freedom fostered by this tradition, which is reflected in the space.

In the seventeenth century, İzmir was the most convenient port in the Mediterranean basin. Historian Prof. Dr. Daniel Goffman notes that İzmir, connected to trade routes, had become the 'gem city' with this function. This gem city has also been an arena where social struggles took place. The research of historian of Modern Age, Prof. Dr. Engin Berber reveals the strike waves the Port of İzmir witnessed in 1908 and 1913. After the 1913 strike, the daily working time was shortened and a charity fund was established for the workers. Dr. Berber's accounts document that İzmir had taken its place in the social and political spheres long before the founding of the Republic. Known for his meticulous research on documents in French, Prof. Dr. Çınar Atay notes that the first modern port in Pasaport was built by the British in 1880, on the 'build operate transfer' model. Nearby the quay, a tram line was laid all along the quay. Protection of Meles River from flood was within the commitment of port construction. The fact that the 45x45 granite blocks laid on the quay were brought from Naples gives a rough idea of the extent of the work. When three families of British-origin who were granted the concession of the port came into conflict, the concession was sold to the French Dussaud Brothers. The population of İzmir, which was 150 thousand before the construction of the quay, increased to 300,000 in 1900. Of this population, 52,000 were Levantine, 16,000 were Jewish and 10,000 were Armenian. A common taste of life these ethnic communities experienced is described by Prof. Dr. Rauf Beyru in his work *19. Yüzyılda İzmir'de Yaşam* [Life in İzmir in the 19th Century] as follows:

It was told by many travelers that the residents of the city of İzmir, regardless of their nationality, were extremely hospitable and fond of treating with respect and honour. Undoubtedly, it can be said that it was the Turkish people leading in these virtues. Yet the rest of the minorities such as Greeks, Jews, or Armenians had probably acquired this tradition within the cultural synthesis of co-existence in İzmir.

The concession of port construction granted to the

üstlenen Uşakizade Muammer Bey'e verilmiştir. Uşakizade ve ortakları 1925 yılında, "İzmir Liman ve Körfez İşletmesi" adını taşıyan bu imtiyazı, Hulusi Alataş'a devretmiştir. İşletme 1934'te devlet tarafından satın alınsa da, Mart 1943'de Devlet Deniz Yolları'na devri yapılmıştır. Alsancak Limanı'nın şimdiki yerine, 1925 tarihli İzmir İmar Planı'nda karar verilir. Limanın yapımına (ancak) 1954'de başlanır ve 1959'da tamamlanır. Bu limana 1977 sonrasında, Aliağa Körfezi'ndeki 16 yeni liman-iskele eklenmiştir.

Bugün "Liman:1.0" özelliğine sahip İzmir Liman Bölgesi ve hinterlandını güçlendirilecek neler yapılabilir? 2020'de 20 Milyar \$ olan İzmir DTH'sinin, 2033 yılında 31,4 Milyar \$ olacağı öngörülüyor. İzmir ihracatının % 83'ü deniz yoluyla yapılıyor. Ege'de 16'sı Aliağa Bölgesi'nde olmak üzere 22 liman var ama ancak 9'u dış ticaret işlemi yapmaya yeterlidir. Bu dış ticaretin etkin –ki bunun çıktısı ekonomik kârlılıktır- olması için 6.2 Milyon TEU'luk elleçleme kapasitesi gerekiyor. Oysa günümüzdeki elleçleme kapasitesi sadece 4,2 milyon TEU'dur. İzmir Kalkınma Ajansı (İZKA), 2020'de, Deniz Ekonomisi Sonuç Odaklı Programı (DESOP) başlattı. Buradaki bulguları genişleterek, İzmir Liman bütünlüğü için beş yeni uygulama başlığı gerekiyor:

İzmir Limanı'nın Güçlendirilmesi:

İzmir Alsancak Limanı, İzmir'deki limanların *amiral gemisi* olup özelleştirmeye karar verildiği 2004-2016 arasında, on iki kayıp yıl geçirdikten sonra, 2016'da mülkiyeti Türkiye Varlık Fonu'na devredilmiştir. Söz konusu limanın güçlendirilmesi için körfez taraması ve su derinleştirilmesi, antrepo binasının yeniden düzenlenmesi, üstyapı donanım eksikliklerinin giderilmesi gerekmektedir. İZKA raporundan alıntılanarak "İzmir Limanı ekipmanlarının büyük bir bölümünün ekonomik ömrünü tamamladığı değerlendirilmektedir... Rıhtım güçlendirme ve öteleme çalışmalarına henüz başlanmamıştır... Su derinliği yetersizdir".

İZKA ve DEÜ'nün ortak çalışmasında ulaşılan sonuç ise:

1995-2018 döneminde 1 TEU'nun 130 \$ hasıla yarattığı tespitinden hareketle eksik kapasite 3,2 milyar \$'lık gelir kaybı yaratmıştır. Olayın DTH açısından toplam kaybı 29,5 Milyar \$'dır. (Oysa) İzmir Limanı tam kapasiteye ulaştığında 300 milyon \$/yıl üstü bir hasılatla (ciro) ulaşılacaktır. Bunun için gereken yatırım (sadece) 269 Milyon \$'dır.

French was cancelled in 1922, and granted to Uşakizade Muammer Bey, who also assumed the Mayorship of İzmir. In 1925, Uşakizade and his partners transferred this concession which was called 'İzmir Port and Gulf Enterprise' to Hulusi Alataş. Although the enterprise was purchased by the state in 1934, it was transferred to the National Maritime Lines in March 1943. The current location of Alsancak Port was agreed in the İzmir Zoning Plan dated 1925. The construction of the port began (as late as) in 1954, and was completed in 1959. After 1977, sixteen new docks/piers in Aliağa Bay were added to this port.

What may be done today to strengthen the İzmir Port Region and its hinterland with its characteristic of 'Port:1:0'? It is estimated that FCA of İzmir, which was \$ 20 billion in 2020, will be \$ 31,4 billion in 2033. 83% of İzmir's exports are made by maritime transport. There are 22 ports in the Aegean Region, 16 of which are in the Aliağa district, however only 9 of them are adequate for foreign trade transactions. In order for the foreign trade to be effective –the output of which is economic profitability-, a handling capacity of 6.2 million TEU is required. However, the current handling capacity is only 4.2 million TEU. İzmir Development Agency (İZKA) launched the Marine Economics Result Oriented Program in 2020. Building on the findings of this program, for the integrity of İzmir Port five new implementation themes are required:

Strengthening the Port of İzmir:

İzmir, Alsancak Port is the flagship of the ports in İzmir and after twelve lost years between 2004-2016 when it was resolved on privatisation, its ownership was transferred to the Turkey Wealth Fund in 2016. In order for this port to be strengthened, dredging the bay and deepening the channel, rearrangement of the warehouse facility, and elimination the deficiencies in the superstructure equipment are required in order to strengthen the port in question. Quoting from the İZKA report, "It is estimated that a large part of the equipment of the İzmir Port has completed its economic life... Dock strengthening and offset works have not been started yet... The water depth is insufficient."

As for the result of the joint study of İZKA and DEU:

Based on the finding that 1 TEU generated a revenue of \$ 130 in the period of 1995-2018, the missing capacity created a revenue loss of \$ 3.2 billion. The total loss as a result of this circumstance in terms of FCA is \$ 29.5 billion. [Whereas] When the Port of İzmir reaches full capacity, a revenue [turnover] of over \$ 300 million/year will be reached. The investment required for this is [only] \$ 269 million.

2022'deki 34 gemiden başlayarak, İzmir'e kruvaziyer gemilerin gelişlerinin kesinleşmesi ise, liman yenilenme konusunun önemini ayrıca arttırmıştır.

Aliağa Limanlarının Stratejik İş Birliği:

İzmir Alsancak Limanı'nın işlevini yerine getirememesi üzerine 1977'de, *Ege Gübre*'nin kendi iskelesini oluşturmasıyla başlayan silsilede, Nemrut Körfezi'nde (Aliağa) bağımsız, sadece şirket amaçlarına hizmet eden iskele-limanlar ortaya çıkmıştır. Genel amaçlı ilk özel özel liman, 2009'da Nempport olmuştur. 2019'da *Socar Terminal Limanı*'nın kurulması sonrası, İzmir'deki bölge limanlarının Türkiye içi yük payı, 2020 sonunda artarak % 16'ya ulaşmıştır.

Aliağa Liman Kümesi, 80 milyon tonluk yük hacmiyle halen "Avrupa'nın En Hızlı Büyüyen 2. Liman Kümesi" konumundadır. Ancak 16 bağımsız iskele-limanın sadece beşi genel amaca hizmet vermektedir. Yirmi iki gemi söküm tesisi de mevcuttur. Burada genel amacı en iyileme yolunda, sinerjinin yükselmesi için kümelenme hedeflemesiyle bir yönetim öneriliyor. Karşılıklı güvenin oluşturulması burada en önemli ögeyi oluşturacaktır.

1925 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 4. ve 8. maddeleri, 1954'de çıkarılan 6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun'un 1.maddesi, devlete (kamu otoritesi) öncü nazım işlev yükler. Bu yasa hükümlerinin, kümelenme işleminde anlamlı bir etken olabileceğini düşünüyorum.

Kuzey Ege (Çandarlı) Limanının Bir İhtisas Limanı Olarak Kurgulanması:

İnşaatına 2011'de başlanan bu limanda 110 milyon Euro'ya, 2014 sonunda 1500 metrelik bir dalgakıran oluştu. Sonrasında inşaat, ödenek yokluğundan fiilen durduruldu. Çandarlı'da her biri 1'er TEU olan toplamda 3 Milyon TEU'luk bir liman kapasitesi oluşturulması öngörülmektedir. Sadece 1 Milyon TEU'luk birinci fazı için, 920 milyon Euro'luk harcama yapılması gerekiyor. Bu nedenle, Kuzey Ege Limanı için kamu-özel iş birliği türünden bir işbirliği modeli kaçınılmaz gözüküyor. İZKA'nın muhtelif liman etütlerinde ama özellikle 2019 ve 2022 raporlarında şu ifadeler dikkat çekicidir "İlgili fizibilite çalışmalarının yenilenmesi, dünya-daki güncel gelişmelerin ışığında limana yönelik kapasite ve yatırım hedeflerinin gözden geçirilmesi gerekmektedir".

The finalization of the arrivals of cruise ships to İzmir, beginning with 34 ships in 2022, has also enhanced the importance of the issue of port renewal.

Strategic Cooperation of Ports of Aliağa:

When İzmir Alsancak Port failed to fulfill its function, independent dock/pier operators serving only company purposes emerged in Nemrut Bay (Aliağa) in the series of events that started in 1977 when the company *Ege Gübre* developed its own pier. The first private port for public purposes was Nempport in 2009. As the *Socar Terminal Port* was established in 2019, the national freight share of the regional ports in İzmir increased to 16% by the end of 2020.

Aliağa Port Cluster preserves its position of '2nd Fastest Growing Port Cluster in Europe' with a freight volume of 80 million tons. However, only five of the 16 independent dock/pier operators serve public purposes. Also there are twenty-two ship breaking facilities available in here. At this point, a governance targeting to cluster is suggested in order to increase synergy to optimize the overall objective. Establishing mutual trust will constitute the most important element here.

Articles 4 and 8 of the Turkish Ports Law No. 618 dated 1925, and article 1 of the Law No. 6237 on Ports Construction enacted in 1954, delegate a precursor regulatory function to the state (public authority). I believe that these provisions of the law may be a significant factor in the process of clustering.

Building the North Aegean Port (Çandarlı) as a Specialized Port:

A 1500-meter breakwater was created at the end of 2014 for 110 million Euros in this port, the construction of which was begun in 2011. Afterwards, the construction was actually stopped due to the lack of allowances. It is envisaged that a port capacity of 3 million TEU, each of which is 1 TEU would be created in Çandarlı. For the first phase of 1 million TEU alone, 920 million euros need to be spent. For this reason, a cooperation model like a public and private cooperation seems to be necessary for the North Aegean Port. The following statements are noteworthy in İZKA's various surveys on ports, especially in the 2019 and 2022 reports: "Relevant feasibility studies should be renewed and the capacity and investment targets for the port should be reviewed in the light of current developments in the world."

İzmir Liman Bağımsız Otoritesinin Oluşturulması:

Deniz Lojistiği Uzmanı Emre Uzel'in belirlemesiyle, Akdeniz'de etkin yükleme ve boşaltma yapan yedi ülke ve otuz bir liman (Türkiye hariç) var. Bu otuz bir limanın dokuzu pür kamusal işletmedir. Diğer yirmi iki liman, on iki ülkeden (Danimarka, Almanya, Kore, Çin, Singapur, İsviçre, BAE, Malta, Hong Kong, İngiltere ve Panama) şirketlerin oluşturduğu "Bağımsız/ Özerk Liman Yönetimleri" tarafından yönetiliyor. Kimi yerde (Beyrut ve Valencia) iki ayrı ülke şirketinin ortak yönetimi vardır. Kimi yerde (Port Said) limanın ait olduğu ülkenin bir otoritesiyle kurulmuş ortak konsorsiyumlar görüyoruz. Cenova limanı altı kısma bölünmüş ve ayrı ayrı şirketlerce yönetiliyor. Marsilya, kamu liman otoritesini kurarken yetkili sendikayı ortak ettiği anlaşılıyor. Örneklemek adına, iki limandan söz etmek istiyorum: Hamburg Liman Otoritesi 2016'da Smart Port Logictics'i kurdu. Bununla, inter-modal trafik merkezi oluştu, deniz / hava / kara trafiği uyumlaştırıldı. Bu eylem Hamburg'a büyük bir sinerji kazandırdı. Rotterdam Liman Otoritesi, Rotterdam Belediyesi ile 2017'de bir "Block Lab" hareketi oluşturdu. Denizde RES kurularak enerji arzı yaratılmıştır. İZKA'nın özel hukuk hükümlerine göre kamu tüzel kişilik olarak kurulmasını önerdiği ve TC Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında oluşturulacak "İzmir Liman Otoritesi", Türkiye'de bir ilk olacaktır.

İzmir Körfezi'nin Genişletme / Derinleştirme ve Akıntı İyileştirilme Çalışmalarının Yapılması

"İzmir Modeli" çalışmasında Dr. Güzel Yücel-Gier ve Dr. Gökdeniz Neşer'in altını çizdikleri öncelikler şöyle sıralanıyor:

İzmir Körfezi içerisindeki akıntı iyileştirme (sirkülasyon) kanalı, liman yaklaşım kanalı, liman beseni ve manevra dairesi ile 2. kısım konteyner terminali sahası olarak adlandırılan alanlarda dip taraması yapılacaktır. Gerçekleştirilecek bu taramaların amaçlarından biri İzmir Limanı'nun verimliliğini ve kapasitesini arttırmaktır...

Bu ifadelerden anlaşılacağı üzere Limana post panamac türü büyük gemiler giremiyor, yanaşamıyor. Bunu gidermek için sürekli dip taraması yapılmalıdır. Ayrıca büyük tonajlı gemiler için körfezi derinleşme çalışması gerçekleştirilmelidir. İZELMAN YKB Prof. Dr. Adnan Okyarlı, körfezde deniz tarama çalışmasının düzenli olarak

Establishing an Independent Authority of İzmir Port:

According to the findings of Emre Uzel, Marine Logistics Expert, there are seven countries and thirty-one ports (excluding Turkey) that carry out efficient loading and unloading operations in the Mediterranean. Nine of these ports are purely public enterprises. Twenty-two of them are managed by 'Independent/Autonomous Port Authorities' formed by companies from twelve countries (Denmark, Germany, Korea, China, Singapore, Switzerland, UAE, Malta, Hong Kong, England and Panama). In some places (like Beirut and Valencia) there is a joint management of companies from two different countries. In some places (like Port Said) we see joint consortia established with an authority of the country to which the port belongs. The Port of Genoa is divided into six parts and each is managed by several different companies. It is understood that Marseille has partnered with the authorized union when establishing the public port authority. To illustrate, I would like to mention two ports: the Hamburg Port Authority founded Smart Port Logistics in 2016. With this, an intermodal transit center was created; harmonizing the sea/air/land traffic. This action has brought great synergy to Hamburg. The Port of Rotterdam Authority launched the 'BlockLab' movement with the Municipality of Rotterdam in 2017. Energy supply was created by installing WPP at sea. The 'İzmir Port Authority', which İZKA proposes to be established as a public legal entity in accordance with the provisions of private law and to be established under the umbrella of the Republic of Turkey Ministry of Transport, would be the first of its kind in Turkey.

Making Studies On Expansion/Deepening and Stream Restoration in the Gulf of İzmir

In their study 'İzmir Model', the priorities highlighted by Dr. Güzel Yücel-Gier and Dr. Gökdeniz Neşer are sorted as follows:

Dredging will be carried out in the areas of stream restoration (circulation) channel, harbour approach channel, port basin and maneuvering space, and the area called the 2nd container termina in the Gulf of İzmir. One of the objectives of these dredging studies to be carried out is to increase the efficiency and capacity of the İzmir Port [...]

As can be understood from these statements, large vessels of post-panamax type cannot enter or berth the İzmir Port. To overcome, a continuous dredging should be performed. In addition, a deepening study of the gulf should be carried out, for large tonnage ships. Prof. Dr. Adnan Okyarlı, the CEO of İZELMAN, indicates that dredging and marine work is carried out regularly in the gulf, (nonetheless) adds: "Navigation channel dredging is in the charge of TCDD (Turkish

yapıldığına işaret ediyor (ancak) ekliyor "Navigasyon kanalı taraması bir TCDD sorumluluğu, henüz başlanmadı. Akıntı iyileştirme kanalı, bir İZSU sorumluluğu. 15.000.000 m³'lük tarama gerekiyor, bütçe kısıtı nedeniyle başlanamadı".

Körfez temizliği çalışmaları 1832'de Fransızlarca başlatıldı. Çalışmaların yaklaşık 200 yıllık bir geçmişi var. Bu dönemde Gediz yatağı yedi kez değiştirildi. 2010'larda, İzmir Büyükşehir Belediyesi ile Ulaştırma Bakanlığı örnek olan ortak bir tutumla iş birliği geliştirdi. Körfezin ÇED Raporu onayı alındı. Ancak uygulama aşamasında bu sinerji kayboldu. Merkezi yönetim önce bir tüp geçit kararı aldı, sonra bu projeden rasyonel olmadığı gerekçesiyle vazgeçti. Yerel yönetim ise akıntı sirkülasyon çalışmasına kısıtlı bütçe nedeniyle başlamadı. Bütçe olanaksızlığından daha önemlisi, kamu (TCDD) ile yerel yönetimin (İZSU) eşgüdümü gerekirken, bir boşluk ve hareketsizlik söz konusu olmuştur.

Bu oyalanmalar içinde üstünlük, Çin şirketi COSCO tarafından satın alınan ve etkin yönetim sistemi ve tahliye araç üst yapısını kuran Pire Limanı'na geçti. İzmir, liman terminolojisindeki deyimle "tali liman" konumuna geriledi. Hâlbuki başlangıçta İzmir limanını öne çıkaran, antik Efes Limanı'nın alüvyonlarla tıkanmasıydı. Tarihin tekrarına neden izin verilsin? Piri Reis Üniversitesi'nin 2021 tarihli çalışmasında vurgulanan bir ifadeye dikkatinizi çekmek istiyorum: "İzmir liman operasyonlarının, yönetiminin, lojistik kümelenmelerinin ve yeşil liman konseptinin bütüncül bir stratejide çok disiplinli olarak çalışması gerektirdiğini göstermiştir".

Konunun bir de Ege Bölgesi boyutu var. Ege Bölgesi'nin yük orijinleri- Kütahya hariç- tüm Ege illeri olan yedi ilin meydana getirdiği geniş bir alana sahiptir. Bu nedenle, 2021'de % 98 oranında tamamlanan 1,3 milyon m²'lik alana yayılan Kemalpaşa Lojistik Merkezi, bu yedi il için bir ekonomik üs (hub) olmaya aday gözüküyor. Çünkü İzmir Modeli'nin isim babası Prof. İlhan Tekeli'nin ifadesiyle "Organize endüstri bölgeleri, endüstrileşme politikası seçimi ve rejim tercihleri arasında önemli iç ilişkiler vardır. Organize sanayi bölgelerinin planlamasının rasyoneli bu nedenle tutarlı olduğu sistemin kuralları içinde oluşur". Tekeli, olayın bir bütünlük ve yaklaşım politikası gerektirdiği uyarısını yapmakla çok haklıdır. Kemalpaşa Lojistik Merkezi oluşumun hem ana arter, hem de bağlantı (iltisak) hatlarıyla yeni bir demiryolu ağı yapılanmasını gerektirmektedir. İlk elde Kemalpaşa Lojistik Merkezi'yle

State Railways), and it has not yet been started. Stream restoration channel is in the charge of İZSU. 15.000.000 m³ of dredging is required, and it could not be started due to budget constraints."

Gulf cleaning works were started by the French in 1832. The studies have a history of about 200 years. During this period, the Gediz riverbed was changed seven times. In 2010s, İzmir Metropolitan Municipality and the Ministry of Transport formed a cooperation with an exemplary common attitude. The EIA Report for the gulf was approved. However, this synergy was lost at the implementation stage. The central government first decided on a tube crossing, then abandoned this project on the grounds that it was not rational. The local government, on the other hand, could not start the stream circulation works due to limited budget. More importantly than the budget unavailability, although the coordination of the public (TCDD) and the local government (İZSU) was required, there was a separation and inactivity.

In the midst of these delays, the Port of Pireaus, which was purchased by the Chinese company COSCO and which installed an effective system of management and superstructure of evacuation vehicles, had the upper hand. İzmir has decreased to the level of a 'secondary port' as in the terminology of port. However, what initially made the port of İzmir stand out was the blockage of the ancient Port of Ephesus with alluvial deposit. Why allow history to repeat itself? I would like to draw your attention to a statement emphasized in a study of Piri Reis University dated 2021: "This has proven that port operations, management, logistics clusters and the green port concept in İzmir require a multidisciplinary work with a holistic approach."

There is also an Aegean Region dimension of the issue. The origin rail freight stations of the Aegean Region –except for Kütahya- cover a vast area consisting of seven provinces, which are all Aegean provinces. For this reason, Kemalpaşa Logistics Center, which spreads on an area of 1.3 million sqm, completed by 98% in 2021, seems set to become an economic base (hub) for these seven provinces. For, in the words of Prof. Dr. İlhan Tekeli, who was the one that suggested the title 'İzmir Model': "There are important internal relationships between organized industrial zones, industrialization policy preferences and regime preferences. Therefore, the rationale of the planning of organized industrial zones is shaped within the framework of rules of the system with which it is consistent." Tekeli is quite right in reminding that the case requires integrity and the policy approach. Kemalpaşa Logistics Center requires the construction of a new railway network with both the main artery and connection (junction) lines of the formation. First of all, it is necessary to build a railway line between Kemalpaşa Logistics Center and

Aliağa-Biçerova istasyon ve terminali arasında bir demiryolu hattı inşası zorunludur. Ayrıca Denizli Sanayi Odası'nın "senelerdir karayoluna mahkûm kalan ihracatçılar olarak hala yüklerimizi en ilkel yöntemle limana ulaştırıyoruz. Denizli'nin en acil ihtiyaçlarından biri limanla doğrudan bağlantısıdır" şeklinde yaptıkları sorun tanımlamasıyla Denizli merkezde ve Bozburun'da bir yük istasyonu ve 4.200 metrelik demiryolu bağlantı hattı inşa edilmesi gerekmektedir.

1961'de, Bakanlar Kurulu kararıyla "ağır sanayi havzası" olarak ilan edilen Aliağa bölgesi için, "Türkiye Kültür Atlası" adlı çalışmamızda, "Aliağa: Bir Ağır Sanayi Havzası mı?" başlığını kullandık. Peki, Aliağa bir ağır sanayi havzası değilse, bu özelliği nasıl kazanacak?

Üç limanı (İzmir, Aliağa, Çandarlı) bütünleşmiş, daha açık bir deyimle holistik bir bakışla ele almalıyız. Bu ilk noktadır. Aliağa-Dikili bölgesi 4. Bölge Teşviklerinin uygulandığı sektörel yapıyla buluşmalı, bu ikinci noktadır. Şubat 2022'de 4. Bölge Teşvikleri kapsamına GES ve RES yatırımları da eklenmiştir. Çandarlı'da yeni nesil bir liman yapımının tamamlanmasına ek olarak, 2019'da hizmete açılan Kuzey Ege Otoyolu, önemli "pozitif dışsallık etkisi" yaratacak, bu da üçüncü noktadır. 11. Kalkınma Planı, Aliağa-Çandarlı-Bergama-Soma-Çandarlı Limanı arasında demiryolu bağlantısının yapılmasını öngörmektedir. Bunun Kemalpaşa-Manisa demiryolu arteriyle buluşması halinde, Ege Bölgesi'nin altı ili arasında ulaşım entegrasyonu sağlanmış olacak. Bu da dördüncü noktadır. Eylül 2021'de İzmir için BASTAŞ 3. Serbest Bölge yapım kararı alınmış olması, çok önemli. Bununla Çandarlı Limanı hinterlandında anlamlı sanayi faaliyet alanı oluşabilecektir, bu da beşinci noktadır.

İzmir'de Take-Off (Kalkış) Nasıl Sağlanacak?

TÜİK 2020 yılı 81 il bazlı "gayri safi yurtiçi hasıla" verilerine göre, İzmir % 6'lık bir paya sahiptir. İzmir, iktisadi büyüklük bakımından üçüncü sıradadır. İzmir'in ülke "gryh"na katkı bakımından sanayi (İstanbul 1.) ve tarım (Konya 1.) sektörlerinde, ülke illeri içinde ikinci sırada yer alır. Bu durum önemli bir potansiyel varlığa işaret eder. Sanayi sektörü, İzmir "gryh" bileşenleri içinde % 26 olup bu oran İstanbul'un bile üstündedir.

Aliağa-Biçerova station and terminal. Moreover, as in the problem defining statement of Denizli Chamber of Industry: "As exporters who have been obliged to use the highway for years, we still deliver our freight to the port with the most obsolete method. One of the most urgent requirements of Denizli is its direct connection to the port"; a freight station and a 4.200-meter railway connection line should be built in the center of Denizli, as well as in Bozburun.

As for the Aliağa Region, which was declared a 'heavy industry basin' by the decision of the Council of Ministers in 1961, in our study 'Cultural Atlas of Turkey', we used the title 'Aliağa: A Heavy Industry Basin?'. So, if Aliağa is not a heavy industry basin, how may it acquire this characteristic?

First, these three ports (İzmir, Aliağa, Çandarlı) should be dealt with an integrated, or to put it more clearly, a holistic view. Second, Aliağa-Dikili region should appeal to the sectoral structure where the 4th Region Incentives are implemented. In February 2022, SPP and WPP investments were included in the scope of the 4th Region Incentives. Fourth, in addition to the completion of a next-generation port construction in Çandarlı, the North Aegean Highway, which was put into service in October 2019, will create a significant 'positive externality effect'. The 11th Development Plan stipulates the construction of a railway connection between Aliağa-Çandarlı-Bergama-Soma-Çandarlı Port. If this intersects with the Kemalpaşa-Manisa railway artery, transport integration between the six provinces of the Aegean Region will be achieved. And this constitutes the fourth point. It is of great importance that the decision to build the BASTAŞ 3rd Free Zone in İzmir was taken in September 2021. Fifth, with this, a significant industrial activity area may be created in the hinterland of the Port of Çandarlı.

How will the Take-Off (Departure) be Provided in İzmir?

According to TURKSTAT's 2020 data for 'gross domestic product' based on 81 provinces, İzmir has a share of 6%. İzmir ranks third in terms of economic magnitude. In terms of its contribution to the national 'GDP', İzmir ranks second among country's provinces in the industrial (İstanbul being the 1st) and agricultural (Konya being the 1st) sectors. This indicates an important potential asset. The industrial sector corresponds to 26% of İzmir's components of 'GDP', which is even higher than that of İstanbul.

2020 itibariyle İzmir'in kişi başına geliri 9.945 \$ ile Türkiye ortalaması olan 8.598 \$'ın üstündedir. Ancak diğer yandan, orta gelir tuzağının tam eşik noktasındadır. EBSO kayıtlarıyla İzmir'den yapılan ihracatta kg başına değer 2021'de 1.4 dolar olarak kaydedilmiştir. Türkiye ortalama performansı 1.3 \$. İzmir ve hinterlandı, Türkiye'ye göre pozitif bir katma değer ayrışması göstermiyor. İzmir'in içinde yer aldığı bu ihracat değeri, Dünya Bankası'nın orta gelir altı ülke kümesidir. Dünya ekonomisi içinde yer almak, ihracat kg değerini 25-30 \$ aralığına çıkarmaktan geçiyor.

1971 Nobel İktisat Ödülü sahibi Prof. Dr. S. Kuznets'e göre nüfus dinamiği, sanayi performansı ve sermayenin varlığı, büyümenin öncelikli belirleyicileridir. Bu sermayenin kimliğini irdeleyen Prof. Dr. R. Solow ve onunla birlikte anılan "*Solow Büyüme Modeli*"nde ekonomik çıktı, belli bir dönem üstünden nüfusun artış hızı, tasarruf oranı ve teknolojinin değişim (gelişme) oranı (biçimi) üzerinden incelenir. Solow'un 1956'da geliştirdiği ve ona 1987'de Nobel kazandıran bu modelinde, "*Yeni Sermaye*" kavramını kullanır. "*Eski Sermaye*" kıttır ve tükenebilir. "*Yeni Sermaye*" ise teknoloji özdeşidir ve uzun dönemli büyümenin ana belirleyicisidir. İzmir, yeni sermaye ve teknoloji uygulamasıyla ekonomik büyümenin büyük iksirine kavuşabilir.

Kentsel İşlev İndeksi üstünden bakarsak, İzmir için umutlu olacağımız bir tablo var: Sanayi Bakanlığı'nın 2019'da yaptığı çalışmayı baz alarak Dr. Sarı ve arkadaşları en büyük beş kenti (İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya ve Bursa) anlam derecesine göre birden dörde, dört kategoriye bölüyorlar. İzmir'in otuz ilçesinin on üçü, "*1. Kategori Kenti*"dir. Birinci Kategori, "*nüfusu yoğun, kentsel işlev düzeyi yüksek*" yerleşimlerdir. Buna "*nüfusu seyrek, kentsel işlev düzeyi yüksek*" ilçeleri oluşturan 2. Kategori eklendiğinde, İzmir'in ilçe toplamının üçte ikisini oluşturan yirmi ilçede, "*kentsel işlevi yüksek*"tir. İzmir'de kentsel işlevi yüksek yerleşimin çokluğu, yeniden büyümede yayılma etkisi yaratması açısından ideal bir durumdur.

Saha sosyolojisinin Türkiye'de isim anası Prof. Dr. Mübeccel Belik Kıray'ın bundan tam 50 yıl önce, "*Örgütlemeyen Kent: İzmir*" başlıklı çalışmasında şu ifadesi benim için çok anlamlı geliyor. "*1968 İzmir'i artık tam bir 'primary city', çok büyük tek hâkim şehir değildir. Etrafında bir bölge ve metropolitan alan teşekkül etmiştir... İzmir ancak bir bölge bütünü içerisinde en iyi anlaşılabilir.*" Bunun için Ege Bölgesi'ne İzmir üstünden bakmak,

As of 2020, İzmir's per capita income is \$ 9,945, which is higher than the Turkey's average of \$ 8,598. Yet, on the other hand, it is at the threshold of falling into the middle-income trap. According to the records of EBSO [Aegean Region Chamber of Industry], the value per kg of exports from İzmir was recorded as \$ 1.4 in 2021. The average performance of Turkey is \$ 1.3. In contrast with Turkey, İzmir and its hinterland do not show a positive value-added decomposition. This export value, in which includes İzmir into the classification of the lower-middle-income countries of the World Bank. Being a part of the world economy requires the kg value of the export to be increased to a range of \$ 25-30.

According to Prof. Dr. S. Kuznets, 1971 Nobel Prize winner for Economics, population dynamics, industrial performance and the availability of capital are the primary determinants of growth. According to Prof. Dr. R. Solow and to the '*Solow Growth Model*' which has been identified with him, economic output is examined based on the growth rate of population, the savings rate and the rate (mode) of change (development) of technology over a certain period. In this model, which was developed by Solow in 1956 and earned him the Nobel Prize in 1987, he makes use of the concept of '*New Capital*'. '*Old Capital*' is scarce and may run out. '*New Capital*', on the other hand, is identified with technology, and it is the main determinant of long-term growth. İzmir may achieve the magic formula for economic growth with the implementation of new capital and technology.

Looking through the lens of Urban Function Index, there is a promising picture of İzmir: Based on the study conducted by the Ministry of Industry in 2019, Dr. Sarı et al. divide the five largest cities (İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya and Bursa) into four categories according to the level of significance. Thirteen of the thirty districts of İzmir are included in the '*1st Category Cities*'. The First Category consists of the settlements with a '*dense population, a high level of urban functioning*'. When the 2nd category consisting of '*sparsely populated, high level of urban functioning*' districts is added to this, twenty districts, which constitute two-thirds of İzmir's districts in total, have a '*high urban function*'. The large number of settlements with a high urban function in İzmir is an ideal situation in terms of having a spreading effect on re-growth.

The following statement of Prof. Dr. Mübeccel Belik Kıray, who is the mother of field sociology in Turkey, that appeared exactly 50 years ago in her work titled "The Unorganizable City: İzmir", gets it into perspective for me: "*İzmir of 1968 is no longer a "primary city" entirely, or the only large dominant city. A region and a metropolitan area have been formed around it... İzmir can only be understood best within a region as a whole*". Therefore, it is necessary to develop appropriate forms

ulaştırma ve lojistik altyapısını buna uygun olarak şekillendirmek ve yabancı sermaye ağı oluşturmak için uygun iş birliği biçimleri ve ağlarının geliştirilmesi gerekiyor.

Kültürel Sermayeden Yararlanmak

İzmir'in, diğer tüm kentlerimizde çok az ya da hiç var olmayan bir avantajı vardır. Bu da "kültürel sermaye" varlığıdır. Fransız sosyoloğu Prof. Dr. Pierre Bourdieu'nun "Distinctions" de (1984) geliştirdiği kültürel sermaye kavramında, toplumun dinamikleri anlatılır. Bu kavram, "Belirli bir toplumda yaşayan ve çalışan insanlar arasındaki ve toplumun etkili bir biçimde işlemlerini sağlayan ilişkilerdir".

Kültürel sermaye, toplumun birlikte ve belli bir yönde düşünmelerini ve davranmalarını kolaylaştıracak zemini oluşturur. Bourdieu'nun vurguladığı üç zorunlu elementten ikisi olan "nesnel varlıklar" ve dil-tarz-toplumsal tercihlerden oluşan "gömülü kültürel varlıklar" İzmir'in habitusu içinde esasen yerleşiktir. İzmir'in misyonu, kültürel varlığı işi nitelik zenginliğine götürecektir olan "kurumsallaştırılmış varlık"ı yaratmak olmalıdır. İzmir'in yerel büyüme koalisyonunun eseri olan iki organizasyon ve onların yarattığı sinerjik çıktı bu "kurumsallaştırılmış varlık" için nesnel altyapı oluşturuyor.

İlk organizasyon, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu'nun döneminde, onun anlamlı desteği ile ortaya çıktığını anladığım "İzmir Modeli"dir. Bu modelde Prof. Dr. İlhan Tekeli öncülüğünde 26 uzman, altı ana başlık altında İzmir'e dair bir tasarım ortaya çıkarmışlardır. Bununla yerel kalkınma alanında iyi bir örnek ortaya konulmuştur. Büyükşehir Belediyesi'nin, önceki dönem başkanı olan Aziz Kocaoğlu'nun "Toplumdaki sevgi ve hoşgörüyü artırmanın, sağlıklı bir demokrasiye sahip olmanın, yaşam kalitesi geliştirmenin ve sürdürülebilir kalkınmanın formülünün hep yerelde yattığına inandık" şeklindeki sözleri, benim için çok anlamlıdır.

İkinci organizasyon, İZTO ve EBSO öncülüğünde sekiz kuruluşun (İTB, Ege İhracatçılar Birliği, İZKA, İBB, EGİAD ve Ege Genç SİAD) iradesini bir "anonim şirket" altında buluşturduğu "İZQ Girişim ve İnovasyon Merkezi Projesi" ve İZQ AŞ'dir. 12 milyon TL'si Sanayi Bakanlığı ve İZKA hibesi olan ve toplamda 45 milyon TL harcama yapılan bu proje, İZTO Yönetim Kurulu Başkanı'nın ifadesiyle "İZQ, kentimizi nitelikli insan kaynağını, İzmir'in gücünü

of cooperation and networks in order to look at the Aegean Region from İzmir, to shape the transport and logistics infrastructure accordingly, and to create a network of foreign capital.

Leveraging Cultural Capital

İzmir has an advantage that the other cities in Turkey have little, if any. And this advantage is the "cultural capital". The concept of cultural capital developed by the French sociologist Prof. Dr. Pierre Bourdieu in "Distinctions" (1984) describes the dynamics of society. This concept is "the networks of relationships between people living and working in a particular society, ensuring the efficient functioning of society".

Cultural capital creates the basis for a society to think and act together, in a certain direction. Two of the three mandatory elements emphasized by Bourdieu, "objective assets" and "embedded cultural assets" consisting of language/style/social preferences, are essentially embedded in the habitus of İzmir. The mission of İzmir should be to create "institutionalized assets" in a way that lead cultural assets up to a quality enhancement. As a consequence of İzmir's local growth coalition and the synergistic output created by them, two organizations constitute the objective infrastructure for this "institutionalized entity".

The first organization is the "İzmir Model". I conclude that it emerged with the meaningful support of İzmir Metropolitan Municipality, in Aziz Kocaoğlu's term of office of Mayor. In this study, under the leadership of Prof. Dr. İlhan Tekeli, 26 experts have created a design for İzmir under six main headings. With this, a good example has been set in the field of local development. In my opinion, these words of Aziz Kocaoğlu, the former mayor of the Metropolitan Municipality are of great significance: "We have always believed that the formula for increasing love and tolerance in society, having a robust democracy, improving the quality of life and sustainable development lies in the local."

The second organization is the "IZQ Entrepreneurship and Innovation Center Project" and IZQ Inc., which brings eight organizations (İTB, Aegean Exporters' Association, İZKA, İBB, EGİAD and Aegean Young Business Association) together under the umbrella of a "joint stock company" under the guidance of İZTO and EBSO. This project, of which 12 million TL was received grant from the Ministry of Industry and İZKA, and on which a total of 45 million TL has been spent, in the words of the Chairman of the Board of Directors of İZTO: "[IZQ] represents the qualified human capital of our city and the power of İzmir". IZQ aims to provide

ifade etmektedir". İZQ'da danışmanlık, "kobilere inovasyon altyapısı, öğrenciler için dijital deneyim merkezi ve bir şehir fonu kurularak start-up'lara yatırım yapılması hedefleniyor. Bir unicorn'un çıkması arzulaniyor. Gazeteci Vahap Munyar'ın yerinde sözleriyle "Bu projede el ve akıl birliği, İzmir'de çitanın yükselmesini sağlar".

İZKA İzmir Bölge Planı'nda vurgulanan, "*Bölgede bir Girişimcilik Kültürünün Varlığı*" geçmişi antik döneme uzanan, ayrı kavim-ayrı inançlardan gelen insanların, bu kadim geçmişin gelip geçtiği uzun zaman tüneline birbirini ötekileştirmeden, birbirinden almayı/vermeyi ve sonuçta ürün harmanını birlikte kaldırmayı erek edinmiş yapısının, bu kültürel sermayenin oluşumunda etkisi olacağına inanıyorum. 2023 hedefli İzmir Bölge Planı'nda stratejik önceliğin, sadece kişi başına gelir olmamasını kutluyorum.

Yabancı sermayenin yatırım yapması için belirleyici etkenin "*İzmir Limanı*" olduğu tespitinden hareketle 2023 İzmir vizyonuna ulaşmanın ilk adımı, İzmir Limanı'nın ulaşım bağlantıları, altyapısı ve hizmet olanaklarını güçlendirmekten geçiyor. İzmir'in karar alma organlarını, "*ev ödevleri*"ne odaklanmaya davet ediyorum.

EK-1

İzmir ve Deprem

İzmir'de olası bir depremin yıkıcı etkisini küçültmek adına deprem güçlendirme çalışmasının bilimsel kabuller içinde gerçekleştirilmesi gerekiyor. 30 Ekim 2020 tarihli İzmir Depremi sonrası yapılmış üç temel çalışma var:

1. Kasım 2020'deki ODTÜ Deprem Müh. Araş. Merkezi / Keşif, Gözlem ve Bulgular Raporu'na göre, İzmir'de 670.000 bina ve 1,7 milyon daire vardır. Yüzde 88,5'i ikamet amaçlı. Binaların % 69'u betonarme ve % 30'u yığmadır. Hasar görülebilirliği olan yapılar, 1980-2000 arası 4-8 kattan oluşan orta katlı evler ve bu evler yaklaşık 50.000 binadan (toplamın % 11'i) oluşuyor. İzmir'deki yapı stokunun % 77,5'i modern bir deprem yönetmeliği ve yapı denetiminin sonucu üretilmiş binalar değildir.
2. AFAD'ın Aralık 2020'deki "Deprem Değerlendirme Raporu"na göre, hasar gören binaların beton kalitesinin genellikle yetersiz olduğu gözleniyor. Ayrıca, bu depremde hasar görmeyen veya az hasar gören binaların depreme dayanıklı

consultancy, 'establish an innovation infrastructure for SMEs, a digital experience center for students and a city fund to provide investment in start-ups.' They seek to build a unicorn. In the aptly expressed words of journalist Vahap Munyar: "*Joining forces and mindsets in this project ensures that a higher standard is set in İzmir.*"

I am of the opinion that the people of whose "*existence of an entrepreneurial culture in the region,*" as highlighted in İzmir Regional Plan prepared by İZKA, dates back to the ancient period, along with the structure making these people from different tribes, different faiths, without alienating each other in this long tunnel of time, and aiming at exchange many things among them and eventually harvest together will produce an effect on the formation of cultural capital. I celebrate the fact that the strategic priority in the İzmir Regional Plan targeting 2023 is not only the issue of income per capita.

Based on the identification that the determinant of encouraging foreign capital investment is the "*Port of İzmir*", the first step to achieving the 2023 İzmir vision is to strengthen the transportation connections, infrastructure and service opportunities of the Port of İzmir. I invite the decision-making bodies of İzmir to focus on their "*homework assignments*".

ANNEX - 1

İzmir and Earthquake

In order to minimize the devastating effects of a possible earthquake in İzmir, earthquake reinforcement work should be carried out within the framework of scientific assumptions. There have been three main studies conducted in the wake of the İzmir Earthquake of October 30, 2020:

1. According to the METU Earthquake Engineering Research Center / Reconnaissance, Observations and Findings Report of November 2020, there are 670,000 buildings and 1.7 million apartments in İzmir. 88.5 % of them are for residential purposes. 69% of the buildings are reinforced concrete and 30% are masonry. The structures with vulnerability are mid-rise houses consisting of 4-8 story built between 1980 and 2000, and these houses consist of about 50,000 buildings (11% of the total). 77.5% of the building stock in İzmir are not buildings that have been built pursuant to a modern earthquake regulation and building inspection.
2. According to the "Earthquake Assessment Report" of AFAD [Disaster and Emergency Management Authority] in December 2020, it is observed that the concrete quality of damaged buildings is generally insufficient. In addition, it should not be concluded that the buildings that were not damaged or slightly

olduğu sonucunun çıkarılmaması gerekiyor. Sisam Depremi, bölge yapı stoku açısından uyarıcı nitelikte olup beklenen tasarım depremi altında hasarın çok daha vahim olacağına habercisidir.

- İzmir Ticaret Odası'nın Kasım 2020'deki "Deprem Gerçeği ve İzmir" adlı raporunda İzmir Deprem Senaryosu ve 1999 tarihinde yapılan Deprem Master Planı'nın revize edilmesi, deprem ve kurtarma senaryolarının gözden geçirilmesi önerilmektedir. Deprem sonrasında İzmir Büyükşehir Belediyesi ve bazı ilçe belediyeleri, emsal artışı yönünde kararlar aldı. Parsel bazında % 20, ada bazında % 30 emsal artışı öngörüldü. Mimarlar Odası ve Şehir ve Bölge Plancıları Odası bu kararları dava konusu yaptı. Emsal artışı hem nüfus yoğunluğunu arttırması, hem de ileriye dönük olarak çarpık ve yoğun kentleşmeye yol açması nedeniyle yanlış bir yaklaşım. Nüfus yoğunluğu nedeniyle zaten yetersiz alan ve altyapı sorunu yaşanıyor. Projesini 7-8 kat üzerinden yapıp konut inşaatını gerçekleştiren yükleniciler, şimdi 1-2 kat daha yapmayı tasarlayacaklar. Oysa proje revizyonu kolay değil. İlk inşaatın bu artışı öngörecektir şekilde yapılmaması ve sonradan yapılan ilavenin 2018 Deprem Yönetmeliğine uygun yeterliliğinin ispatlanmasının zorluğu, proje müelliflerini açmazda bırakacak.

EK-2

İzmir Alsancak Limanı

Görüşme: Geza Dologh / DTO E. Bşk / 31.01.2022

1954 de kurulan liman halen Devlet Deniz Yolları tarafından yönetiliyor, yönetim ise Özelleştirme İdaresi'sindedir. Liman, 2008'de Çinli olup Virgin Adaları'na kayıtlı Hutchison Ports (HPH) kuruluşuna 1.2 Milyar \$'a özelleştirildi. Şehir ve Bölge Plancıları Odası konuyu yargıya taşıdı. Yargı, 2016'de bu itirazın reddine karar verdi ancak Hong Konglu firma bu tarihten sonra, teminatını yakma pahasına limanı almak istemedi. Firma Barcelona ve İtalya'da Taranto Limanı'nı almış ve yeni limanlar oluşturmuştu.

Birim maliyet skalası olarak, deniz 1, demiryolu 3, kara ulaşımı 9 ve uçak 12 birimdir. Bu birim değer, deniz kullanımının *stratejik üstünlüğünü* gösterir. Aliağa-Nemrut limanları tarife fiyatı olarak İzmir'den çok daha elverişli, ayrıca Aliağa-Nemrut yakıt başta, her türden yük için elverişli iken, İzmir salt kuru yük ve konteyner için çalışabilir. İzmir geçmişte taşıdığı *sabıkali* konumundan sıyrılmış, daha fazla alet-ekipman

damaged in this earthquake are earthquake-resistant. The Samos Earthquake served as a warning in terms of the building stock of the region and it is a harbinger that the damage will be much more severe under the expected design for earthquake.

- In the report of İzmir Chamber of Commerce titled "Earthquake Reality and İzmir" in November 2020, it is recommended to revise the İzmir Earthquake Scenario and the Earthquake Master Plan made in 1999, and to review the earthquake and rescue scenarios. After the earthquake, İzmir Metropolitan Municipality and some district municipalities took decisions in the direction of increasing the precedent. A precedent increase of 20% on block basis and 30% on lot basis was foreseen. The Chamber of Architects and the Chamber of City and Regional Planners rendered these decisions the subject of litigation. The precedent increase is a wrong approach because it both increases the population density and leads to further unplanned and dense urbanization. Due to the population density, there is already a problem of insufficient space and infrastructure. The contractors who have planned their projects and completed the construction over 7-8 stories will now plan to make 1-2 stories in addition. However, project revision is not easy. The failure of the original construction to anticipate this increase and the difficulty of proving the adequacy of the subsequent addition in accordance with the 2018 Earthquake Regulations will drag the project owners into a deadlock.

ANNEX -2

İzmir Alsancak Port

Interview: Geza Dologh / Former President of DTO / 31.01.2022

Established in 1954, the port is currently managed by the National Maritime Lines and the management is under the Privatization Administration. In 2008, the port was privatized in a deal worth \$1.2 billion with Chinese Virgin Islands-registered Hutchison Ports (HPH). The Chamber of City and Regional Planners took legal action on this matter. The court overruled this objection in 2016, but ulteriorly, the Hong Kong company desisted from purchasing the port at the expense of forfeiture. The company had purchased the Ports of Taranto in Barcelona and Italy and created new ports.

In a unit cost scale, the sea is 1 unit, the railway is 3, the land transport is 9 and the aircraft is 12 units. This unit value indicates *the strategic superiority* of the advantage conferred by sea. Aliağa-Nemrut ports are much more convenient than İzmir in terms of tariff prices; moreover, Aliağa-Nemrut fuel is convenient for all types of cargo, especially fuel, while İzmir can work only for dry cargo and containers. Although İzmir has been stripped of its former *persistent violator* status and optimized unloading

kullanarak boşaltma süresinde yol almış olmakla birlikte, Aliğa-Nemrut'un gerisindedir. İzmir Körfezi'nin draft yetersizliği¹ devam etmektedir. Bu nedenle her yıl düzenli olarak "dragging" (sürüklenme) yapılması gerekiyor.

Aliğa-Nemrut Limanı

Görüşme: Kaptan Ahmet Apak / Aliğa Liman Başkanı /
01.02.2022

Aliğa 2016'da bağımsız liman yönetimi statüsünü almış ve hemen akabinde Aliğa DTO oluşturulmuştur. Eski yapısında İzmir, Dikili'den Kuşadası'na uzanan bir alanı kaplamaktaydı. Aliğa-Nemrut körfezlerinde halen 16 bağımsız liman var, her biri dıştan ticari gemi kabul etmekte ve fiyatı rekabetçi konuma paralel olarak daha tercih edilebilir durumdadır. Aliğa Anbarlı'dan sonra TC'nin ikinci büyük limanıdır ve her türden yük kabul etmektedir. MKE'nün yanında 22 gemi söküm, yeni adıyla gemi dönüşüm yeri mevcuttur. Aliğa Limanı, Aliğa, Nemrut ve Çandarlı'dan oluşan bir bütünlük taşımaktadır. Her bir liman fiziki bakımdan gelişme, büyüme olanağına sahiptir. Ege'nin her yerinden Aliğa'ya demiryolu nakli yapılabilir. Hiçbir entegre sorunu yaşamamaktadır. 1976'da projelendirilen, 2011'de inşasına başlayan 4 milyon TEU kapasite oluşturacak olan Çandarlı Limanı'nda (Kuzey Ege Limanı) ancak mendirek tamamlandı, yapım çalışması sürmektedir.

TCDD İzmir Alsancak Limanı

Yusuf Öztürk, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi
Yönetim Kurulu Başkanı / Yazılı Not

İzmir, kuruluşunu limanına borçlu olan dünyadaki ender şehirlerden biridir. İzmir cumhuriyetin kuruluş yıllarının en büyük limanıdır. Türkiye'nin toplam ihracatı içinde İzmir Limanı'nın payı 1927'de yüzde 62,8; 1958'de yüzde 40,2; 1977'de yüzde 33; 1989'da yüzde 22,1 iken, 2000'li yıllarda ise yüzde 20'nin altına inmiştir. 1980'li yıllarda Marmara ve İstanbul'un sanayi bölgesi olarak planlanması, ihracata dayalı kalkınma modeli kapsamında Anadolu şehirlerinin teşviklerle desteklenmesi, İzmir'in ülke sanayisine ve ihracatına katkı oranının düşmesine yol açmıştır. Dolayısıyla İzmir Limanı'nda konteyner ve yük hareketlerinin payı da gerilemiştir.

TCDD tarafından işletilen bir kamu limanı olan İzmir'in limanına ihtiyaç duyulan yatırımların yapılmaması, 2000'li yıllarda limanda sıkışıklığa yol açmış, bu gelişme

process using more tools and equipment, it has lost ground to Aliğa-Nemrut. The draft insufficiency¹ of the Gulf of İzmir continues. For this reason, it is necessary to carry out 'dragging' regularly every year.

Aliğa-Nemrut Port

Interview: Captain Ahmet Apak / Aliğa Port Master /
01.02.2022

Aliğa acquired the status of independent port management in 2016 and Aliğa DTO [Chamber of Shipping] was established immediately afterwards. In its old formation, İzmir covered an area extending from Dikili to Kuşadası. There are currently 16 independent ports in the Aliğa-Nemrut bays, each of which accepts foreign merchant vessels and its prices are more preferable in parallel with the competitive position. Aliğa is the second largest port of the Republic of Turkey after Anbarlı, and accepts all types of cargo. Located next to the MKE [Mechanical and Chemical Industry Corporation], there are 22 ship breaking, or with its new name, ship recycling facilities. Aliğa Port forms a wholeness consisting of Aliğa, Nemrut and Çandarlı. Each port has the potential for physical development and growth. Railway transportation can be made to Aliğa from anywhere in the Aegean, it does not have any integration problems. In the Çandarlı Port (North Aegean Port), which was designed in 1976 and will create a capacity of 4 million TEU, the construction of which begun in 2011, only the breakwater has yet been completed and the construction work is in progress.

TCDD İzmir Alsancak Port

Yusuf Öztürk, Chairman of the Board of Directors of İMEAK
Chamber of Shipping İzmir Branch / Written Note

İzmir is one of those rare cities in the world that owes its establishment to its port. İzmir Port was the largest port of the early years of the republic. While the share of İzmir Port in Turkey's total exports was 62.8 % in 1927; 40.2 % in 1958; 33 % in 1977; 22.1 % in 1989, it decreased below 20 % in the 2000s. The planning of Marmara and İstanbul as industrial zones in the 1980s and the support of Anatolian cities with incentives within the scope of the export-based development model have led to a decrease in contribution rate of İzmir to the country's industry and exports. Accordingly, the share of container and freight movements in İzmir Port has declined as well.

The lack of required investments in the port of İzmir, which is a public port operated by TCDD, led to congestion in the port in the 2000s, and this development led to the establishment of new container ports in the İzmir-Aliğa region in the late

1 Draft: geminin yüklü konumda su altında kalan kısmının derinliğidir.

1 Draft: The depth of the submerged part of the ship when loaded.

2000'li yılların sonlarında İzmir-Aliğa bölgesinde yeni konteyner limanlarının kurulmasına neden olmuştur. 2021 yılında elleçleme rakamı 2 milyon TEU'ya yaklaşan İzmir limanlarında, İzmir Alsancak Limanı'nın payı, 530 bin TEU'luk elleçleme rakamı ile yaklaşık dörtte bir oranında bulunmaktadır. Diğer yandan özelleştirilmeden önce 804 bin TEU elleçleme ile İzmir Limanı'nın gerisinde yer alan Mersin Limanı, geçen yılın 11 ayında 2,1 milyon TEU elleçleme rakamına ulaşmıştır. Yine 2010 yılında 513 bin TEU yükün elleçlendiği Yunanistan'ın Pire Limanı'nda, Çinli işleticinin yatırımları sayesinde 2021'de 5 milyon TEU'nun üzerinde konteyner elleçlenmiştir. TCDD İzmir Limanı, yaşadığı kan kaybına rağmen, bölge sanayicisine ve ihracatçısına rekabet avantajı sağlayarak stratejik liman olma vasfını sürdürmektedir.

- Liman, Ege Bölgesi'nde çeşitli yük ve gemiye hizmet verebilen tek limandır. (Genel kargo, kuru dökme yük, konteyner, yolcu, sıvı dökme yük)
- TCDD İzmir Limanı 12 ay, 365 gün kesintisiz hizmet verebilen tek limandır. (Coğrafi konumu ve meteorolojik özellikleri sayesinde)
- TCDD İzmir Limanı gerek rıhtım uzunluğu gerekse geri saha büyüklüğü açısından Ege Bölgesi'nin en büyük limanıdır.
- TCDD İzmir Limanı gelişmiş bir hizmet sektörü networküne sahiptir (acente, gümrük vb.)
- TCDD İzmir Limanı bölge limanları arasında liman tarifelerini düzenleme gücüne sahiptir.
- TCDD İzmir Limanı Ege'nin doğrudan demiryolu bağlantısı olan tek limanıdır. (Liman sahasına kadar giren demiryolu sayesinde ikinci bir aktarmaya gerek duyulmuyor).
- TCDD İzmir Limanı geniş bir hinterlanda sahiptir. Dış ticaret açısından önemli merkezlere (Manisa, Aydın, Denizli vb.) yakındır. Hatta Batı Akdeniz'deki firmalara bile hizmet verilmektedir.
- TCDD İzmir Limanı dünya deniz ticareti içerisinde tanınan bir limandır.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi olarak bölgemizdeki tüm limanları, Büyük İzmir Limanı Proje-mizin bir parçası olarak değerlendiriyoruz. Her biri farklı tip yüklere hizmet veren ve farklı üstünlüklere sahip olan limanların Kuzeybatı Avrupa'daki ARAG (*Antwerp-Rotterdam-Amsterdam-Gent Limanları*) modeli benzeri yapıcı rekabet içinde her biri alanında uzmanlaşmış olarak faaliyet göstermesinin, İzmir'i lojistikte rekabetçi üstünlüğe taşıyacağına, Kuşak Yol

2000s. In ports of İzmir with a handling nearly 2 million TEU in 2021, the share of İzmir Alsancak Port is approximately one quarter with a handling 530 thousand TEU. On the other hand, ranking behind İzmir Port with handling 804 thousand TEU before being privatized, Mersin Port reached 2.1 million TEU in the 11 months of last year. Also in Piraeus Port of Greece, where 513 thousand TEUs of cargo was handled in 2010, more than 5 million TEU containers were handled in 2021, thanks to the investments of the Chinese operator. Despite the blood-letting it experienced, TCDD İzmir Port continues to be a strategic port by providing a competitive advantage to the industrialists and exporters of the region.

- The port is the only port in the Aegean Region that can serve a variety of cargoes and ships. (General cargo, dry bulk cargo, container, passenger, liquid bulk cargo)
- TCDD İzmir Port is the only port that can provide uninterrupted service all year round. (Thanks to its geographical location and meteorological characteristics)
- TCDD İzmir Port is the largest port in the Aegean Region in terms of both berth length and the size of the backyard.
- TCDD İzmir Port has a well-developed network of service industry (agency, customs, etc.)
- TCDD İzmir Port has the power to regulate the port tariff between regional ports.
- TCDD İzmir Port is the only port in the Aegean Region with a direct railway connection. (There is no need for another transfer thanks to the railway passing into the port area).
- TCDD İzmir Port has a wide hinterland. It is located close to important centers in terms of foreign trade (Manisa, Aydın, Denizli, etc.). Even companies in the Western Mediterranean are offered service.
- TCDD İzmir Port is a well-known port in worldwide seaborne trade.

As the İzmir Branch of İMEAK Chamber of Shipping, we consider all the ports in our region as part of our Great İzmir Port Project. We rely on the fact that the ports, each having different advantages and serving different types of cargoes operate in a constructive competition similar to the ARAG (*Antwerp-Rotterdam-Amsterdam-the ports of Ghent*) model in Northwest Europe will raise İzmir to a level of competitive advantage in logistics and enable the region to be positioned in international transportational networks like the One Belt, One Road Project.

In this context, it is of great importance for the İzmir Gulf and Port Rehabilitation Project (150 meters wide and an average of minus 11 meters deep, the 12-kilometer port

Projesi gibi uluslararası ulaşım ağlarında bölgenin konumlanmasını sağlayacağına inanıyoruz.

Bu kapsamda İzmir Alsancak Limanı'na mega gemilerin yanaşabilmesini sağlayacak İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesi'nin (150 metre genişlik ve ortalama eksi 11 metre derinlikte olan, 12 kilometrelik liman yaklaşma kanalının 250 metreye genişletilerek eksi 14-16 metre derinleştirilmesi) gerçekleştirilmesi, İzmir ve Aliğa'daki limanları sanayi bölgelerine doğrudan bağlayacak lojistik merkezlerin oluşturulması önem taşıyor. İzmir limanlarının yük potansiyelinin artması, bölgede yeni sanayi merkezleri oluşturarak Marmara Bölgesi'ndeki sanayinin obez şekilde büyümesini de önleyecektir.

Denizcilik sektöründe rekabetin her geçen gün şiddetlendiği bu ortamda yatırımlarda ve hizmette hantal kalan, bürokratik yapıyı aşamayan limanların yaşama şansı yoktur. Dolayısıyla devlet kontrolünde verimli liman hizmeti mümkün değildir. Örneğin Hamburg'un statüsü tüzel kişilik, Rotterdam limited şirket, Antwerp özerk belediye kuruluşu, Algeciras kamu yönetiminde limanlardır. Bu limanlar finansal otonomiye ve üstya-pı-hizmet olarak özel statüye sahipler.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi olarak, kıtalararası konteyner aktarma limanı olarak tasarlanan Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nın, konteyner limanının yanı sıra gemi bakım-onarım, gemi tedarik, akaryakıt ikmal merkezi ve arka bölgesiyle serbest endüstriyel bölge olarak yeniden tasarlanmasını, liman ve endüstriyel bölge konseptinin bu projede birleştirilmesi gerektiğini öneriyoruz. TCDD İzmir Limanı'nı da yeni işlevlerle zenginleştirilmiş Kuzey Ege Çandarlı Limanı Projesi ile değerlendirilebilir. Bu bağlamda:

- İzmir Limanı'nın geleceğine, gelecekteki rolüne ve yönetim modeline (özelleştirme, otonom yönetim veya kamu-özel sektör işbirliği) karar verilmelidir.
- Limanda Çağdaş Liman Yönetim Sistemine geçilmelidir.
- Liman ekipman parkı ve teknolojik altyapısı modernize edilmelidir.
- İzmir Körfezi yanaşma kanalı ve draft sorununun çözülmesi hususunda gerekli aksiyonlar alınmalıdır.
- İzmir'in geçmiş yıllardaki gibi yeniden Avrupa'nın en önemli kruvaziyer destinasyonu olması için yolcu salonu yenilenmeli, kruvaziyer rıhtımları yeniden planlanmalı, tanıtım faaliyetleri uluslararası arenada arttırılarak sürdürülmelidir.

approach channel is expanded to 250 meters and deepened minus 14-16 meters) which will enable mega-ships to dock at İzmir Alsancak Port to be realized and for logistics centers that will directly connect the ports in Aliğa to the industrial zones to be established. Increasing the cargo potential of İzmir ports will also prevent the ultra-pro-trade-biased growth of the industry in the Marmara Region by creating new industrial centers in the region.

In this environment, where competition in the maritime sector is intensifying day by day, ports that remain cumbersome in investments and services and that cannot overcome the bureaucratic structure have no chance of surviving. Therefore, efficient port service is not possible under state control. For example, the status of Hamburg is a legal entity, Rotterdam is a limited liability company, Antwerp is an autonomous municipal organization, Algeciras is a port under public administration. These ports have financial autonomy and special status as superstructure-service.

As the İzmir branch of İMEAK Chamber of Shipping, we suggest that the North Aegean Çandarlı Port, which was designed as an intercontinental container transfer to be redesigned as a free industrial zone with ship maintenance and repair services, as well as ship supply, fuel supply center and backyard in addition to the container port, and that the concept of port and industrial zone to be associated within this project. TCDD İzmir Port can also be evaluated with the North Aegean Çandarlı Port Project, which has been enriched with new functions. In this context:

- The future of the Port of İzmir, its future role and management model (privatization, autonomous management or public-private sector cooperation) should be resolved.
- The Modern Port Management System should be adopted in the port.
- The port equipment park and technological infrastructure should be modernized.
- Necessary actions should be taken to sort out the problems of Gulf of İzmir berthing channel and draft.
- In order for İzmir to become the most important cruise destination in Europe again, as in past years, the passenger lounge should be renewed, cruise ship piers should be re-planned, and promotional activities should be increased in the international arena.

EK-3

Pire Limanı

Çin'in OBOR adını verdikleri kara ve deniz rotası kemerinde Türkiye yer alamadı. Türkiye sadece bir "ara lokasyon" konumundadır. Yetmiş ülke ve dünya nüfusunun % 61'i bu proje ağı içinde yer alır. Dünyada deniz trafiğinde Kolombo-Nairobi-Pire-Venedik deniz hattı oluşturulmuş, ancak Türkiye'nin herhangi bir limanı bu rotada kendine yer bulamamıştır. Konteyner limanları arasında Avrupa'nın ilk üç limanının Rotterdam-Antwerp-Pire olarak dizilmesi, Yunanistan-Pire Limanı'nın kesinlikle öne çıktığını kanıtlamaktadır.

Pire Limanı'nı 2009'dan bu yana COSCO (Çin Halk Cumhuriyeti) işletmektedir. 2009'da Pire Liman operatörlüğünü üstlendiğinde kapasite 1,5 Milyon TEU idi. 2021'de 6,7 Milyon TEU olmuştur. Pire, 2007-2020 döneminde "dünyanın en hızlı büyüyen" limanı olmuştur. 2021'de 154 Milyon Euro ciro yapmış ve 49.2 Milyon Euro kârlılık sağlamıştır. 2009'da otuz beş yıllık işletme hakkı almıştır. 2014'te % 67 paydaş olmuş, fiili yönetimi üstlenmiştir. Bu paydaşlık için 400 milyon Euro ödemiştir ve yenileme yatırımlarını yapmıştır. 300 Milyon Euro'luk toplam yenileme yatırımıyla Çin'e bu işin maliyeti toplamda 700 milyon Euro olmuştur.

Pire Limanı, 19 milyon/yıl insan hareketiyle dünya üçüncüsü, kargoda dünya 47'cisi. 2011'den bu yana "Akdeniz'in Yeşil Limanı" unvanını taşımaktadır. EcoPorts üyesi ve PERS sertifikasına sahiptir. 2004'ten bu yana limanda atık tahliye sistemi etkin ve aksamaksız çalışmaktadır. Pire'nin, 10 Milyon TEU kapasiteyle 2025 yılında Akdeniz'in en büyük limanı olacağı kesindir.

Olimpic & Aegean Hava Yolları'nın yayın organı *Blue Magazine*'nin Nisan 2022 sayısı "Şanlı Geçmiş / Işıltılı bir Gelecek" başlığıyla olayın bir liman yapılanmasının çok ötesine taşıdığı sergiliyor. Öncelikle 1912'de kurulmuş şimendifer imalat fabrikasından bir Demiryolu Müzesi oluşturulmuştur. Limana bel veren ve geçmiş 20. Yüzyılın başına uzanan Polidefkous Sokağı'ndan sergi ve sanat merkezleri inşa edilmiştir. Bununla bir sanat üssü (arts hub) olarak anılması hedeflenmiştir. Avrupa'nın yeni kültür kentinin Pire olması planlanmaktadır. Diğer yandan bu çalışmalar sırasında bir armatör olan Suzanna Laskaridis, yılda 640 bin tonu bulan deniz plastik ve ağ atıklarından "antropocentric eylem" adıyla yeni ürün tasarımı yapan bir oluşuma öncülük etmiştir "Blue Cycle" adını verdiği bu yapılanma yeni bir müzenin temasını oluştururken, yılların gemisi *Hallas Liberty* ise, yüzen müze gemiye dönüştürülerek yakın zamanda sualtı arkeolojik ürünlerden oluşan bir müze olacaktır. Kuşkusuz bütün bunlar Pire Limanı'nı, Atina Metropolitan alanını yeni bir gastronomi merkezi konumuna getirecektir.

ANNEX -3

The Port of Piraeus

Turkey could not take part in the land and sea route belt called OBOR by China. Turkey is only an "intermediate location". Seventy countries and 61% of the world's population are included in this project network. The Colombo-Nairobi-Piraeus-Venice sea line has been established in the maritime traffic in the world, but none of the ports of Turkey was able to find a place for itself on this route. The fact that the top three ports of Europe among container ports are lined up as Rotterdam-Antwerp-Piraeus proves that the Port of Greece-Piraeus definitely becomes prominent.

The Port of Piraeus has been operated by COSCO (People's Republic of China) since 2009. When Piraeus assumed the port operator position in 2009, the capacity was 1.5 Million TEUs. In 2021, it was 6.7 Million TEUs. Piraeus was the "fastest growing" port in the world in the period of 2007-2020. In 2021, it made a turnover of 154 million euros and achieved a profitability of 49.2 million euros. In 2009, it was entitled to operate for thirty-five years. In 2014, it became a 67% stakeholder and assumed the actual management. It has paid 400 million euros for this partnership and has made renovation investments. With a total renovation investment of 300 million euros, the total cost of this work to China has been 700 million euros.

The Port of Piraeus is the third in the world with a human movement of 19 million/year, and the 47th in the world in freight. It has been bearing the title of 'Green Port of the Mediterranean' since 2011. Being a member of EcoPorts, it is also PERS-certified. Since 2004, the waste disposal system has been operating effectively and without interruption at the port. It is certain that Piraeus will be the largest port of the Mediterranean by 2025 with a capacity of 10 Million TEUs.

The April 2022 issue of *Blue Magazine*, the business press of Olimpic & Aegean Airlines, shows that it has gone far beyond the construction of a port, with the headline 'Glorious Past / A Brilliant Future'. Firstly, a Railway Museum was created converting from a train factory established in 1912. Exhibition and art centers have been built on Polidefkous Street, which supports the port and dates back to the early twentieth century. With this, it aims to be referred to as an arts base (arts hub). It is planned that Piraeus will become the new European city of culture. On the other hand, during these studies, Suzanna Laskaridis, a shipowner, led a formation that designed a new product called "anthropocentric action" made up from marine plastic and fishnet wastes which amount to 640 thousand tons per year. This structure, which she named "Blue Cycle", constitutes the theme of a new museum, and the old ship, *Hallas Liberty*, will be transformed into a floating museum ship and will soon become a museum for underwater archaeological products. Undoubtedly, all these will set Piraeus Port, and the Athens Metropolitan area up in a new gastronomic center.

KAYNAKLAR

- Aksoy, Y. *Gâvur Mümin/Gazi Paşa'nın Casusu, Kırmızı Kedi* yay, İstanbul 2020.
- APİKAM, İzmir Kent Ansiklopedisi, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay.
- Atay, Ç. *İzmir Rıhtımında Ticaret, Kordon Boyunda Yaşam (1610-1940)*, İzmir Ticaret Odası Yayınları, İzmir 2012.
- Atay, Ç. *Tarih İçinde İzmir*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı yay, İzmir 1978.
- Atilla, N. *Tarihten Günümüze İzmir Mutfağı*, İzmir Büyükşehir Kültür yayınları, 2.baskı, İzmir 2010.
- Aziz Kocaoğlu ile görüşme notu, 22.03.2022.
- Baykara, T. *İzmir Şehri ve Tarihi*, Ege Üni. Yay, İzmir 1974.
- Berber, E. "İkinci meşrutiyet döneminde domino etkisi yapan bir eylem: İzmir Liman İşçileri Grevi", *European Journal of Turkish Studies*, 11/2020, ss.1-28.
- Beyru, R. *19.Yüzyılda İzmir'de Yaşam*, Literatür yay. İstanbul 2000.
- Bourdieu, P. *Distinctions*, Routledge 1984.
- Bourdieu, P. *Outline of a Theory of Practice* Cambridge Uni. Press,1977.
- Braudel, F. *Akdeniz / Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, çev. A.Derman-N. Erkut, Metis yay., 6. Baskı, İstanbul 2021.
- Büke, A. *Deli İbrahim Divanı*, Can yay, İstanbul 2021.
- Büke, A. "Toplumcu gerçekçi nabız hâlâ atıyor", *Birgün gazetesi*, 24.02.2022.
- Çapan, C. *Çağdaş Yunan Şiiri Antolojisi*, Kırmızı Kedi yay., İstanbul 2019.
- Denizli Sanayi Odası, *İhracat Şehri Denizli'nin Lojistik Sorunu*, 2020.
- DEÜ ve İZKA, *TCDD İzmir Limanı'nın Bölge Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi*, mimeo, İzmir 2019.
- Doğer, E. *İzmir'in Smyrna'sı, Paleolitik Çağ'dan Türk Fethine Kadar*, İletişim yay, 4. baskı, İstanbul 2020.
- Durmaz, Ö., Dereli, İ. *19.yy. İzmir'inde Ressam Boğos Tatikyan*, Tatikyan matbaası, İZKA Kültür İnsanları Serisi 11, İZKA yayını, İzmir 2022.
- Dursun, K. T. *Rıza Bey Aile Evi*, Varlık yay., İstanbul 1957.
- DÜNYA, "Dünya inovasyon sisteminin doğal parçasıyız", 11.03.2022.
- Genç, F. *Kentlerin Türkiye'si/ İmkanlar, Sınırlar ve Çatışmalar*, İletişim yay., İstanbul 2021.

REFERENCES

- Aksoy, Y. *Gâvur Mümin / Gazi Paşa'nın Casusu, Kırmızı Kedi* yay, İstanbul 2020.
- APİKAM, İzmir Kent Ansiklopedisi, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay.
- Atay, Ç. *İzmir Rıhtımında Ticaret, Kordon Boyunda Yaşam (1610-1940)*, İzmir Ticaret Odası Yayınları, İzmir, 2012.
- Atay, Ç. *Tarih İçinde İzmir*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı yay, İzmir 1978.
- Atilla, N. *Tarihten Günümüze İzmir Mutfağı*, İzmir Büyükşehir Kültür yayınları, 2. baskı, İzmir 2010.
- Aziz Kocaoğlu ile görüşme notu, 22.03.2022.
- Baykara, T. *İzmir Şehri ve Tarihi*, Ege Üni. Yay, İzmir 1974.
- Berber, E. "İkinci meşrutiyet döneminde domino etkisi yapan bir eylem: İzmir Liman İşçileri Grevi", *European Journal of Turkish Studies*, 11/2020, s. 1-28.
- Beyru, R. *19.Yüzyılda İzmir'de Yaşam*, Literatür yay. İstanbul, 2000.
- Bourdieu, P. *Distinctions*, Routledge, 1984.
- Bourdieu, P. *Outline of a Theory of Practice* Cambridge Uni. Press,1977.
- Braudel, F. *Akdeniz / Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, çev. A.Derman-N. Erkut, Metis yay., 6. Baskı, İstanbul, 2021.
- Büke, A. *Deli İbrahim Divanı*, Can yay, İstanbul 2021.
- Büke, A. "Toplumcu gerçekçi nabız hâlâ atıyor", *Birgün gazetesi*, 24.02.2022.
- Çapan, C. *Çağdaş Yunan Şiiri Antolojisi*, Kırmızı Kedi yay., İstanbul 2019.
- Denizli Sanayi Odası, *İhracat Şehri Denizli'nin Lojistik Sorunu*, 2020.
- DEÜ ve İZKA, *TCDD İzmir Limanı'nın Bölge Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi*, mimeo, İzmir, 2019.
- Doğer, E. *İzmir'in Smyrna'sı, Paleolitik Çağ'dan Türk Fethine Kadar*, İletişim yay, 4. baskı, İstanbul, 2020.
- Durmaz, Ö., Dereli, İ. *19.yy. İzmir'inde Ressam Boğos Tatikyan*, Tatikyan matbaası, İZKA Kültür İnsanları Serisi 11, İZKA yayını, İzmir, 2022.
- Dursun, K. T. *Rıza Bey Aile Evi*, Varlık yay., İstanbul, 1957.
- DÜNYA, "Dünya inovasyon sisteminin doğal parçasıyız", 11.03.2022.
- Genç, F. *Kentlerin Türkiye'si / İmkanlar, Sınırlar ve Çatışmalar*, İletişim yay., İstanbul, 2021.

Hurşidiye mah. Muhtarı Enis İpek, 2.01.2022 tarihli görüşme notu.

İzmir İktisat Kongresi / 17 Şubat-4 Mart 1923, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay., İzmir 2001.

Keyder, Ç. (ed.) *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, çev. Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt yay, İstanbul 1974.

Kıray M. B., *Örgütlemeyen kent: İzmir*, Türk Sosyal Bilimler Derneği yay, Ankara 1972.

Morin, E. *Yitik Paradigma-İnsan Doğası*, çev. Devrim Çetinkaya, İş Bankası Kültür yay., İstanbul 2022.

Mortan, K., Atalay, İ. *Türkiye Kültür Atlası*, İş Kültür yay, 2. Baskı, 2020.

Munyar, V. "İzq'da el ve akıl birliği", *DÜNYA*, 21.02.2022.

Nahum, H. *İzmir Yahudileri 19.-20.Yüzyıl*, çev. Estreya Seval Vali, İletişim yay., İstanbul 2000.

"Nüfus yoğunluğu ve kentsel işlevler ile Türkiye'de ilçelerin kentleşme düzeyinin ölçülmesi", Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ankara 2019.

Okyarlı, A.17.03.2022 tarihli e-posta notu.

Özerman, E. *İzmirli Dario*, Remzi yay., İstanbul 2021.

Piri Reis Üni, *Türkiye ve İzmir Dış Ticaretinin Analizi*, mimeo, İzmir 2021.

Resmi Gazete, 24.02.2022

Sarı, V. "Türkiye'de ilçelerin kentleşme düzeyinin ölçülmesi", *Şehir ve Medeniyet*, Ankara 2022, s.136-157.

Serçe, E., Yetkin, S. *125. yılında İzmir Ticaret Borsası Tarihi*, İTB yayını, İzmir 2016.

Solow, R. *A Contribution to the Theory of Growth*, *The Quarterly Journal of Economics*, Vol 70, No1, The MIT Press, 1956.

Tekeli, İ. (ed.), *İzmir Modeli Çalışmaları*, 6 cilt, İzmir Büyükşehir Belediyesi yayını, İzmir 2018.

Tekeli, İ. *Sanayi Toplumu İçin Sanayi Yazıları*, Tarih Vakfı Yurt yay, İstanbul 2009.

Ünsal, A. *İktidarların Sofrası/ Yemek, Siyaset ve Simgesellik*, Everest yay, İstanbul 2020.

Yentürk, N. *Ayaküstü İzmir / Sokak ve Fırın Lezzetleri*, Oğlak yay, 2.baskı, İstanbul 2022.

Yörük, R. *Aziz*, Varyant yay., 3. baskı, İzmir 2021.

Hurşidiye Mah. Muhtarı Enis İpek, 2.01.2022 tarihli görüşme notu.

İzmir İktisat Kongresi / 17 Şubat-4 Mart 1923, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yay., İzmir, 2001.

Keyder, Ç. (ed.) *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, çev. Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt yay, İstanbul, 1974.

Kıray M. B., *Örgütlemeyen kent: İzmir*, Türk Sosyal Bilimler Derneği yay, Ankara, 1972.

Morin, E. *Yitik Paradigma-İnsan Doğası*, çev. Devrim Çetinkaya, İş Bankası Kültür yay., İstanbul, 2022.

Mortan, K., Atalay, İ. *Türkiye Kültür Atlası*, İş Kültür yay, 2. Baskı, 2020.

Munyar, V. "İzq'da el ve akıl birliği", *DÜNYA*, 21.02.2022.

Nahum, H. *İzmir Yahudileri 19.-20.yüzyıl*, çev. Estreya Seval Vali, İletişim yay., İstanbul, 2000.

"Nüfus yoğunluğu ve kentsel işlevler ile Türkiye'de ilçelerin kentleşme düzeyinin ölçülmesi", Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ankara 2019.

Okyarlı, A.17.03.2022 tarihli e-posta notu.

Özerman, E. *İzmirli Dario*, Remzi yay., İstanbul, 2021.

Piri Reis Üni, *Türkiye ve İzmir Dış Ticaretinin Analizi*, mimeo, İzmir, 2021.

Resmi Gazete, 24.02.2022

Sarı, V. "Türkiye'de ilçelerin kentleşme düzeyinin ölçülmesi", *Şehir ve Medeniyet*, Ankara 2022, s. 136-157.

Serçe, E., Yetkin, S. *125. yılında İzmir Ticaret Borsası Tarihi*, İTB yayını, İzmir, 2016.

Solow, R. *A Contribution to the Theory of Growth*, *The Quarterly Journal of Economics*, Vol 70, No1, The MIT Press, 1956.

Tekeli, İ. (ed.), *İzmir Modeli Çalışmaları*, 6 cilt, İzmir Büyükşehir Belediyesi yayını, İzmir, 2018.

Tekeli, İ. *Sanayi Toplumu İçin Sanayi Yazıları*, Tarih Vakfı Yurt yay, İstanbul, 2009.

Ünsal, A. *İktidarların Sofrası/ Yemek, Siyaset ve Simgesellik*, Everest yay, İstanbul 2020.

Yentürk, N. *Ayaküstü İzmir / Sokak ve Fırın Lezzetleri*, Oğlak yay, 2.baskı, İstanbul, 2022.

Yörük, R. *Aziz*, Varyant yay., 3. baskı, İzmir, 2021.



Ulaşım Teknolojisi ve Seyahat Kavramının Dönüşümünün 19. Yüzyıl İzmir Limanındaki Temsilcileri:

LİMAN / RIHTIM İNŞASI VE İLK OTELLER

Exemplars of the Transformation of Transportation
Technology and the Notion of Travel in the 19th Century:

Port/Quay Construction and the First Hotels

Avrupa'nın ve ona eklenen Batı coğrafyasının merkez, öteki coğrafyaların ise periferi varsayıldığı modernleşme olgusunun, 15. Yüzyıl'dan itibaren çeşitli dinamiklerle şekillenen serüveninin, 18. Yüzyıl'dan 19. Yüzyıl'a evrilen Endüstri Devrimi ile bütünleştiği süreç düşünsel, sosyo-ekonomik, teknolojik, politik, kültürel, mekânsal vb. bir dizi gelişme ile birlikte sonuçları, günümüze kadar yansıyan sorunları, çatışmaları, acıları ortaya çıkarmıştır. Avrupa'da 18. Yüzyıl ve 19. Yüzyıl içinde farklı coğrafyalardan elde edilen sermayenin biriktiği İngiltere (Birleşik Krallık) odaklı olan ve buhar gücüyle çalışan makinelerin icadıyla ivmelenen yeni teknolojiler, her alanda dönüştürücü etkiler yaratırken, gelişmeler kısa sürede Avrupa'nın diğer bölgeleri, Kuzey Amerika, Japonya ve hammadde-pazar döngüsü için Endüstri Devrimi merkezlerinin ihtiyaç duyduğu periferik coğrafyaya yayılmıştır.

Ege Bölgesi'nin batı ucunda stratejik bir konumda bulunan ve antik dönemden başlayarak Akdeniz ticaretinde söz sahibi olan liman kenti İzmir, 17. Yüzyıl'da uzun mesafe kervan ticaretinin kendine yönlenmesiyle büyük bir gelişme içine girmiş; kentte kozmopolit bir sosyo-ekonomik yapı oluşurken, 18. Yüzyıl ve 19. Yüzyıl'da somutlaşan bu yapı aracılığıyla Endüstri Devrimi'nin merkezi Avrupa'da yaşanan dönüştürücü etkilerle yüz yüze gelmiştir. Bu metin, İzmir'in Avrupa ile ilişkilerinin yoğunlaştığı 19. Yüzyılda yaşadığı sosyo-ekonomik, kültürel ve mekânsal dönüşüm çerçevesinde,

The process of modernization, in which Europe and the western geography attached to it is assumed to be the center and the other geographies peripheries, and the adventure shaped by various dynamics from the fifteenth century onward integrated with the Industrial Revolution that evolved from the eighteenth century to the nineteenth century has revealed a series of developments (intellectual, socio-economic, technological, political, cultural, spatial, etc.) along with the problems, conflicts and sufferings, the results of which are redounding upon this day. While the new technologies accelerated by the invention of steam-powered and England-based (the United Kingdom) machines –the UK, where the capital obtained from various regions in the eighteenth and the nineteenth centuries in Europe were accumulated-, were creating transformative effects in every field, in a short period, the developments were spread to the rest of Europe, North America, Japan and the peripheral geography where the centers of the Industrial Revolution needed for raw material-market cycle.

Located in a strategic location, at the western end of the Aegean Region, and having a say in Mediterranean trade starting from the ancient period, İzmir, the port city, entered into a great development process as the long-distance caravan trade was directed toward it in the seventeenth century; and while a cosmopolitan socio-economic structure was being formed in the city, through this structure, it was confronted with the transformative effects in Europe, the center of the Industrial Revolution, that became concrete in the eighteenth and nineteenth centuries. The aim of this text is to focus on the issues of transportation

Prof. Dr.

Emel KAYIN

DEU Mimarlık
Fakültesi
Mimarlık Bölümü

*DEU Faculty of
Architecture,
Department of
Architecture.*

ulaşım teknolojisi, seyahat kavramı, konaklama anlayışının değişimi ve liman/rıhtım inşası ile otellerin ortaya çıkışı konularına odaklanacaktır.

Antik Dönemden Osmanlı Dönemi'ne Bir Liman Kenti Olarak İzmir ve Ticaret- Konaklama-Depolama Yapıları Olarak Hanlar

İzmir'in günümüzde çeper bölgeleri içinde Neolitik döneme tarihlenen katmanlar bulunmuş, kentin farklı dönemlerde katmanlanarak günümüze ulaşan merkezi dokusu, Antik dönemden bu yana körfezin kıyısında gelişmiş ve yerleşim bir liman/ticaret kenti olarak hayatını sürdürmüştür. Kentin körfezin kıyısında bilinen en eski limanına ait bilgiler, yerleşimin M.Ö. 3000'lere uzanan katmanlarını barındıran ve Ekrem Akurgal, John M. Cook, Meral Akurgal ve Cumhuriyet Tanrıver tarafından kazıları gerçekleştirilen Bayraklı bölgesindeki Smyrna Antik kenti kazıları dolayısıyla elde edilmiştir. Bu kapsamda elde edilen veriler, o dönemde arkasına Amanara (Yamanlar) Dağı'nı almış bir liman yerleşimi olan ve M.Ö. 1050'lerden itibaren Aiol ve İonlar'ın yerleştiği kentin, M.Ö. 7. Yüzyılda Akdeniz ticaretindeki etkin konumuna bağlı olarak büyük bir gelişme gösterdiğini ortaya koymuştur.

Yerleşimin ana arterini doğu-batı doğrultusunda uzanan Athena Caddesi'nin teşkil ettiği; Arkaik liman kotununun deniz seviyesinden yaklaşık üç metre aşağıda ve konut yerleşiminin altında kaldığı da elde edilen veriler arasındadır. Erken araştırmalar paralelinde Antik yerleşimin bir yarımada üzerinde olduğu ve iki limana sahip olduğu düşünülmüşse de yeni bulgular bu tespiti değiştirmiş; kentin denizle ilişkisi yeniden tariflenmiştir. Gerek kentte yaşanan gelişmeye bağlı nüfus artışı, gerekse Meles Irmağı ve Yamanlar Dağı'ndan gelen millerin denizi doldurması Smyrna'nın yer değiştirmesini gerektirmiş; kent M.Ö. 4. Yüzyıl'da Pagos (Kadifekale) eteklerine taşınmıştır¹. Kent yeni alanında Pagos (Kadifekale) eteklerinden limana yönelen bir örüntüde gelişmiş; kaleden aşağıya inen surlar gerektiğinde kapatılabilen ve çevresinde silo vb. ticari yapılar bulunan limandaki tahkimatla bütünleştirilmiştir. Gerek tarihsel süreçte yaşanan coğrafi değişim, gerekse yakın dönemdeki insan müdahaleleri, Antik dönemdeki

technology, the notion of travel, the change in the understanding of accommodation and the emergence of hotels associated with the construction of the port/quay, within the framework of socio-economic, cultural and spatial transformation that İzmir experienced in the nineteenth century, when its relations with Europe strengthened.

İzmir as a Port City from Antiquity to the Ottoman Period and Caravanserais as Trade-Accommodation-Storage Structures

Layers dating to the Neolithic period have been found within the boundaries of present-day İzmir; the central texture of the city, which has survived to the present day, stratified in different periods has developed on the shore of the bay since Antiquity, and the settlement has maintained itself as a port/commercial city. Information about the earliest known port of the city on the shore of the bay was obtained through the excavations of the ancient city of Smyrna in the Bayraklı region, which contains layers of a settlement dating back to 3000 BC and was excavated by Ekrem Akurgal, John M. Cook, Meral Akurgal and Cumhuriyet Tanrıver. The data obtained within this framework have revealed that the city, which was a port settlement with the Amanara (Yamanlar) Mountain behind it at that time and where Aeolians and Ionians settled since 1050s BC, had shown a great development in the 7th century BC due to its effective positioning in the Mediterranean trade.

According to the data obtained, the main artery of the settlement was Athena Street, which ran in the east-west direction; and the archaic harbour elevation remained approximately three meters below sea level and below the residential settlement. Although, in line with earlier research, it was thought that the ancient settlement was on a peninsula and had two harbours, new findings have changed this opinion; and the relationship of the city with the sea has been redefined. Both the population growth due to the development of the city and the filling of the sea by the alluvions coming from Meles River and the Yamanlar Mountain had necessitated the relocation of Smyrna; and the city was moved to the outskirts of Pagos Hill (Kadifekale) in the 4th century BC.¹ In its new locality, the city had developed in a pattern directed from the outskirts of Pagos (Kadifekale) to the port; the walls descending from the castle, which could be closed when necessary, had been integrated with the fortification in the port, where there were commercial structures such as silos etc. around it. Both the geographical

1 Akurgal, 1989, ss. 366-377; Akurgal, 2002, ss. 208-220; Tanrıver, 2016, ss. 42-43.

1 Akurgal, 1989, ss. 366-377; Akurgal, 2002, ss. 208-220; Tanrıver, 2016, ss. 42-43.

yarımada yerleşimi ve limana ait bilginin elde edilmesini ve algısını güçleştirmiştir. Pagos (Kadifekale) yönünde ise, sonraki dönemlerin üst üste katmanlanması yüzünden Helenistik-Roma döneminin izlerini, Kadifekale-Kemeraltı-Basmane bölgesinde açığa çıkarılan sınırlı parçalar dışında görebilmek mümkün değildir.

Kısıtlı veriler elde edilebilen Bizans ve Türk Beylikleri evreleri ve bu dönemdeki limanı kavrayabilmek de üzerinde var olan Osmanlı evresi katmanları yüzünden zorluklar içermektedir. Bu evrede, sonradan üzerinde Kemeraltı ticaret dokusunun bir bölümünün yerleştiği ve çeşitli savaflara sahne olan bir iç limanın mevcut olduğu bilinmektedir. Tarihinde "St. Pier Kalesi", "Saint Pierre Kalesi", "Soğan Kalesi", "Ok Kalesi" gibi isimlerle anılmış bir kaleyle korunan iç liman, 11. Yüzyıl ve 15. Yüzyıl arasında Bizanslılar, Türk Beylikleri ve Latinler arasında kanlı savaflara sahne olmuştur. 13. Yüzyıl'dan sonra Ceneviz ve Venediklilere liman çevresinde yerleşme hakkı verilir. 14. Yüzyıl'da Venedik, Kıbrıs ve Rodos şövalyelerinin katıldığı savaş, liman çevresinin Latinler, Pagos (Kadifekale) çevresinin ise, Türkler tarafından iskân ettiği yerleşme düzenini yaratmış, böylece "Yukarı İzmir" ve "Aşağı İzmir" olarak anılan iki kutuplu bir kentsel düzen ortaya çıkmıştır. 1402 yılında Timur tarafından gerçekleştirilen ve Latinlerin egemenliğine ağır bir darbe indiren kuşatma, iç liman çevresindeki bir diğer önemli savaştır². İzmir, 1426'da Osmanlı idaresine geçmiş; önceleri bir kasaba karakteri gösteren kent süreç içinde gelişirken, iki kutuplu yapısı da ortadan kalkmaya başlamıştır.

Osmanlı döneminde İzmir limanının hareketlenmeye başladığı görülmekle birlikte, ilk zamanlar kentin sadece Osmanlı limanları arasında ticaret yapma hakkı olup Avrupa ve Sakız Adası odaklı ticaret Çeşme limanına yönelmektedir. Hububat, meyve vb. ürünler nakledilen İzmir limanının, 16. Yüzyıl başlarındaki geliri 80.000 akça olarak bildirilmektedir³. 16. Yüzyıl'ın ikinci yarısında Venedik ve Dubrovnik gemilerinin İzmir limanından hububat, deri, pamuk yükledikleri, limanın iç ticarete önemli bir yer tuttuğu, İstanbul'un gereksinimi olan ürünlerin buradan yüklendiği görülür. Dolmaya başlayan iç limanın büyük gemileri barındıracak durumdan çıkması ve palamarların kalenin önündeki

change experienced in this historical process and the human interventions in the more recent periods have made it difficult to obtain and perceive information about the peninsula settlement and the harbour in the ancient period. In the direction of Pagos (Kadifekale), due to the layering of the following periods, it is not possible to see the traces of the Hellenistic-Roman period except for the limited fragments unearthed in the Kadifekale-Kemeraltı-Basmane region.

The possibility to comprehend the phases of Byzantine and Turkish principalities, on which limited data can be obtained, and the port in this period is low also because of the layers of the Ottoman phase that exist on the port. It is known that at this stage, there was an inner harbour on which a part of the Kemeraltı trade tissue was settled later and which witnessed several wars. The inner harbour, which was protected by a castle known by names such as "St. Pier Castle", "Saint Pierre Castle", "Onion Fortress", or "Arrow Castle" in its history, witnessed bloody wars between Byzantines, Turkish Principalities and Latins between the eleventh and fifteenth centuries. After the thirteenth century, Genoese and Venetians were given the right to settle around the port. In the fourteenth century, the war involving the knights of Venice, Cyprus and Rhodes created a settlement order in which the area around the harbour was inhabited by the Latins, and Pagos (Kadifekale) area was inhabited by the Turks, thus a bipolar urban pattern known as "Upper İzmir" and "Lower İzmir" emerged. The siege laid by Timur in 1402, which dealt a heavy blow to the domination of the Latins, was another important battle that took place around the inner harbour.² İzmir came under Ottoman domination in 1426; and the city, previously having the characteristic of a town, was developed in the process, and its bipolar structure began to disappear.

Although it was observed that the activities at the port of İzmir began to increase during the Ottoman period, in the earlier stages, the city had the right to trade only between Ottoman ports, and the trade focused on Europe and Chios island was directed to the port of Çeşme. The income of the İzmir port, where products such as cereals, fruits, etc. were transported, was reported as 80,000 akça [the monetary unit of the Ottoman Empire] at the beginning of the sixteenth century.³ In the second half of the sixteenth century, it is known that the ships of Venice and Dubrovnik were loading cereals, leather, cotton at the port of İzmir, that the port occupied an important place in domestic trade, and the products demanded by İstanbul were shipped from here. The fact that the

2 Arıkan, 1992, ss. 59-61.

3 Kütükoğlu, 1985, ss. 99-120.

2 Arıkan, 1992, ss. 59-61.

3 Kütükoğlu, 1985, ss. 99-120.



Şekil 1. Liman Çevresi, Hotel Egypte ve Hotel Londres
Figure 1. Harbor Area, Hotel Egypte and Hotel Lonres

taşlara bağlanması, bu dönem deniz ulaşımıyla ilgili bilgiler arasındadır⁴. 17. Yüzyıl'da savaşlar, vergiler vb. nedenlerle ipek ticaretinin yolunun değişerek İzmir'e yönelmesi, Sakız'daki yabancı tüccarlar ve konsoloslukların İzmir'e taşınması gibi gelişmeler ticari ortamı hareketlendirmiş; İzmir uzun mesafe kervan ticaretinin önemli merkezlerinden biri haline gelmiştir⁵.

İzmir'in ticari yükselişi konusundaki bir diğer etken ise, limanın Batı Anadolu ürünlerinin aktarım merkezi olmasıyla ilgilidir⁶. Osmanlı İmparatorluğu'nun uluslararası ticaret anlaşmaları dolayısıyla Avrupa uluslarına tanıdığı imtiyazlar, başta Levant Kumpanyası aracılığıyla ticaret yürüten İngilizler ve Fransızlar olmak üzere yabancı tüccarların kente ilgisini arttırmıştır. 17. Yüzyıl'da kenti Doğu'nun ilk basamağı olarak nitelendiren Tavernier, İzmir ile İran arasında çok sayıda kervanın gelip gittiğini, kentin Asya'dan Avrupa'ya ve Avrupa'dan Asya'ya

inner harbour, which began to be filled up, was not able to accommodate larger ships and that the moorings were tied to the stones in front of the castle are among the information on sea transportation in this period.⁴ In the seventeenth century, developments such as the change of silk trade route, being directed to İzmir due to wars, taxes, etc., and the relocation of foreign merchants and consulates in Chios to İzmir activated the commercial environment; and İzmir has become one of the important centers of long-distance caravan trade.⁵

Another factor in the rise of İzmir as a commercial city was related to the fact that the port was the transshipment center of Western Anatolian products.⁶ The concessions granted by the Ottoman Empire to European nations due to international trade agreements increased the interest of foreign merchants in the city, especially the British and French who were trading through the Levant Company. Describing the city as the first step to the East in the seventeenth century, Tavernier notes that many caravans came and went

4 Arıkan, 1992, ss. 65-66.

5 Baykara, 1974, ss. 94.

6 Goffman, 1990, ss. 51.

4 Arıkan, 1992, ss. 65-66.

5 Baykara, 1974, ss. 94.

6 Goffman, 1990, ss. 51.

giden malların ambarı olduğunu belirtir⁷. 18. Yüzyıl başında kentin Levant'ın en zengin ticaret merkezi olduğu ve yılda yaklaşık iki bin balya ipek taşındığı ifade edilmektedir⁸. Tüm bu gelişmeler sonucunda kentin nüfusu da artmış; İzmir'de Türkler, Rumlar, Museviler, Ermeniler, Levantenler ve Ecnebilerin oluşturduğu kozmopolit bir sosyo-ekonomik yapı ortaya çıkmıştır. Sözü edilen kozmopolit yapı, her topluluğun kendi mahallesinde kendi gelenekleri, inançları, yaşam biçimleri çerçevesinde yaşadığı bir kentsel örgütlenmeyi ortaya çıkarmıştır.

Kentte ekonomik hayatın canlanması, ticaret ve buna bağlı olarak konaklama ile ilgili yapıların inşasını gerektirmiştir. Konaklama, ticaret, depolama gibi işlevler üstlenen hanlar, ticari aktivitelerin yürütülmesini sağlayan temel yapı türleri arasındadır. 17. Yüzyıl'ın ikinci yarısında İzmir'e gelen Evliya Çelebi, kentte kale gibi görünen 82 han olduğunu söyleyerek, 19 hanın adını sıralamaktadır⁹. Kazıklar üzerinde yükselen Gümrük binası, Bedesten ve Fazıl Ahmet Paşa'nın emriyle eski tiyatronun taşları da kullanılarak yapımına başlanıp Vezir Kara Mustafa Paşa tarafından yapımı bitirilen Vezir Hanı, dönemin önemli inşaları arasında sayılmaktadır¹⁰. Deniz ticareti kentin en önemli etkinliği olmasına rağmen, liman-rıhtım imkânlarıyla ilgili uzun süre problemler yaşanmıştır. Körfeze gelen yabancı gemiler, Sancakkale mevkiinde denetlendikten sonra körfeze giriş yapmakta ve kendi konsolosluklarının da bulunduğu Frenk Mahallesi paralelinde açıkta demirlemektedir. "Frenk İskelesi" ya da "Avrupalılar Rıhtımı" olarak anılan limanda yoğun bir gemi trafiği mevcut olup gemiler birbirlerini top atışlarıyla selamlamaktadır. Yolcuların kıyıya çıktığı noktada sınırlı kıyı yolu, üzerinde ticaret, yeme-içme gibi faaliyetleri de barındıran Marina Caddesi'dir. Karmaşık bir düzen içindeki yapılaşma denizden kazanılan dolgu alanlar üzerinde gerçekleştirilmiş; herkesin ihtiyacına göre denizi doldurduğu bir düzen içinde kıyı karmaşık ve kirli bir alana dönüşmüştür. Bölgede limanı korumak üzere örgütlenmiş bir tabya ve onun yanında Meyve-i Ter ve Efrenc gümrükleri bulunmakta; yakın çevrede balık pazarı, depolar ve çeşitli ürünlerin işlendiği hanlar yer almaktadır. Uygun bir rıhtımın bulunmadığı körfezde,

between İzmir and Iran, and that the city was a warehouse of goods from Asia to Europe, and from Europe to Asia.⁷ It is stated that at the beginning of the eighteenth century, the city was the richest trade center of the Levant, and approximately two thousand bales of silk were transported annually.⁸ As a result of all these developments, the population of the city had also increased; a cosmopolitan socio-economic structure consisting of Turks, Greeks, Jews, Armenians, Levantines and Ecnebis [Foreigners] had emerged in İzmir. This cosmopolitan structure had created an urban organization in which each community lived in its own neighborhood within the framework of their own traditions, beliefs and ways of life.

The revival of economic life in the city necessitated the construction of structures related to trade and accordingly, accommodation. Caravanserais, which performed functions such as accommodation, trade and storage, were among the main types of structures that ensured the conduct of commercial activities. Evliya Çelebi, who came to İzmir in the second half of the seventeenth century, saying that there were 82 caravanserais that looked like castles in the city, listed the names of 19 of them.⁹ The Customs building rising on stilts, the Bedesten and the Vezir Inn, of which construction had begun by using the stones of the old theater at the behest of Fazıl Ahmet Pasha and was completed by Vizier Kara Mustafa Pasha, are considered among the significant buildings of the period.¹⁰ Although maritime commerce was the most important activity of the city, there had been some problems with port-quay facilities for a long time. Foreign ships arriving in the bay, after being inspected in the vicinity of Sancakkale, were entering the bay, then anchoring offshore parallel to the Frank Quarters, where their consulates were also located. There had been a heavy ship traffic in the port, which was known as the "Frank Pier" or the "Europeans' Dock", and the ships used to greet each other with cannon shots. The narrow coastal road at the point where passengers came ashore was the Marina Street, which also hosted activities like trade, food and beverage. The structuring in a complex order had been developed on the embanked areas recovered from the sea; and the coast had turned into a complex and polluted area, in an order which everyone filled up the sea according to their needs. In the region, there was a bastion organized to protect the port and Meyve-i Ter [Fruits and Berries] and Efrenc [Frank]

7 Tavernier, 1677, ss. 79.

8 Tournefort, 1717, ss. 371-373.

9 Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 1935, s. 96.

10 Arıkan, 1992, ss. 67-68 ve Ersoy, 1991, ss. 119-120.

7 Tavernier, 1677, ss. 79.

8 Tournefort, 1717, ss. 371-373.

9 Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 1935, s. 96.

10 Arıkan, 1992, ss. 67-68 ve Ersoy, 1991, ss. 119-120.

demirleyen ticaret gemilerindeki mallar ve yolcular küçük kayıklarla kıyıya taşınmaktadır¹¹. Limandaki yükleme ve boşaltma işlemleriyle ilgili sorunlar uzun süre kent gündemini meşgul etmiştir.

Merkezi ticaret Kemeraltı bölgesinde örgütlenmiş ve uzun mesafe kervan ticaretinin ihtiyaçlarını karşılayan hanlar da temelde bu bölgede konulanmıştır. İzmir'e gelen iki önemli kervan yolundan Denizli-Aydın-Selçuk yolu kente güneyden girmekte ve İkiçeşmelik hattını izleyerek merkeze varmakta; Balıkesir-Akhisar-Manisa yolu ise Kemer mevkiindeki Kervanlar Köprüsü'nden geçerek merkeze ulaşmaktadır. Ticari aktiviteler iç liman çevresinde yoğunlaşmış ve limandan çevreye uzanan yollar üzerinde zanaat ve ticaret türlerine göre uzmanlaşmış sokaklar ve hanlar yer almıştır. Uzun mesafe kervan ticaretinin gerektirdiği kervanların konaklaması, malların depolanması ve ticaretin güvenli biçimde gerçekleştirilmesi görevini hanlar üstlenmiştir. 17. Yüzyıl ve 19. Yüzyıl arasında kentte çok sayıda han inşa edilmiş olup bu yapı türünü araştıranlardan Aktepe 76, Müller-Wiener 180 adet Osmanlı dönemi hanını listelemektedir¹². Ersoy ise, 101 adet han yapısı olduğunu tespit ederek bu yapıları "avlılu" veya "arasta benzeri" plan tipolojileri göstermeleri ve "tek katlı-iki katlı" olmalarına göre sınıflandırmaktadır¹³. Sadece ticaret ve depolama için kullanılan hanlar olmakla birlikte çok sayıda han, çok işlevli yapılar olarak uzun mesafe kervan ticaretinin konaklama ihtiyacını karşılamıştır.

Süreç içinde iç liman giderek dolmuş ve Türklere ait kadirga ve sandalları barındırması dolayısıyla "Kadirga Limanı" olarak anılmaya başlamıştır. 18.Yüzyılda ise iç limanın tamamen dolduğu ve kıyısında "Eski Kale" olarak anılan kalenin durduğu bir boşluğa dönüştüğü görülür¹⁴. Bu alan artan arazi talebinin karşılanması için kullanılmış ve iç limanın anısı bir süre, "Gemiler İskelesi" olarak anılan meydanın varlığında yaşamıştır.

customs were located next to it; there were a fish market, warehouses and caravanserais where various products were processed in the immediate vicinity. In the bay, where there was no suitable quay, goods and passengers on the moored merchant ships were transported to the shore by small boats.¹¹ Problems related to loading and unloading operations at the port had long occupied the city's agenda.

The central trade was organized in the Kemeraltı region, and the caravanserais that met the needs of long-distance caravan trade were also located mainly in this region. Denizli-Aydın-Selçuk road, one of the two important caravan routes coming to İzmir, was entering the city from the south and reaching the center by following the İkiçeşmelik line; and Balıkesir-Akhisar-Manisa road was reaching the center by passing through the Caravan Bridge in Kemer. Commercial activities were concentrated around the inner harbour, and on the roads extending from the harbour to the surrounding, there were streets and caravanserais classified according to the types of craft and trade they were specialized in. The caravanserais had served functions such as accommodating the caravans, storing goods and enabling the trade to be carried out safely, as required by the long-distance caravan trade. Numerous caravanserais were built in the city between the seventeenth and the nineteenth centuries, and among those who studied this type of building, Aktepe listed 76, Müller-Wiener listed 180 of Ottoman-era caravanserais.¹² Ersoy, on the other hand, found out that there were 101 caravanserai structures and classified these structures according to their 'courtyard' or 'arasta-like [Ottoman bazaar-like]' plan typologies, and their being 'single-storey/two-storey'.¹³ Although there were caravanserais used only for trade and storage, a great many caravanserais had been meeting the accommodation needs of the long-distance caravan trade, as multifunctional structures.

In the course of time, the inner harbour was gradually embanked and came to be known as the 'Kadirga [Galley] Harbour' since it housed galleys and rowing-boats that belonged to the Turks. And in the eighteenth century, it was seen that the inner harbour was completely filled up and turned into a vacancy on the coast of which the castle known as the 'Old Castle' stood.¹⁴ This area was used in order to meet the increasing demand for domain, and the memory of the inner harbour was honoured for some time in the presence of the agora, which was called the 'Pier of Ships'.

11 Bruyn, 1725, s. 84 ve Kayın, 2000a, ss. 200-203.

12 Aktepe, 1971, ss.105-154 ve Müller-Wiener, 1980/1981, ss. 420-454.

13 Ersoy, 1991, s. 5 ve 124-128.

14 Chandler, 1971, s. 59.

11 Bruyn, 1725, s. 84 ve Kayın, 2000a, ss. 200-203.

12 Aktepe, 1971, ss.105-154 ve Müller-Wiener, 1980/1981, ss. 420-454.

13 Ersoy, 1991, s. 5 ve 124-128.

14 Chandler, 1971, s. 59.

Avrupa'da Ulaşım Teknolojisi ve Seyahat Kavramındaki Dönüşümün 19. Yüzyıl İzmir Kentindeki Yansımaları: Demiryolları, Liman-Rıhtım İnşası ve Oteller

Avrupa'da Endüstri Devrimi kapsamındaki gelişmeler, ulaşım teknolojisine dair önemli yenilikleri de ortaya çıkarmış; demiryolları ve buharlı gemiler çağın ulaşım sistemleri olarak devreye girmiştir. Hemen her alanda etkileri hissedilen modernleşme dinamiklerine ulaşım teknolojisindeki yeniliklerin eklenmesi, seyahat kavramını hız, konfor, erişilebilirlik vb. parametreler açısından değiştirirken, konaklama yapılarından beklenenler de artmıştır. 17. Yüzyıl'da posta arabası sisteminin ortaya çıkması hanların yenilenmesini tetikleyen bir faktörü oluştururken, 18. Yüzyıl'da bazı hanlara toplantı ve balo salonu gibi bölümler eklenmeye başlanmıştır. 18. Yüzyıl'ın ikinci yarısından sonra Paris, Berlin gibi Avrupa başkentlerinin yanı sıra, çeşitli kentlerde de seçkin oteller açıldığı görülür. Bünyesinde tiyatro, ofis, dükkân, bahçeler bulunan ve İngiliz tarzı dekorasyona sahip Calais'deki Dessin Oteli ve büyüklüğü ve dekorasyonu ile onunla kıyaslanan Nantes'deki Hotel de Henri Quatre, dönemin ünlü tesisleri arasındadır. 19. Yüzyıl'da otel kurumu yerleşik hale gelmiş ve demiryolu sistemi ile bütünsel çok sayıda otel açılmıştır. İngiltere'de gösterişli bir dekorasyon, banyo ya da özel tuvalet, farklı etkinlikler için kiralanabilecek oturma salonları, yemek salonları, vantilyasyon sistemi, odalar arasında konuşma sistemi ve elektrikli zil gibi imkânlar içeren demiryolu otellerinin statüleri, kulüplerle eşdeğer hale gelmiştir. 19. Yüzyıl'ın ortasında inşa edilen ve Paddington İstasyonu'nun cephesini oluşturan Great Western Oteli'nde rezervasyon yaptırılmak istendiğinde müşterinin sosyal sınıfının sorulurdu. Paris'teki Grand Hotel'in 1862 Sergisi için hizmete girmesi; Londra'daki 1889 tarihli Savoy Oteli'nin 400 yatak ve 67 banyonun yanı sıra asansör, çelik kiriş, elektrik ışığı gibi imkânlara sahip olması; 1889 tarihli Carlton Oteli'nin her odasında banyo olan ilk Londra oteli olarak ünlenmesi; Newyork'da 1893 tarihli Waldorf Oteli ile 1897 tarihli Astoria Oteli'nin birleştirilmesiyle 1500 odalı ve 35 asansörlü Waldorf-Astoria Oteli'nin açılması bu döneme ilişkin kayıtlar arasındadır¹⁵. Otel tarihinin görkemli fragmanlarına sahne olan bu konaklama tesisleri

Reflections of the Transformation in Transportation Technology and the Notion of Travel in Europe on the Nineteenth-Century City of İzmir: Railways, Port-Quay Construction and Hotels

Developments within the scope of the Industrial Revolution in Europe had also brought about some important innovations in transportation technology; railways and steamships had come into play as the transportation systems of the era. While the inclusion of the innovations in transportation technology to the dynamics of modernization, the effects of which were felt in almost every field, had been changing the notion of travel in terms of parameters of speed, comfort, accessibility etc., expectations of accommodation structures had also increased. The emergence of the stagecoach system in the seventeenth century was a factor that triggered the renovation of caravanserais, and in the eighteenth century, sections such as meeting room and ballroom began to be added to some of them. After the second half of the eighteenth century, it is seen that elite hotels were opened in various cities as well as European capitals such as Paris and Berlin. The Dessin Hotel in Calais, which included a theater hall, offices, shops, gardens and had English-style decoration and the Hotel de Henri Quatre in Nantes which was comparable to it in size and decoration were among the well-known facilities of the period. In the nineteenth century, the institution of hotel management became established, and many hotels integrated with the railway system were opened. In the UK, the statuses of railway hotels, which included facilities such as ostentatious decorations, bathrooms or private toilets, parlours that could be rented for various events, dining rooms, ventilation system, a system for communication between rooms and electric bells, had become equal to those of clubs. When making a request for a reservation at the Great Western Hotel, which was built in the middle of the nineteenth century and constituted the facade of the Paddington Station, the guests was asked about his/her social class. Among the records on this period are that the Grand Hotel in Paris was put into service in 1862 to welcome the visitors of Paris Universal Exhibition; that the Savoy Hotel in London (1889) had 400 beds and 67 bathrooms, as well as facilities such as elevators, steel beams, electric light; that the Carlton Hotel (1889) became famous for being the first London hotel with a bathroom in every room; and that the Waldorf-Astoria Hotel was opened with 1500 rooms and 35 elevators, with the merger of Waldorf Hotel (1893) and the Astoria Hotel (1897) in New York.¹⁵ These accommodation facilities, which had borne witness to magnificent fragments of the history of hotel management, had become landmarks

15 Dixon, Muthesius, 1993, ss. 79-82 ve Pevsner, 1976; ss. 171-184.

15 Dixon, Muthesius, 1993, ss. 79-82 ve Pevsner, 1976; ss. 171-184.



Şekil 2. Rıhtım, Kreamer Palace Hotel ve çevresi

Figure 2. Quay, Kreamer Palace Hotel and surroundings

başta Avrupa ve Amerika'nın büyük kentleri olmak üzere, inşa edildikleri kentlerin simge yapıları olmuşlar, bunların bir bölümü günümüze kadar seçkin statülerini sürdürmüşlerdir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda "Batılılaşma" olarak adlandırılan modernleşme sürecinin yaşandığı, Avrupa ülkelerini bu coğrafyaya çekecek uluslararası ticaret anlaşmalarının gerçekleştirildiği 19. Yüzyıl'da, oteller bu coğrafyada da varlık göstermiştir. Kozmopolit bir toplumsal yapıya sahip liman kentleri bu kapsamdaki gelişmelere daha çabuk eklenirken, İstanbul bu konuda öncü bir rol üstlenmiş; Avrupa tarzı bir bölge olan Pera (Beyoğlu) otel kurumunun gelişmesinde merkezi bir konum teşkil etmiştir. Bristol Oteli, Tokatlıyan Oteli, Royal Oteli, kentin sahip olduğu önemli otellerden bazılarıdır. Orient Express treniyle Paris'ten İstanbul'a gelecek yolcular için tesis edilen 1892 tarihli ve 145 odalı Pera Palas Oteli, sütler, oturma, yemek ve balo salonları, postahane, kuaför, sıcak suyu bulunan banyolar, hidrolik asansör, elektrik, rehber, tercüman ve taşıt hizmeti gibi imkânlarının

of the cities in which they were built, especially the major cities of Europe and the US, and some of them have maintained their distinguished status until today.

In the nineteenth century, when a modernization process called 'Westernization' was being experienced in the Ottoman Empire and international trade agreements were made that would attract European countries to this region, hotels also took effect in this region. While the port cities with cosmopolitan social structure were incorporated into the developments within this framework rather quickly, İstanbul assumed a leading role in this regard; Pera (Beyoğlu), a European-style district, occupied a central position in the development of the institutionalized hotel management. Bristol Hotel, Tokatlıyan Hotel, Royal Hotel were some of the significant hotels in this city. Pera Palace Hotel, built in 1882 for the passengers coming from Paris to İstanbul by Orient Express, as well as having 145 rooms and facilities such as suites, parlours, dining rooms and ballrooms, post office, hairdresser, bathrooms with hot water, hydraulic elevator, electricity and guidance, translation and transportation services, left its mark on the period with its being a symbol of living distinguished, which had also been the subject of many novels and films.

yanı sıra romanlara, filmlere konu olan seçkin yaşantısıyla da döneme damgasını vurmuştur.

Kozmopolit diğer bir ticaret limanı olan İzmir kenti de ulaşım, seyahat ve konaklama alanındaki gelişmelere çabuk eklenmiştir. Bu dönemde İzmir'de Avrupa kökenli toplulukların sosyo-ekonomik yaşamda, kentsel mekânda ve mimarideki etkinliklerinin arttığı; kentin dış dünyaya bütünleşme yolunda önemli bir ivme kazandığı görülür. Özellikle 19. Yüzyıl'ın ikinci yarısında kentin çehresini değiştirecek inşalar gerçekleştirilmiş; demiryolları, liman-rıhtım inşası gibi ulaşımı geliştiren yatırımlar devreye girerken konaklama, yönetim, iş, eğlence vb. pek çok alanda yeni yapı türleri varlık bulmuş ve İzmir, Osmanlı İmparatorluğu'nda otel kurumunun ortaya çıkışına öncülük eden kentler arasında yer almıştır¹⁶.

19. Yüzyıl'ın ikinci yarısında sosyo-ekonomik yapı ve kentsel mekânı dönüştüren en önemli yatırımlar demiryolları ve liman-rıhtım inşasıdır. Ulaşım sistemlerinin bu yöndeki modernleştirilmesi temelinde, İzmir'deki İngiliz ve Fransız yatırımcıların Endüstri Devrimi'ni yaşayan Avrupa kentlerinin gereksindiği hammaddeyi verimli Anadolu topraklarından kısa sürede temin etmek ve üretilen ürünleri bu kalabalık pazara etkin bir şekilde ulaştırmak için duydukları ihtiyaç ile kendilerine yeni iş imkânları yaratmak istemeleriyle ilgilidir. Kervancılık hemen ortadan kalkmasa da bu sistemi zamanla devre dışı bırakacak demiryolu yatırımları, 1856'da İngilizlere, İzmir-Aydın Demiryolunu inşa etme imtiyazının verilmesiyle başlamış; yatırımlar 1863 yılında İzmir-Kasaba Demiryolu ve onların kollarını inşa etme imtiyazlarının önce İngilizlere ardından Fransızlara verilmesiyle sürmüştür; İzmir-Aydın Demiryolu Hattı 1866'da kısmen açılmıştır¹⁷. Demiryollarının yapımıyla kentin artalanıyla ilişkisi güçlenmiş; hammadde ve mal aktarımı kolaylaşmış, banliyölere gündelik erişim sağlanmış ve gezginler için de daha konforlu seyahat etme imkânı ortaya çıkmıştır.

Ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi kapsamındaki bir diğer önemli yatırım liman-rıhtım inşasıdır. 1867'de M. M. Charnaud, A. Baker ve G. Guarracino adlı üç İngilizce verilen rıhtım inşa etme imtiyazı, Konak'tan Alsancak Garı'na kadar uzanan kıyı hattında rıhtım inşa edilmesi, mendirek ve

Being another cosmopolitan commercial port, the city of İzmir had also been rather quickly incorporated into the developments in the fields of transportation, travel and accommodation. During this period, it is seen that the activities of European-origin communities in socio-economic life, urban space and architecture had increased in İzmir and that the city had gained an important momentum towards integration into the rest of the world. Especially in the second half of the nineteenth century, constructions which were to change the face of the city were built; investments like constructions of railways, port-quay which improved transportation came into play; new types of buildings for accommodation, management, business, entertainment etc. appeared in the city, and İzmir had been among the cities that pioneered the emergence of the institutionalized hotel management in the Ottoman Empire.¹⁶

The most important investments that transformed the socio-economic structure and urban space in the second half of the nineteenth century were the constructions of railways and port-quay. The modernization of transportation systems in line with this was basically related to the British and French living in İzmir- investors' desire to create new business opportunities for themselves with the need to obtain the raw materials required by the European cities experiencing the Industrial Revolution from the fertile Anatolian lands in a short period of time and functioning effectively, hurrying the manufactured products into this crowded market. Although caravan trade did not disappear immediately, railway investments that were to displace this system over time were commenced with the granting of concession to build İzmir-Aydın Railway to the British in 1856; investments continued in 1863, when the concessions to build the İzmir-Kasaba Railway and its branch lines were granted first to the British, and then to the French; and İzmir-Aydın railway Line was partially opened in 1866.¹⁷ With the construction of railways, the city's relationship with its hinterland had strengthened, the transfer of raw materials and goods had been facilitated, daily access to the suburbs had been provided, and more comfortable traveling opportunities had emerged for travellers.

Another important investment within the scope of the development of transportation systems is the construction of port-quay. In 1867, the concession to build the quay was granted to three Englishmen named M. M. Charnaud, A. Baker and G. Guarracino; in addition to works such as constructing a dock on the coastline from Konak to Alsancak Railway Station and constructing wave breakers and sewerage, it gave the

16 Kayın, 2000, ss. 1-2.

17 Rougon, 1892, ss. 145-149.

16 Kayın, 2000, ss. 1-2.

17 Rougon, 1892, ss. 145-149.

kanalizasyon yapımı gibi işlerin yanı sıra, imtiyaz sahiplerine deniz ticaretinden belirli oranda rüsum alma ve denizin doldurulması ile elde edilecek arazide mülkiyet hakkı tanımıştır. İngilizler finansal nedenlerle yatırımı sürdürememiş ve imtiyaz "M. M. Dussaud Freres" adlı bir Fransız şirketine geçmiştir. Rıhtım 1875 sonunda büyük oranda bitirilmişse de imtiyaz eksiklerin tamamlanması için otuz beş yıl süreyle uzatılmıştır¹⁸. Kentteki en büyük inşalardan biri olan liman, Gümrük ve Pasaport arasındaki yaklaşık altı yüz metre uzunluk ve dört yüz metre genişliğinde bir alanda yer almış, on dokuz hektarlık havuz imkânının yanı sıra, mendirekler üzerinde gümrük binası, kömür depoları, pasaport binası, karantina, fenerler, posta ve telgraf ünitesi, idare binası gibi birimleri kapsamıştır. Uzunluğu yaklaşık üç bin beş yüz; eni ise, yaklaşık on sekiz metre olan rıhtımın inşası çeşitli tartışmalar yaratmış; kentin en pahalı arsaları haline gelen Kordonboyu arsalarından Rıhtım Şirketi'nin elde ettiği kâr, vergi meseleleri ve şirket sahiplerinin toplumsal hayattaki nüfuzları tartışma konusu olmuştur¹⁹. Sarıkışla'dan Punta'daki gara uzanan tramvay hattı, limana hizmet veren yollar, taşkınların önlenmesine yönelik inşalar da önemli dönem faaliyetleri arasındadır.

Çeşitli aşamalardaki dolgular, birbirine eklenen binalarla elde edilen liman mimarisi, Avrupa'dan ithal bir teknoloji ile Neoklasik akım ve diğer moda akımların egemen olduğu Batı tarzı bir estetik sergilemektedir. Konak Meydanı yönünde 19. Yüzyıl'ın ortasında tek katlı bir yapı olup çeşitli dönemlerde eklenerek genişleyen Gümrük ünitesi vardır. Gümrük ünitesinin 20. Yüzyıl başında inşa edilmiş ve Endüstri Devrimi'nin metalik ruhunu yansıtan döküm kolonlar- makaslarla taşınan; volta döşeme, çatı suyunun kanallara inmesini sağlayan içi boş kanal sistemi, mal nakliyatını sağlayan raylar gibi teknik imkânları olan büyük holü limanın en karakteristik yapılarından biridir. Limanın kuzey mendireğinde yer alan deniz fenerleri bürosu ve liman işleyişiyle ilgili birimleri barındıran ünite ise, 1922 yangınında tahrip olmuş bulunmakla birlikte eski fotoğraflarda Batı etkilerini yansıtan bir mimari izlenmektedir. 1926 yılında bu bölümde yeni düzenlemeler gerçekleştirilmiş ve Birinci Ulusal Mimarlık akımı doğrultusunda bir mimari sergileyen yolcu salonu inşa edilmiştir.

cessionaires the right to receive a certain amount of taxes from the maritime trade and to own land that would be obtained by filling up the sea. The British could not continue the investment due to financial reasons, and the concession was transferred to a French company called 'M.M. Dussaud Feres". Although the construction of the quay was largely completed at the end of 1875, the concession was extended for thirty-five years in order for the deficiencies to be overcome.¹⁸ Being one of the largest constructions in the city, the port was located on an area of about six hundred meters long and four hundred meters wide between the Customs and Passport, and as well as a 19-hectare pool facility, it included units such as a customs building, coal warehouses, passport building, quarantine, lighthouses, post office and telegraph department, and an administration building on the wave breakers. The construction of the quay, which was approximately three thousand five hundred meters in length and approximately eighteen meters in width, had sparked a lot of debates; and the profits obtained by the Quay Company from the parcels along the Kordon Street, which had become the most expensive parcels in the city, tax issues and the influence of the company's owners in social life had been the subjects of debate.¹⁹ The tram line extending from Sarıkışla to the station in Punta, the roads serving the port, and the constructions designed to prevent flood were also among the important activities of the period.

The architecture of the port, which was attained by fillings at various stages and by articulated buildings exhibited a Western-style aesthetic dominated by Neoclassical movement and other movements on trend, along with the technology imported from Europe. In the direction of Konak Square, there was a Customs department, which had been a one-storey building in the mid-19th century and was expanded with add-ons in different periods of time. The Customs department's large hall; which was built at the beginning of the twentieth century, standing on cast columns and trusses reflecting the metallic spirit of the Industrial Revolution, equipped with technical facilities such as brick arch floor, a hollow channel system that allowed roof water to descend into the canals, and rails that provided transportation of goods was one of the most characteristic structures of the port. The section housing the bureau of lighthouses and the departments related to the operation of the port, located on the northern wave breaker of the port, was destroyed by the fire of 1922, though an architecture reflecting Western influences is traced in the old photographs of it. In 1926, new arrangements were made in this section and a passenger hall exhibiting an architecture in line with the First National Architecture movement was built.

18 Georgiades, 1885, ss. 154-163; Rougon, 1892, s. 446.

19 Kıray, 1972, ss. 52-53; Beyru, 1973, ss. 54-55.

18 Georgiades, 1885, ss. 154-163; Rougon, 1892, s. 446.

19 Kıray, 1972, ss. 52-53; Beyru, 1973, ss. 54-55.

Rıhtımın hizmete girmesiyle birlikte ticari malların ve yolcuların yüklenip boşaltılmasıyla ilgili problemler ortadan kalkarken, kentin toplumsal hayatının sahnesini oluşturacak ve konaklama, eğlence, iş vb. alanlarda modern hayatın ihtiyaç duyduğu mekânların üzerinde yer alacağı Kordonboyu da ortaya çıkmıştır. İzmir'deki Avrupa kökenli topluluklar ve yabancı tüccarların yaşam biçimleri ve ihtiyaçları doğrultusunda şekillenen kafe, lokanta, otel, denizcilik acentesi, posta bürosu, kabare, tiyatro, kulüp, balo salonu gibi yapı ve mekânlar, Batı tarzı akımların egemen olduğu mimarileriyle kıyı hattında yerlerini almışlardır²⁰. Denize doğru uzanan Frenk Sokağı ise, Batı tarzı bir ticaret alanı olarak gelişmiş ve Frenk Çarşısı'nı teşkil etmiştir.

Ulaşım sistemleri çağa uygun biçimde yenilenirken, Avrupa'da modern konaklama yapıları olarak varlık bulan otellerin İzmir'deki ilk temsilcileri de Frenk Mahallesi'nde ortaya çıkmıştır. Kentin seçkin otellerinin önce Marina'da; rıhtımın inşasından sonra ise, kıyı boyunca konumlandığı, otellerin hem mimarileriyle hem de toplumsal hayata kattıkları mekânlarla kentin en önemli yapıları arasında yer aldığı, bu sektörde Avrupa kökenli topluluklar ile gayri Müslim azınlıkların etkin olduğu görülür. Marina'da karaya çıkanları karşılayan Royal Navy Oteli, Great Smyrna Oteli, kentin simge yapılarından olan Kraemer Palace Oteli, konuklarına özel imkânlar sunan Grand Huck Oteli tanınmış tesislerden bazılarıdır²¹. 19. Yüzyıl'ın başında İzmir'e gelen gezginlerden Chateaubriand, kentte büyük bir Avrupa kentinin her imkânının bulunduğu ve konaklama açısından bir sıkıntıyla karşılaşmadığını; Fellows ise kaldığı Royal Navy Oteli'nin İngiltere'deki benzerlerinden farkı olmadığını ifade eder²². Europe Oteli'nde kalan Davis ise, tesiste konaklama ücretinin uygun ve yemeklerin güzel olduğunu, ancak odaların pek konforlu olmadığını bildirir²³. Geldikleri gemilerde birkaç gün geçiren, ülkelerinin konsolosları tarafından misafir edilen, pansiyonlarda kalan gezginler de bulunmaktadır. Frenk Mahallesi'ndeki otellerin parselleri, mekânsal örgütlenmeleri ve içerdikleri imkânlar, Avrupa'daki büyük otellere göre sınırlı olsa da yakın döneme kadar konaklama

While the problems related to the loading and unloading of commercial goods and passengers had disappeared with the commissioning of the quay, the Kordon Street, which was to host the social life of the city and the places that modern life required in the areas such as accommodation, entertainment, business, etc. had emerged. Structures and spaces such as cafes, restaurants, hotels, maritime agencies, post offices, cabarets, theaters, clubs and ballrooms that were shaped in accordance with the lifestyles and needs of communities of European-origin and foreign merchants in İzmir had taken their places on the coastline with their architecture dominated by Western-style movements.²⁰ The Frank Street, extending towards the sea, on the other hand, was developed to be a Western-style commercial area and grew into the Frank Market.

As the transportation systems were being renewed in tune with the times, the earliest examples of the hotels in İzmir, which were regarded as modern accommodation structures in Europe, also appeared in the Frank Quarter. It is seen that the city's elite hotels had first been located in the Marina, and after the construction of the quay, along the coast; that the hotels had been among the most important structures of the city in terms of both their architecture and the spaces they brought in social life; and that the communities of European origin and non-Muslim minorities had been active in this sector. The Royal Navy Hotel, which welcomed those who disembarked in the Marina, the Great Smyrna Hotel, the Kraemer Palace, which was one of the city's landmarks, and the Grand Huck Hotel, which offered special facilities to its guests, were some of the well-known facilities.²¹ Chateaubriand, one of the travellers who came to İzmir at the beginning of the nineteenth century, states that there were all the facilities in the city equivalent to a major European city's and that he did not face any difficulties in terms of accommodation; Fellows, on the other hand, states that the Royal Navy Hotel, where he stayed, was no different from its counterparts in the UK.²² And Davis, who stayed at the Europe Hotel, reports that the accommodation at the hotel was affordable and the food was good, but the rooms were not very comfortable.²³ There were also travellers who spent a few days on the ships they had arrived, the ones who were hosted by the consuls of their countries, or who stayed in hostels. Although the parcels, spatial organization and facilities of the hotels in the Frank Quarter were limited compared to the large hotels in Europe, it is undoubted that these facilities corresponded to a significant transformation in their field in the city

20 Kayın, 2006, ss. 18-21.

21 Kayın, 2000, ss. 43-45.

22 Chateaubriand, 1949, s. 15 ve Fellows, 1852, s.1.

23 Davis, 1874, s. 12.

20 Kayın, 2006, ss. 18-21.

21 Kayın, 2000, ss. 43-45.

22 Chateaubriand, 1949, s. 15 ve Fellows, 1852, s.1.

23 Davis, 1874, s. 12.

Şekil 3.**Figure 3.**

Hacı Hasan
(Yeni Şükran)
Otel,
Kemeraltı.

Hacı Hasan
(Yeni Şükran)
Hotel,
Kemeraltı



ihtiyacını karşılamak için hanlar dışında fazla bir seçeneğin bulunmadığı kentte, bu tesislerin kendi alanlarında ciddi bir dönüşüme karşılık geldikleri kuşkusuzdur. İzmir kentinin bu bölgedeki otelleri, ulaşım sistemleri ve seyahat kavramıyla ilişkili olarak 18. ve 19. Yüzyılda Batı coğrafyasında ortaya çıkmış dönüşümün İzmir limanındaki erken temsilcileri olmanın yanı sıra, konaklama yapılarının modernleşmesinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki öncü örnekleri arasında yer almaları dolayısıyla da önem taşımaktadır.

Gezginlerin anlatıları, otel ilanları ve diğer dönem kaynaklarından Marina çevresinde ve rıhtımın inşasından sonra Kordonboyu üzerinde yer alan otellerin modern ve canlı bir yaşantının parçası oldukları, misafirlerine Avrupa tarzı bir hayatı yaşatmaya çalışan hizmetler sundukları saptanmaktadır. 19. Yüzyıl'ın ilk yarısında var olduğu bilinen Marina'daki Royal Navy Otel, misafirlerini tesiste iyi kaliteli şaraplar, alkollü içkiler ve Londra porterinin bulunduğunu duyuran bir pano ile karşılamaktadır²⁴. Kentin en ünlü otellerinden olan Kraemer Palace (Grand Hotel Kraemer Palace) Otel, kıyıda hemen fark edilen yüksek ve görkemli mimarisinin yanı sıra sunduğu hizmetler ve ev sahipliği yaptığı yemekler, balolar, resepsiyonlarla da kentin en ünlü yapıları arasındadır. Budapeşte Birahanesi ve Loucas Tiyatrosu ile komşu olan otelin zemin katında yan parselde yayılan ve hem içkileri

where there had been not much choice other than caravanserais to meet the need for accommodation until recently. As well as being the earliest examples of the transformation that emerged in the West in relation to the transportation systems and the notion of travel in the eighteenth and nineteenth centuries, the hotels in this district of the city of İzmir were also important in terms of being among the avant-garde examples of modernization of accommodation structures in the Ottoman Empire.

From the narratives of the travellers, hotel advertisements and other sources from the period, it is understood that the hotels located around the Marina and all along the Kordon Street after the construction of the quay were part of a modern and vivid lifestyle, offering their guests services intended to make them experience a European way of life. The Royal Navy Hotel in the Marina, known to have existed in the first half of the nineteenth century, welcomed its guests with a board announcing that high-quality wines, spirits and London porter were available on site.²⁴ One of the most famous hotels in the city, The Kraemer Palace (Grand Hotel Kraemer Palace) Hotel was among the well-known structures in the city with its high-rise and magnificent architecture that was immediately noticeable on the coast, as well as the services it offered and the banquets, balls, receptions it hosted. On the ground floor of the hotel, which was adjacent to the Budapest Beer House and Loucas Theater, spreading over the side parcel, there was the Kraemer Beer House and Restaurant, famous for both its drinks and its food. On the ground floor of the building, there had been a large store that provided food and supplies to the ships arriving at the port, and Club Hellenique had been serving on the upper floor of the building since the beginning of the twentieth century. Another prestigious establishment was the Grand Grand Huck Hotel (Grand Hotel Huck, Hotel des Deux Auguste, Hotel M. Mille), famous for its restaurant on the ground floor which was operated by Madame Huck in the late nineteenth century. In the advertisements of the facility, it was stated that the people who would stay there were to be offered amenities such as fixed menu, food service, well-known types of drinks, cold and hot baths, guides speaking many languages, and that special prices would be offered to the merchants and the passengers who were to stay at the hotel for a long time. Also in the advertisements of the Ville Hotel, another well-known hotel, it was stated that the establishment was the oldest hotel in İzmir, it had a restaurant with French, English and Eastern cuisines and an ambitious liquor cellar, a variety of languages were spoken at the hotel and a collection of all newspapers, magazines and foreign magazines published in the country was available.²⁵

24 Beyru, 1992, ss. 347-348 ve 360.

24 Beyru, 1992, ss. 347-348 ve 360.

25 Almanach Synoptique A L'Usage Du Levant 1894, s. 93 ve Kayın, 2000, ss. 103-109.

hem de yemekleriyle ünlü Kraemer Birahanesi ve Lokantası konumlanmaktadır. Yapının zemin katında limana gelen gemilere gıda ve malzeme temin eden geniş bir mağaza bulunmakta olup 20. Yüzyıl'ın başından itibaren yapının üst katında Club Hellenique hizmet vermiştir. Bir diğer seçkin tesis olan ve zemin katındaki lokantasıyla ünlü Grand Huck Otel (Grand Hotel Huck, Hotel des Deux Auguste, Hotel M. Mille), 19. Yüzyıl sonlarında Madame Huck tarafından işletilmiştir. Tesisin ilanlarında, burada konaklayacak kişilere tabldot, yemek servisi, tanınmış içki çeşitleri, soğuk-sıcak banyolar, her dilde konuşabilen rehberler gibi imkânlar sunulduğu; tüccar yolcularla otelde uzun süre kalacak yolculara özel fiyatlar verileceği belirtilmektedir. Bir diğer ünlü otel olan Ville Otel'i'nin ilanlarında da tesisin İzmir'in en eski oteli olduğu, Fransız, İngiliz ve Doğu mutfağına sahip bir restoranının ve iddialı bir içki mahzeninin olduğu, otelde çeşitli lisanların konuşulabildiği ve ülkede çıkan tüm gazete, dergi ve yabancı dergi koleksiyonunun mevcut olduğu duyurulmaktadır²⁵.

Liman çevresi ve rıhtım hattı başta olmak üzere Frenk Mahallesi'nde yer alan oteller, mimarilerinde Avrupa'daki dönem akımlarını ve kültürel etkileşimleri yansıtmakla birlikte, plan şemaları açısından İzmir kentinin yerleşim dokusuna özgü çözümler yansıtır. Kentte bu dönemde ortaya çıkan otel tipolojilerinden önemli bir bölümü, Kordonboyu üzerinde varlık bulmuştur. 1905 yılı sigorta haritası otel parsellerini göstermenin dışında, bu yapılara ait cadde-yapı ilişkisi, mekânsal örgütlenme ve işlevlerin analizi konusunda önemli bir kaynağı teşkil etmektedir²⁶. Söz konusu analizler sonucunda, Kordonboyu ve ardındaki paralel cadde ile ilişkili geçit ögesinin çoğu kıyı otelinin tipolojisini ve buna bağlı mekânsal organizasyonu oluşturan temel unsur olduğu saptanmaktadır. "Geçitli Otel" tipolojisi, "Orta Geçitli Otel" ve "Yan Geçitli Otel" olarak çeşitlenmektedir. Köşe parsellerde ise, "Yan Girişli Otel" olarak nitelenebilecek bir otel tipolojisi bulunmaktadır. Kıyı hattında yer alan otellerden Commune, Edremit, Egypte, Elphiniki, Epire, Grand Huck (M. Mille, Deux Auguste), Kraemer Palace Otelleri "Orta Geçitli Otel"; Ioannina, Londres, Macedoine, Roumelie Otelleri ve Rus Postahanesi'nin yanında yer alan otel "Yan

The hotels located in the Frank Quarter, especially around the harbour and on the quay line, while reflecting the European movements of the period and cultural interactions in their architecture, in terms of their plan schemes, they reflected solutions specific to the settlement pattern of the city of İzmir. A considerable part of the hotel typologies that emerged in the city during this period had been established along the Kordon Street. Apart from showing the hotel parcels, the insurance map of 1905 constitutes an important source for the analysis of the street-structure relationship, spatial organization and functions of these structures.²⁶ As a result of these analyses, it has been identified that the passage element associated with the Kordon Street and the parallel street behind it was the basic element that formed the typology and correspondingly, spatial organization of most of the coastal hotels. The typology of "Gateway Hotel" has been diversified as "Hotel with Middle Passage" and "Hotel with Side Passage". As for the ones on the corner parcels, there was a hotel typology which may be described as "Hotel with a Side Entrance". Of the hotels located on the coastline, the Commune, Edremit, Egypte, Elphiniki, Epire, Grand Huck (M. Mille, Deux Auguste) and Kreamer Palace hotels were "Hotels with Middle Passage"; Ioannina, Londres, Macedoine, Roumelie hotels and the hotel located next to the Russian Post Office were "Hotels with Side Passage"; and the Alexandrie, Anatolie, Constantinople, Ile Metelin and Lespos et Kidonie hotels were included in the "Hotels with a Side Entrance".²⁷ Various photographs from that period show that the facilities on the coastline such as Kraemer Palace, Grand Huck, Commune, Egypte Hotel were undergoing renovation activities at the end of the nineteenth century and at the beginning of the twentieth century, and that arrangements such as adding floors, adding a rooftop, converting the bay windows into balconies or vice versa, increasing the number of the openings, were made in the hotels.

Hotels, which were the early examples of modern accommodation structures, had also appeared in different parts of the city in the course of time. The opening of hotels in the peripheries of the city such as Buca, which had previously been a Levantine summer resort, but became available for permanent use as a residential area after the construction of railways, was one of the developments within this context. Hotels had also been put into service in the districts of Basmane-Tilkilik, where residential use was intersecting with trade, and Kemeralı, a traditional commercial center where caravanserais used to meet the need for accommodation. The typology of the "Hotel Courtyard", which was shaped upon the the tradition of caravanserai

25 Almanach Synoptique A L'Usage Du Levant 1894, s. 93 ve Kayın, 2000, ss. 103-109.

26 Goad, 1905.

26 Goad, 1905.

27 Kayın, 2000, ss. 59-68 ve s. 80.

Geçitli Otel"; Alexandrie, Anatolie, Constantinople, Ile Metelin ve Lespos et Kidonie Otelleri "Yan Girişli Otel" tipolojisinde yer almaktadır²⁷. Çeşitli dönem fotoğrafları, kıyı hattındaki Kraemer Palace, Grand Huck, Commune, Egipte Otelleri gibi tesislerin 19. Yüzyıl sonu ve 20. Yüzyıl başında yenilenme çabalarına girdiklerini; otellerde kat eklenmesi, çatı katı ilavesi, cumbanın balkon ya da balkonun cumbaya dönüştürülmesi, açıklıkların arttırılması gibi düzenlemeler yapıldığını ortaya koymaktadır.

Modern konaklama yapılarının erken örnekleri olan oteller, süreç içinde kentin farklı bölgelerinde de varlık göstermiştir. Buca gibi önceleri Levanten sayfiyesi olup demiryollarının inşasından sonra sürekli yerleşim alanı olarak kullanılma imkânına kavuşan çeper bölgelerde oteller açılması, bu kapsamdaki gelişmelerden biridir. Hanların konaklama ihtiyacını karşıladığı geleneksel ticaret merkezi Kemeraltı ve konut kullanımının ticaretle kesiştiği bir olan Basmane-Tilkilik bölgelerinde de oteller hizmete girmiştir. Kemeraltı'nda han geleneğinin üzerinde şekillenen "Avlulu Otel" tipolojisi otel mimarisinin karakteristik çözümünü oluşturmuştur. Zemin kattaki avlu çevresinde kıraathane, lokanta, dükkân gibi mekânlar ile otel girişinin yer aldığı, otel odaları, ıslak mekânlar ve servis hacimlerinin ise, üst katta konumlandığı Kemeraltı otellerinin çoğu, kentin sosyo-ekonomik hayatta etkin ailelerine ait olup bir bölümü kent yöneticilerinin adlarını taşımaktadır. Otellerle aynı adı taşıyan kıraathanelerin toplumsal hayatın önemli merkezlerini oluşturduğu ve işlevini yakın döneme kadar sürdüren Şükran Lokantası gibi lokantaların kent hafızasında yer ettiği görülür. Ekmekçiabaşı, Evliyazade, Güzel İzmir, Hacı Ali Paşa, Hacı Hasan (Yeni Şükran), Hacı Sadullah, Kemahlı (Kemahlı İbrahim Bey), Meserret, Ragıp Paşa Otelleri bu grup otellerdendir. Kemeraltı'nın Konak Meydanı yönündeki girişinde yer alan ve Sarıkışla'ya yakınlığı dolayısıyla "Askeri Otel" olarak bilinen tesis, Erken Cumhuriyet döneminde ön tarafına modern bir bölüm eklenerek yenilenmiştir. Ankara Palas Oteli adını alan tesisin altındaki Ankara Palas Pastanesi de, toplumsal hayatın seçkin mekânları arasında yer almıştır²⁸. Kemeraltı otelleri erken cumhuriyet döneminde de hizmet vermekle birlikte, 20. Yüzyıl'ın çeşitli evrelerinde kapanmışlar; bir bölümü yıkılırken bir bölümü de farklı işlevler üstlenmişlerdir. Bu grup otellerden günümüze özgün işlevini koruyarak ulaşabilmiş tek tesis olan Hacı Hasan (Yeni Şükran)

in Kemeraltı, had presented a characteristic solution of hotel architecture. At most of the Kemeraltı hotels, places such as coffee houses, restaurants, shops and the entrance of the hotel were located around the courtyard on the ground floor, and hotel rooms, wet areas and service spaces were located on the upper floor. These hotels belonged to the families active in the socio-economic life of the city, and some of them bore the names of the city fathers. It is seen that the coffee houses bearing the names of the hotels constituted the important centers of social life, and restaurants such as Şükran Lokantası, which continued to function until recently, had a place in the memory of the city. The hotels Ekmekçiabaşı, Evliyazade, Güzel İzmir, Hacı Ali Paşa, Hacı Hasan (Yeni Şükran), Hacı Sadullah, Kemahlı (Kemahlı İbrahim Bey), Meserret, Ragıp Paşa were of this category of hotels. Located at the entrance of Kemeraltı in the direction of Konak Square and known as the "Military Hotel" due to its proximity to Sarıkışla, the facility was renovated by adding a modern section to its front, in the Early Republican period. Similarly, Ankara Palace Patisserie which was located under and named after the facility of Ankara Palas Hotel was also among the outstanding places of the social life in the city.²⁸ Although Kemeraltı hotels were still in service in the Early Republican period, they were closed in various phases of the twentieth century; some of them were demolished, and some of them had different functions. The Hacı Hasan (Yeni Şükran) Hotel, which is the only facility that has survived from this category of hotels, maintaining its original function to the present day, has also recently closed its doors. In the Basmane-Tilkilik region, on the other hand, with the influence of the presence of Basmane Railway Station in the district, a development process has emerged within which the residences have been converted into hotels. As in the examples of Sadık Bey (Yeni Sadık Bey) and Tevfik Paşa hotels, the families who had a say in the social life of the city were involved in this process of development. And originally built as a hotel, Cihan Palace Hotel was among the ambitious establishments with its facilities such as a restaurant decorated with luxury furnitures in Eastern style, a coffee hall and various halls, cold and hot water sinks, ventilation grilles, telephones, bathrooms, safe deposit boxes that allowed the guests to keep their valuables, warehouses where merchants could store their goods, interpretation services, etc. Dibek Street, at the entrance of which the Sadık Bey (Yeni Sadık Bey) Hotel was located, became known as "Hotels Street" over time; and when Kültürpark and the İzmir International Fair opened in 1936 accompanied the presence of Basmane Station, the region acquired the qualification of a "District of Hotels" where the existence of hotels has continued up to the present day, albeit with changes.²⁹

27 Kayın, 2000, ss. 59-68 ve s. 80.

28 Kayın, 2000, ss. 126-163 ve 175-178.

28 Kayın, 2000, ss. 126-163 ve 175-178.

29 Kayın, 2000, ss. 75-76 ve 189-191; Kayın, 2004, ss. 31-36; Kayın 2007, ss. 18-23.

Oteli de geçtiğimiz günlerde kapılarını kapamıştır. Basmane-Tilkilik bölgesinde ise, Basmane Garı'nın varlığının da etkisiyle konutların otele dönüştürüldüğü bir gelişme süreci ortaya çıkmıştır. Sadık Bey (Yeni Sadık Bey), Tevfik Paşa Otelleri örneklerinde olduğu gibi kentin toplumsal hayatta söz sahibi aileleri gelişme sürecinin içinde yer almıştır. Otel olarak inşa edilen Cihan Palas Oteli de lüks eşyalara sahip ve Doğu tarzında dekore edilmiş lokanta, kahve ve çeşitli salonları, soğuk-sıcak su akan lavabolar, havalandırma menfezleri, telefon, banyo daireleri, değerli eşyaları muhafaza etmeyi sağlayan kasalar, tüccarların mallarını saklayabilecekleri depolar, tercüman gibi imkânlarıyla iddialı tesisler arasındadır. Sadık Bey (Yeni Sadık Bey) Oteli'nin başlangıcında konumlandığı Dibek Sokağı zamanla "Oteller Sokağı" olarak tanınmış; Basmane Garı'nın varlığına 1936'da açılan İzmir Enternasyonal Fuarı ve Kültürpark da eklenince bölge, günümüze kadar otel varlığının değişerek de olsa sürdüğü bir "Oteller Bölgesi" niteliğini kazanmıştır²⁹.

1922 yangını, kentin fiziksel ve sosyo-ekonomik yapısı üzerinde büyük değişimler yaratmış; gelişmelerden liman-rıhtım ve oteller de etkilenmiştir. Erken cumhuriyet döneminde liman tasfiye şirketi devreye girmiş; 1934 yılında liman işletmesi devlet tarafından satın alınmış ve 1943'te Deniz Yolları kurumuna devredilmiştir. Alsancak Garı'nın yakınında daha geniş bir kapsamlı bir liman kurulması yönünde uzun zaman önce ortaya konulan tasarı ise, ancak 20. Yüzyılın ortalarında gerçekleştirilmiştir. 1954 yılında inşasına başlanan Alsancak Limanı, 1959 yılında işletmeye açılmış ve 1967'de liman faaliyetlerinin büyük bölümü bu alana kaydırılmıştır³⁰. Savaş sonrasında Levantenler ve gayri Müslim azınlıkların bir bölümünün kentten ayrılması, bu kesimlerin etkin olduğu kıyı hattındaki işlevleri ve yaşantıyı dönüştürmüş; söz konusu gelişme bu toplumsal kesimin etkin olduğu otellere de yansımıştır. Kentin kıyı hattındaki erken otellerin bir kısmının varlığı hemen sona ererken, bir kısmı sonraki süreçlerde ortadan kalkmış; yeni oteller de açılmıştır.

Erken cumhuriyet dönemi ve sonrasında, oteller kentin temsil yapıları olmayı sürdürmüş; kıyı hattı önemli otellerin varlık bulduğu bir alan olarak önemini korumuştur. 1927'de hizmete girip 1962'de



Şekil 4.

Figure 4.

Sadık Bey
(Yeni Sadık Bey)
Oteli ve Oteller
Sokağı, Basmane

Sadık Bey
(Yeni Sadık Bey)
Hotel and Hotels
Street, Basmane

The fire of 1922 created great changes in the physical and socio-economic structure of the city, and port-quay district and hotels were also affected by the emerging developments. In the early Republican period, the port liquidation company stepped in; in 1934, the port authority was purchased by the government and transferred to the Maritime agency in 1943. A law draft, which had been put forward a long time ago, on establishing a more comprehensive port near the Alsancak Station, was not adopted until the mid-twentieth century. The Port of Alsancak, the construction of which began in 1954, was put into operation in 1959, and in 1967 the majority of the port activities were shifted to this area.³⁰ After the war, the departure of a part of the Levantines and non-Muslim minorities from the city transformed the activities and life on the coastline where these sections of population had been active, and the development at issue was also reflected in the hotels where this segment of the society had been active. While the existence of some of the early hotels on the coastline of the city ended immediately, some of them disappeared in the following processes; yet, new hotels were opened as well.

During and after the early Republican period, hotels continued to be the landmarks of the city; the coastline preserved its importance as an area where important hotels made their presence felt. One of them was İzmir Palace Hotel, which was put into service in 1927, suffered a fire in 1962, and then was renovated by a Kemal Türksönmez project dated 1968. Although the process initiated by the İzmir Municipality for construction

29 Kayın, 2000, ss. 75-76 ve 189-191; Kayın, 2004, ss. 31-36; Kayın 2007, ss. 18-23.

30 Kayın, 2013a, s. 316.

30 Kayın, 2013a, s. 316.

yangın geçirdikten sonra, Kemal Türksönmez'in 1968 tarihli projesiyle yenilenen İzmir Palas Oteli, bunlardan biridir. İzmir Şehir Gazinosu'nun yerine 1939 Fuar dönemine yetişecek Şehir Oteli'nin yapılması için İzmir Belediyesi'nin başlattığı süreç, Kemali Söylemezoğlu'nun modern çizgilerdeki tasarımı ve Ferruh Orel'in uygulama projesini hazırlamasıyla sürse de inşa ancak 20.Yüzyıl'ın ortasından sonra tamamlanmış; ardından da yapı NATO tarafından on yıllığına kiralanmıştır. Payandalı çıkma, ahşap kepenk, taş kaplama gibi öğeleriyle İkinci Ulusal Mimarlık Akımı'ndan yansımalar taşıyan ve 1955 yılında Kemal Türksönmez'in tasarladığı Kilim Oteli, kıyı hattındaki dikkat çeken otellerden biridir. Kentin yalnızca İzmir'de değil, tüm ülkede de önemli bir temsil yapısı olan oteli ise, hiç kuşkusuz Cumhuriyet Meydanı'na yönelen ve Kordonboyu silüetini öteden tamamlayan Büyük Efes Oteli'dir. T.C. Emekli Sandığı'nın bir yatırımı olan otelin projesi, Paul Bonatz ve ekibi tarafından 1957 yılında hazırlanmış; uygulamada ise Fatin Uran görevlendirilmiştir. Uluslararası Stil'de şekillenen yetkin mimarisi, çağdaş teknolojisi, içerdiği sanat yapıları ve lüks otelcilik anlayışıyla 1964'te açılan Büyük Efes Oteli, inşasından bugüne toplumsal hayatın seçkin bir merkezini oluşturmuştur³¹.

Bu evrede inşa edilen otellerin çoğunun işlevlerini sürdürdükleri ve kıyı hattında bu evrenin ardından da yeni oteller inşa edildiği görülmektedir. Farklı bir işlev üstlenen Şehir Oteli ve işletmecisi değişen Büyük Efes Oteli gibi modern mimarinin dönem temsilleri olan oteller ise, geçirdikleri yenilenme süreçlerinde özgün karakteristiklerinden büyük oranda uzaklaşmışlardır. Kordonboyu'nda 1990'lı yıllarda yol inşası için başlatılan dolgu sonradan yeşil alana dönüştürülmüş olsa da bu gelişme 19. Yüzyıl rıhtımını Pasaport çevresindeki sınırlı bir bölüm dışında ortadan kaldırmış; limanın garlarla ilişkisini okunmaz hale getirmiş ve kıyıdaki yapı çevrenin denizle ilişkisini değiştirmiştir. Günümüze ulaşabilen liman yapıları ise, ticaret ve eğlence işlevlerine yönelik yeni kullanım süreçlerinde özgün niteliklerini önemli ölçüde yitirmiştir.

of the City Hotel to replace the İzmir City Casino, so as to be completed in time for the International Fair period, in 1939. The process continued with Kemali Söylemezoğlu's design on modern lines and the implementation project prepared by Ferruh Orel, the construction was only completed in the second half of the twentieth century, and then the structure was leased to NATO for ten years. The Kilim Hotel, designed by Kemal Türksönmez in 1955, bearing reflections of the Second National Architecture Movement with its elements such as cantilever and buttress, wooden shutters and stone cladding, is one of the remarkable hotels on the coastline. The city's one and only hotel which is an important landmark of not only İzmir, but also of the whole country, is undoubtedly the Grand Efes Hotel, which points toward the Cumhuriyet Square and completes the silhouette of the Kordon Street all along, from afar. The project of the hotel, which was an investment of the TR Pension Fund, was prepared by Paul Bonatz and his team in 1957, and to which Fatih Uran was technically assigned. Opened in 1964, with its competent architecture shaped in the International Style, contemporary technology, works of art, and the understanding of a luxury hotel management, the Grand Efes Hotel has been a notable center of social life since its construction.³¹

It is seen that most of the hotels built in this period maintain their functions, and new hotels are built on the coastline following this period as well. On the other hand, hotels that represent the period of modern architecture such as the City Hotel, which has a different function today, and the Grand Efes Hotel, of which operator has been changed, have largely moved away from their original characteristics, during the renewal processes they have undergone. Although the embankment started for road construction all along the Kordon Street in the 1990s was later converted into a green area, this emergence eliminated the nineteenth century quay, except for a limited section around the Passport; it made the connection between the port and the railway stations unclear, and changed the relationship of the built environment on the coastline with the sea. The structures of port that have survived to the present day, on the other hand, have significantly lost their original qualities in the new processes of usage for trade and entertainment functions.

31 Kayın, 2000, s. 82 ve 84-87; Kayın, 2013, ss. 98-100, 103, 108 ve 110-111.

31 Kayın, 2000, s. 82 ve 84-87; Kayın, 2013, ss. 98-100, 103, 108 ve 110-111.

SONUÇ

İzmir kentinin tarihi limanlarından da, tarihi İzmir otellerinden de geriye sınırlı izler, kısıtlı bilgiler ve az sayıda kültürel miras ögesi kalmıştır. Kentin tarihindeki yer değiştirme ve üst üste yerleşmeye bağlı katmanlanma olguları, eski limanları görünmez kılarken Kordonboyu'nda yakın dönemde gerçekleştirilen dolgu ve liman yapılarına yönelik müdahaleler de 19. Yüzyıla ait liman/rıhtım oluşumunun algılanmasını ciddi şekilde güçleştirmiştir. Ulaşım sistemleri ve seyahat kavramının dönüşümünün 19. Yüzyıl İzmir limanındaki temsilcileri ve Osmanlı İmparatorluğu'nda konaklama yapılarının modernleşmesinin öncü örnekleri olan rıhtım hattındaki oteller ise, 1922 yangını ve onu izleyen süreçlerdeki müdahalelerle ortadan kalkmıştır. Kıyı hattında 1970'lere kadar inşa edilen ve modern mimarlık mirası niteliğini taşıyan otellerde de önemli değişimler gözlenmektedir. Kemeraltı bölgesinde han-otel dönüşümünün çarpıcı örnekleri olarak, 20. Yüzyıl'ın ilk çeyreğinde ortaya çıkan otellerin kimisi yıkılmış; kimisi de işlevleri değiştirilirken tahrip edilmiştir. Basmane bölgesinde 20. Yüzyıl'ın ilk çeyreğinde konut-otel dönüşümüne dahil olarak şekillenen ya da otel olarak tesis edilen otellerin bir bölümü kapanmış; bir bölümü de statüsü düşerek günümüze ulaşmıştır.

Kemeraltı'nda Anafartalar Caddesi'nin Konak Meydanı ile bağlantılı bölümünde yer alan ve günümüzde işlevleri değiştirilmiş bulunan "Avlulu Otel" tipolojisindeki tarihi otellere/tarihi otel parsellerine yeniden otel işlevinin kazandırılması; Basmane Meydanı-Tilkilik arasında konumlanan ve çoğu konut-otel dönüşümüne dahil olan otellerin ise "Oteller Bölgesi" nitelemesi altında bütünlüklü bir koruma çerçevesiyle sağıklaştırılması, İzmir kentinin Osmanlı İmparatorluğu'nda otel kurumunun gelişmesindeki öncü rolünün ifadesi ve bu kapsamdaki tarihsel/mekânsal/yaşamsal bilginin geleceğe aktarılması açısından büyük önem taşımaktadır³². Ulaşım sistemi ve seyahat kavramının dönüşümünün, 19. Yüzyıl İzmir kentindeki temsilcilerinden biri olan liman/rıhtım varlığının garlarla ilişkisinin de anlaşılabilir biçimde yeniden ele alınması gereklidir. Sözü edilen serüvenin diğer temsilcisi olarak günümüze ulaşmayı başarmış ve kültürel miras niteliği taşıyan otellerin ise, özgün karakteristikleriyle korunarak yaşatılması için ivedilikle kapsamlı çalışmalar içine girilmelidir.

CONCLUSION

Limited traces, limited information and few cultural heritage items have remained from the historical ports of the city of İzmir and the historical İzmir hotels. The displacement and overlapping stratification phenomena in the history of city have made the old harbours invisible, and the recent interventions on the embankment and port and harbour structures along the Kordon Street have intensely complicated the perception of the nineteenth century port/quay formation. The exemplars of the transformation of the transportation systems and the notion of travel in the nineteenth-century İzmir and avant-garde examples of the modernization of accommodation structures in the Ottoman Empire, the hotels on the quay line disappeared with the fire of 1922 and the interventions in the courses of action that followed it. Significant changes are also observed in the hotels which were built until the 1970s on the coastline, carrying the characteristics of a modern architectural heritage. As for some striking examples of the caravanserai/hotel transformation in the Kemeraltı district; some of the hotels that appeared in the first quarter of the twentieth century were demolished; some were destroyed when their functions were being changed. In the Basmane region, some of the hotels that were formed as part of the residence/hotel transformation or were originally established as hotels in the first quarter of the twentieth century were closed, and some of them have survived until today, by losing their status.

Restoring the function of accommodation to the historical hotels/parcels of historical hotels in the "Hotel Courtyard" typology located in the section of Anafartalar Street in Kemeraltı connected to Konak Square, of which functions have been changed today; and rehabilitation of the hotels located between Basmane Square and Tilkilik, most of which are included in the residence/hotel transformation within a holistic conservation framework under the qualification of "District of Hotels" are of great importance in terms of signifying the pioneering role of the city of İzmir in the development of the institution of hotel management in the Ottoman Empire and transferring historical/spatial/vital information in this context to the next generations.³² The transformation of the transportation system and the notion of travel needs to be reconsidered in a way that the relationship of the port/quay, which is one of the exemplars of the nineteenth-century İzmir, with the railway stations may also be understood. On the other hand, comprehensive studies should be urgently undertaken to ensure that the hotels which have managed to survive to the present day, as the other exemplars of the aforementioned adventure and cultural heritages, are preserved and sustained with their original characteristics.

32 Kayın, 2001, ss. 68-75; Kayın, 2004, ss. 31-36.

32 Kayın, 2001, ss. 68-75; Kayın, 2004, ss. 31-36.

KAYNAKLAR

- Almanach Synoptique A L'Usage Du Levant*, Smyrne, 1894.
- Aktepe, M. Münir (1971). "İzmir Hanları ve Çarşıları Hakkında Ön Bilgi", *Tarih Dergisi*, Sayı: Mart, 1971, ss. 105-154.
- Akurgal, Ekrem, *Anadolu Uygarlıkları*, İstanbul: Net Turistik Yayınlar Sanayi ve Ticaret A.Ş. 1989
- Akurgal, Meral, "Smyrna-Devlet Kent", Sayı: 5, 2009, ss. 208-220.
- Arıkan, Zeki, "Akdeniz'de Bir Liman: 15. ve 16. Yüzyıllarda İzmir", *Üç İzmir*, Ed. E. Batur, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1992, ss. 59-69.
- Baykara, Tuncer, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir: E.Ü. Arkeoloji Enstitüsü, 1974.
- Beyru, Rauf, *18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayını, 1973.
- Beyru, Rauf, "İzmir'in Gezi ve Eğlence Yaşamı", *Üç İzmir*, Ed. E. Batur, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1992. ss. 341-361.
- Bruyn, Cornelis de, *Voyage au Levant I*, Paris: Jean Baptiste Cladue Bauche, 1725.
- Chandler, Richard, *Travels in Asia Minor 1764-1765*, Ed. E. Clay, A.Wilton, London: The Trustees of The British Museum, 1971.
- Chateaubriand, François Rene de, *Paris-Kudüs Yolculuğu* (Itineraire de Paris a Jerusalem) VIII, Çev. O. Peltek, Ankara: Milli Eğitim Basımevi, 1949.
- Dixon, Roger, Muthesius, Stefan, *Victorian Architecture*, London: Thames&Hudson Ltd, 1993.
- Evlıya Çelebi Seyahatnamesi, *Anadolu, Suriye, Hicaz (1671-1672)*, Cilt 9, İstanbul: Devlet Matbaası. 1935.
- Fellows, Charles, *Travels and Researches in Asia Minor*, London: John Murray, 1852.
- Flaubert, Gustave, *Voyage en Orient (1849-1851)*, Paris: Librairie de France, 1925.
- Georgiades, Demetrius, *Smyrne et L'Asie Mineure*, Paris: İmprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 1885.
- Goad, Charles Edward (1905). Plan d'Assurance de Smyrne, Londres.
- Goffman, Daniel, *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, Çev. A Anadol, N. Kalaycıoğlu, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1995.

REFERENCES

- Almanach Synoptique A L'Usage Du Levant*, Smyrne, 1894.
- Aktepe, M. Münir (1971). "İzmir Hanları ve Çarşıları Hakkında Ön Bilgi", *Tarih Dergisi*, Sayı: Mart, 1971, ss. 105-154.
- Akurgal, Ekrem, *Anadolu Uygarlıkları*, İstanbul: Net Turistik Yayınlar Sanayi ve Ticaret A.Ş. 1989
- Akurgal, Meral, "Smyrna-Devlet Kent", Sayı: 5, 2009, ss. 208-220.
- Arıkan, Zeki, "Akdeniz'de Bir Liman: 15. ve 16. Yüzyıllarda İzmir", *Üç İzmir*, Ed. E. Batur, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1992, ss. 59-69.
- Baykara, Tuncer, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir: E.Ü. Arkeoloji Enstitüsü, 1974.
- Beyru, Rauf, *18. ve 19. Yüzyıllarda İzmir*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayını, 1973.
- Beyru, Rauf, "İzmir'in Gezi ve Eğlence Yaşamı", *Üç İzmir*, Ed. E. Batur, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1992. ss. 341-361.
- Bruyn, Cornelis de, *Voyage au Levant I*, Paris: Jean Baptiste Cladue Bauche, 1725.
- Chandler, Richard, *Travels in Asia Minor 1764-1765*, Ed. E. Clay, A.Wilton, London: The Trustees of The British Museum, 1971.
- Chateaubriand, François Rene de, *Paris-Kudüs Yolculuğu* (Itineraire de Paris a Jerusalem) VIII, Çev. O. Peltek, Ankara: Milli Eğitim Basımevi, 1949.
- Dixon, Roger, Muthesius, Stefan, *Victorian Architecture*, London: Thames&Hudson Ltd, 1993.
- Evlıya Çelebi Seyahatnamesi, *Anadolu, Suriye, Hicaz (1671-1672)*, Cilt 9, İstanbul: Devlet Matbaası. 1935.
- Fellows, Charles, *Travels and Researches in Asia Minor*, London: John Murray, 1852.
- Flaubert, Gustave, *Voyage en Orient (1849-1851)*, Paris: Librairie de France, 1925.
- Georgiades, Demetrius, *Smyrne et L'Asie Mineure*, Paris: İmprimerie et Librairie Centrales des Chemins de Fer, 1885.
- Goad, Charles Edward (1905). Plan d'Assurance de Smyrne, Londres.
- Goffman, Daniel, *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, Çev. A Anadol, N. Kalaycıoğlu, İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları, 1995.

- Kayın, Emel, *Mimarlık Ansiklopedisi*, Cilt I, Ed E. Kayın, F.A. Özkaban, "Ulaşım Yapıları Mimarisi", İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayını, ss. 305-341, 2013a.
- Kayın, Emel, *Mimarlık Ansiklopedisi*, Cilt II, Ed. E. Kayın, F.A. Özkaban "Konaklama Yapıları Mimarisi", İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayını, 2013, ss. 61-141.
- Kayın, Emel, "Bir Otel-Üç Zaman: Tefik Paşa Otel-Sadık Akseki Otel-Paşa Konağı Otel", *Ege Mimarlık*, Sayı: 62, 2007, ss. 18-23.
- Kayın, Emel, "Bir Kamusal Alan, Bir Kentsel Simgе, Bir Kıyı Hikâyesi: Kordonboyu", *Ege Mimarlık*, Sayı:59, 2006, ss. 18-21.
- Kayın, Emel, "Oteller Sokağı/Oteller Bölgesi/Kemeraltı Neden/Nasıl Korunsun?" *Ege Mimarlık*, Sayı: 52, 2004, ss. 31-36.
- Kayın, Emel, "Kemeraltı Kentsel Mekânı Üzerine Bir Ütopya", *İzmir*, Sayı: 4, 2001, ss. 68-75.
- Kayın, Emel, "Tarihsel Süreçte İzmir Limanları: Yaşamsal ve Mekânsal Örgümler", *İzmir*, Sayı: 2, 2000a, ss. 200-208.
- Kayın, Emel, *İzmir Oteller Tarihi*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, 2000.
- Kıray, Mübeccel Belik, *Örgütlemeyen Kent*, Ankara: Sosyal Bilimler Derneği Yayınları, 1972.
- Kütükoğlu, Mübahat, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Önemi", *İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir, 1985, ss. 99-120.
- Müller-Wiener, Wolfgang, "Der Bazaar von İzmir", *Mitteilungen der Frankischen Geographischen Gesellschaft*, Sayı: 27/28, 1980/1981, ss. 420-454.
- Nadir, Cemal, *Commercial et Economique Guide de la Smyrne*, Constantinople: Revue de Salon et de Publicitie de la Turquie, 1926.
- Pevsner, Nikolaus, *A History of Building Types*, London: Thames and Hudson Ltd, 1976.
- Rougon, Firmin, *Smyrne*, Paris: Berger-Levrault et Cie, 1892.
- Tanrıver, Cumhuri, *Eski Smyrna-Yeniden Bakış, Antik Smyrna/İzmir Kazı ve Araştırmaları II. Uluslararası Çalıştayı*, İzmir, 23-24 Eylül 2016, 2016, ss. 42-43.
- Tavernier, Jean-Baptiste, *Les Six Voyages de Jean Baptiste Tavernier I*, Paris: Gervais Clouzer et Claude Barbin, 1677.
- Tournefort, Joseph Pitton de, *Relation d'un Voyage du Levant*, III, Lyon: Anisson et Posuel, 1717.
- Kayın, Emel, *Mimarlık Ansiklopedisi*, Cilt I, Ed E. Kayın, F.A. Özkaban, "Ulaşım Yapıları Mimarisi", İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayını, ss. 305-341, 2013a.
- Kayın, Emel, *Mimarlık Ansiklopedisi*, Cilt II, Ed. E. Kayın, F.A. Özkaban "Konaklama Yapıları Mimarisi", İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayını, 2013, ss. 61-141.
- Kayın, Emel, "Bir Otel-Üç Zaman: Tefik Paşa Otel-Sadık Akseki Otel-Paşa Konağı Otel", *Ege Mimarlık*, Sayı: 62, 2007, ss. 18-23.
- Kayın, Emel, "Bir Kamusal Alan, Bir Kentsel Simgе, Bir Kıyı Hikâyesi: Kordonboyu", *Ege Mimarlık*, Sayı:59, 2006, ss. 18-21.
- Kayın, Emel, "Oteller Sokağı/Oteller Bölgesi/Kemeraltı Neden/Nasıl Korunsun?" *Ege Mimarlık*, Sayı: 52, 2004, ss. 31-36.
- Kayın, Emel, "Kemeraltı Kentsel Mekânı Üzerine Bir Ütopya", *İzmir*, Sayı: 4, 2001, ss. 68-75.
- Kayın, Emel, "Tarihsel Süreçte İzmir Limanları: Yaşamsal ve Mekânsal Örgümler", *İzmir*, Sayı: 2, 2000a, ss. 200-208.
- Kayın, Emel, *İzmir Oteller Tarihi*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, 2000.
- Kıray, Mübeccel Belik, *Örgütlemeyen Kent*, Ankara: Sosyal Bilimler Derneği Yayınları, 1972.
- Kütükoğlu, Mübahat, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Önemi", *İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir, 1985, ss. 99-120.
- Müller-Wiener, Wolfgang, "Der Bazaar von İzmir", *Mitteilungen der Frankischen Geographischen Gesellschaft*, Sayı: 27/28, 1980/1981, ss. 420-454.
- Nadir, Cemal, *Commercial et Economique Guide de la Smyrne*, Constantinople: Revue de Salon et de Publicitie de la Turquie, 1926.
- Pevsner, Nikolaus, *A History of Building Types*, London: Thames and Hudson Ltd, 1976.
- Rougon, Firmin, *Smyrne*, Paris: Berger-Levrault et Cie, 1892.
- Tanrıver, Cumhuri, *Eski Smyrna-Yeniden Bakış, Antik Smyrna/İzmir Kazı ve Araştırmaları II. Uluslararası Çalıştayı*, İzmir, 23-24 Eylül 2016, 2016, ss. 42-43.
- Tavernier, Jean-Baptiste, *Les Six Voyages de Jean Baptiste Tavernier I*, Paris: Gervais Clouzer et Claude Barbin, 1677.
- Tournefort, Joseph Pitton de, *Relation d'un Voyage du Levant*, III, Lyon: Anisson et Posuel, 1717.



İZMİR LİMANI'NIN İNŞASIYLA BİRLİKTE RIHTIMDA GELİŞEN TİCARİ YAPILAR

Commercial Structures Developing on the Quay with the Construction of the Port of İzmir

Rıhtım İnşasından Önce İzmir

İzmir, XV. Yüzyıl'ın ilk çeyreğinden itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun kontrolüne geçmiş olmasına rağmen XVII. Yüzyılın başına kadar bir kasaba görünümünü arz etmekteydi¹. XVII. Yüzyıl'da Avrupalı tacirlerin Batı Anadolu ürünleri için İzmir'i transit liman olarak seçmeleriyle birlikte kentin ticari açıdan önemi artmış ve gelişmeye başlamıştır. Bu gelişmeye bağlı olarak kentte hem ticareti besleyen hem de depolama hizmetini yerine getiren hanların inşası hızlanmıştır². XVII. Yüzyıl'ın ortalarından itibaren batı dünyası ile Osmanlı İmparatorluğu arasında İzmir merkezli ticaret geliştikçe kentte yerleşik Türk, Rum, Ermeni ve Yahudilerin nüfusu artmış bunun yanı sıra İngiliz, Hollandalı, Fransız ve Venedikli tacirler kente yerleşip konsolosluklar açmıştır³.

XVIII. Yüzyıl'a ait gravürlerde kentin yerleşim alanının genişlediği ve fiziksel yapısının değiştiği görülmektedir. Kıyıya yakın kesimlerde ticarete ayrılan alanlar yoğunlaşırken yerleşim alanları gelişmeye başlamıştır⁴. Bu yüzyılın sonlarına doğru İzmir, Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya

İzmir Before the Quay Construction

Although İzmir was controlled by the Ottoman Empire from the first quarter of the XVth century, it was regarded merely as a town until the beginning of the XVIIth century¹. In the seventeenth century, European merchants chose İzmir as a transit port for Western Anatolian products, and the city's commercial importance increased and began to develop. As a result of this development, the construction of the commercial buildings that both nourished trade and provided storage services in the city accelerated². As İzmir-based trade between the western world and the Ottoman Empire flourished from the mid-17th century onwards, the population of Turkish, Greek, Armenian and Jewish residents increased, in addition to British, Dutch, French and Venetian merchants settling in the city and opening consulates³.

Eighteenth century engravings show that the city's residential area expanded and its physical structure changed. While the areas allocated for trade were concentrated near the coast, residential areas started to develop⁴. Towards the end of this century, İzmir became the city where the Ottoman Empire joined

Dr.

Cenk BERKANT

Muğla Sıtkı Koçman
Üniversitesi, Muğla.

*Muğla Sıtkı Koçman
University, Muğla.*

1 Baykara, 1974, 29.

2 Ersoy, 1991, 133.

3 Frangakis-Syrett, 119.

4 Atay, 2003, 44.

1 Baykara, 1974, 29.

2 Ersoy, 1991, 133.

3 Frangakis-Syrett, 119.

4 Atay, 2003, 44.

ekonomisi ile eklemlediği kent haline gelmiştir. 1770-1870 yıllarını kapsayan yaklaşık yüz yıllık dönemde İzmir, ticaretteki aracı işlevinden sıyrılmış ve hinterlandındaki değerli tarım ürünlerini dünya pazarlarına ulaştıran bir liman konumu kazanmıştır. Bu yüz yıllık dönemde, İzmir limanından yapılan ihracatta on kata ulaşan bir artış görülmektedir. Bunun en önemli sebeplerinden biri İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında 1838 yılında imzalanan serbest ticaret anlaşmasıdır. Anlaşma İngiltere'nin ardından önce Avrupa devletlerini daha sonra da ABD'yi de içine alacak şekilde genişletilmiştir. Bu anlaşma sonucunda uygulanan gümrük indirimleri dolayısıyla Osmanlı'nın ticaret üzerindeki denetiminin azalması ile Batı Avrupa'da gerçekleştirilen Sanayi Devrimi sonucunda tarım ürünlerine ve hammaddeye aşırı ihtiyaç duyulması ile bunların büyük bir kısmının İzmir'in hinterlandında bulunması İzmir limanının önemini daha da arttırmıştır⁵. Bunlara ek olarak 1856 yılında Osmanlı tarafından yabancılara mülk edinme hakkının verilmesi önemli miktarda Avrupalının ticari amaçlarla İzmir'e gelmesine neden olmuştur. Bu sayede İzmir'de yirmi değişik ülkenin tüccarları büyük ticaret evleri kurmuşlar ve bu ülkelerin on yedisi kentte konsolosluk açmışlardır. Kentin Frenk Mahallesi olarak bilinen kıyı kesiminde yaşayan ve ticari amaçlarla bu topraklara göçmüş Levanten olarak adlandırılan Avrupalılar, yaşadıkları mahallede kendi ülkelerindeki düzenlerini hayata geçirebilmek için ibadethaneler, hastaneler, eğlence ve gösteri mekânları inşa ettirmiştir. Levantenlerin Batılı yaşam tarzı ise gelecek yıllarda İzmir kültürünü etkileyen unsurlardan birisi olacaktır⁶.

İtalyan Mühendis Luigi Storari'nin kaleme aldığı 1857 tarihli *İzmir Rehberi*'nde de belirttiği gibi XIX. Yüzyıl'ın ikinci yarısının başlarında kentin girintili çıkıntılı kıyı şeridi ve ahşap malzemeli küçük iskeleleri İzmir'in genişleyen ticaretini kaldıracak durumda değildi⁷. İzmir'e gelen yolcu ve yük gemileri açıkta demirlemekteydi. Gemilerdeki yükler ise genellikle mavnalarla yolcular ise kayıklarla kıyıya taşınıyordu. Bu durum, gemilerin

the world economy. In the hundred-year period spanning the years 1770-1870, İzmir was stripped of its function as an intermediary in trade and became a port that transported the valuable agricultural products of its hinterland to world markets. During this hundred-year period, exports from the port of İzmir increased tenfold. One of the most important reasons for this was the free trade agreement signed between Britain and the Ottoman Empire in 1838. The agreement was expanded to include first the European states and then the United States after the UK. The reduction in the Ottoman control over trade due to the customs reductions implemented as a result of this agreement and the excessive need for agricultural products and raw materials as a result of the Industrial Revolution in Western Europe, and the fact that most of these are located in the hinterland of İzmir, further increased the importance of the port of İzmir⁵. In addition, the Ottoman granting of the right to own property to foreigners in 1856 led to a significant number of Europeans coming to İzmir for commercial purposes. As a result, merchants from twenty different countries established large trading houses in İzmir and seventeen of these countries opened consulates in the city. The Europeans, known as Levantines, who lived in the coastal part of the city known as Frenk Neighbourhood and migrated to these lands for commercial purposes, built places of worship, hospitals, entertainment and performance venues in order to implement the order of their own countries in the neighborhood where they lived. The Western lifestyle of the Levantines would be one of the factors that influenced the culture of İzmir in the years to come⁶.

As the Italian engineer Luigi Storari noted in his İzmir Guide of 1857, in the early second half of the nineteenth century, the city's jagged coastline and small wooden piers were unable to accommodate İzmir's expanding trade⁷. Passenger and freight ships coming to İzmir would anchor offshore. The cargo was usually transported to the shore by barges and the passengers by boats. This situation not only created difficulties

5 Frangakis-Syrett, 1992, 91-92.

6 Levanten kavramı ve İzmir'deki Levantenler için bkz. Pınar, 2001, 53-57; Yerasimos, 2006, 29-32; Yılmaz, 2006, 119-140; Smyrnelis, 2003, 11-123; Yumul ve Dikkaya (Ed.), 2006; Schmitt 2007; Mansel, 2010, 87.

7 Storari, 1857, 24.

5 Frangakis-Syrett, 1992, 91-92.

6 For the concept of Levantine and Levantines in İzmir, see: Pınar, 2001, 53-57; Yerasimos, 2006, 29-32; Yılmaz, 2006, 119-140; Smyrnelis, 2003, 11-123; Yumul and Dikkaya (Ed.), 2006; Schmitt 2007; Mansel, 2010, 87.

7 Storari, 1857, 24.

yükleme ve boşaltma işlemlerinde güçlük yarattığı gibi kaçakçılığa da büyük çapta olanak sağladığından gümrük gelirlerinde önemli kayıplara yol açmaktaydı. 1860'lı yıllarla birlikte İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolu hatlarının işletmeye açılmasıyla, iç bölgelerden gelen malların akışının hızlanması ve artmasıyla, büyük tonajlı gemilerin rahatça yanaşıp yükleme boşaltma yapabilecekleri bir rıhtıma ihtiyaç duyulmuştur⁸.

Rıhtımla Birlikte Gelişen İzmir

1860'ların başlarında İzmir'de modern bir rıhtım inşa edilmesi için ilk girişimlere kentteki Osmanlı idaresi tarafından başlanmıştır. 1867'de J. Charnaud, A. Baker ve G. Guerracino adlı İngiliz tacirlerin kurdukları şirkete rıhtım yapım imtiyazı verilmiştir. Ancak, bu imtiyaz 1869'da Fransız Joseph ve Elie Dussaud kardeşlerin sahibi olduğu "*Société des Quais de Smyrne*" şirketine geçmiştir. Marsilya, Cherbourg, Trieste ve Port-Said limanlarının inşaatlarını başarıyla yürüten Dussaud kardeşler rıhtım inşaatını 1876'da tamamlamışlardır. Napoli taşlarıyla döşenmiş yeni rıhtım on sekiz metre genişliğindeydi ve Sarıkışla'dan başlayarak Aydın Garı'na yani günümüzdeki Alsancak Garı'na kadar uzanan 3,5 kilometrelik sahil şeridini kapsamaktaydı. Rıhtımın inşasından sonra tesis edilen tramvay hattı gündüzleri yolcular taşınırken geceleri ise Aydın Garı'ndan hareket eden trenler limana iç bölgelerden gelen ham madde ve tarım ürünlerini taşımaktaydı⁹. Rıhtımla birlikte İzmir'in ticaret hacmi çok gelişmiştir. Rıhtımın inşasından önce XIX. Yüzyıl'ın ilk yarısında İzmir'in nüfusu yüz bin civarındayken, rıhtımın inşasıyla birlikte XIX. Yüzyıl'ın sonlarına doğru kentin nüfusu iki katına çıkmış iki yüz binlere ulaşmıştır¹⁰.

İzmir'in yeni rıhtımını iki ana bölümden oluşmaktadır. Aydın Garı ile Pasaport İskelesi arasındaki kısım ilk bölümü meydana getirmekteydi. Bu bölüm İzmir'in sosyal hayatına yeni bir soluk getirmiş ve prestijli bir alan haline dönüşmüştür. Burada yeni konutlar, konsolosluk binaları, oteller, tiyatrolar, kulüpler ve kafeler bulunmaktadır. İkinci bölüm ise Pasaport İskelesi'nden Sarıkışla'ya kadar uzanır

in loading and unloading of ships, but also allowed smuggling on a large scale, leading to significant losses in customs revenues. With the commissioning of the İzmir-Aydın and İzmir-Kasaba (Turgutlu) railway lines in the 1860s, the flow of goods from the hinterlands accelerated and increased, necessitating the need for a port where large tonnage ships could easily dock and load and unload⁸.

İzmir Developing with the Quay

In the early 1860s, the first attempts to build a modern quay in İzmir were initiated by the Ottoman administration in the city. In 1867, the company founded by the British merchants J. Charnaud, A. Baker and G. Guerracino was granted a quay construction concession. However, this concession was transferred to the "*Société des Quais de Smyrne*" company owned by the French brothers Joseph and Elie Dussaud in 1869. The Dussaud brothers, who had successfully carried out the construction of the ports of Marseille, Cherbourg, Trieste and Port-Said, completed the construction of the quay in 1876. The new quay, paved with Neapolitan stones, was eighteen meters wide and covered 3.5 kilometers of coastline from Sarıkışla to Aydın Train Station, today's Alsancak Train Station. The tramway line, which was established after the construction of the quay, transported passengers during the day, while trains departing from Aydın Station at night carried raw materials and agricultural products from the inland regions to the port⁹. With the construction of the quay, İzmir's trade volume developed significantly. While the population of İzmir was around one hundred thousand in the first half of the nineteenth century before the construction of the quay, with the construction of the quay, the city's population doubled to two hundred thousand by the end of the nineteenth century¹⁰.

İzmir's new quay consists of two main sections. The first section was between Aydın Station and Pasaport Pier. This section breathed new life into the social life of İzmir and became a prestigious area. There were new residences, consulate buildings, hotels, theaters, clubs and cafes. The second section extends from Pasaport Pier to the Sarıkışla and has become the new

8 Atay, 2012, 137.

9 Rıhtım inşası ve gelişimiyle ilgili detaylı bilgi için bkz: Kütükoğlu 1979, 495-558; Zandi-Sayek, 2000, 55-78; Frangakis-Syrett 2001, 23-46; Hastaoglu-Martinidis, 2010, 78-99.

10 Kasaba, 1994, 13; Behar, 1996, 33.

8 Atay, 2012, 137.

9 For detailed information on the construction and development of the quay, see: Kütükoğlu 1979, 495-558; Zandi-Sayek, 2000, 55-78; Frangakis-Syrett 2001, 23-46; Hastaoglu-Martinidis, 2010, 78-99.

10 Kasaba, 1994, 13; Behar, 1996, 33.

ve İzmir'in yeni ticaret merkezi haline gelmiştir. Burada denizcilik ve ticaret ofislerinin yer aldığı binalar, depolar, hanlar, bankalar, ticaret borsası ve gümrük binası yer almaktaydı. Bütün bu yapılar Doğu Akdeniz liman kentlerinin kozmopolit yapısına özgü melez ve zamanın mimari ruhunu yansıtan seçmeci¹¹ üslupta inşa edilmişlerdi¹². Rıhtımın inşasından 1922 yangınına kadar olan süreçte rıhtımdaki yapılar hakkındaki bilgileri iki kadastrolu plandan edinilebilir. Bunlardan ilki rıhtım şirketi tarafından Polycarpos A. Vitalis'e yaptırılan 1889 tarihli plan, ikincisi ise 1905 tarihli Charles Goad tarafından hazırlanan kent planıdır¹³.

Rıhtımdaki Ticari Yapılar

Rıhtım inşasının tamamlanmasıyla birlikte Geç Osmanlı Dönemi İzmir'inin bütün çehresi değişmiş, kentin ticari potansiyeli katlanarak artmış ve İzmir, Batı'daki örneklerinde olduğu gibi tam bir liman kenti haline gelmiştir. Bu çalışmamızda rıhtımın Pasaport İskelesi'nden Gümrük Binası'na kadar olan bölümündeki ticari yapılar 1922 yangını öncesindeki görüntüleri ele alınarak incelenecektir.

Deniz Taşımacılığı Ofisleri Binaları

Pasaport İskelesi'nin karşısında ve Grand Hotel Huck'ın hemen yanında yer alan iki adet üç katlı binadan oluşan bu kompleks çeşitli deniz taşımacılığı ve sigorta ofislerini barındırmaktaydı (Fig. 1). Rıhtım yapılmadan önce bu ve bitişiğindeki parsellerde sade, tek katlı kafe ve restoranlar yer almıştır. XX. Yüzyıl'ın başlarında önce kuzeydeki ardından güneydeki bina inşa edilmiştir. Bu binalardan kuzeydekinde Hollandalı Levanten Van Der Zee ailesinin ofisleri bulunmaktaydı. Güneydeki binada ise Avusturya Lloyd gibi bir uluslararası deniz taşımacılık ve sigorta şirketinin ofisleri yer almıştır¹⁴. Seçmeci üslupta tasarlanan her iki yapı-

commercial center of İzmir. Here there were buildings housing maritime and commercial offices, warehouses, commercial buildings, banks, the commodity exchange and the customs building. They were all constructed¹¹ in a hybrid and eclectic style that reflected the architectural spirit of the time, characteristic of the cosmopolitan nature of Eastern Mediterranean port cities¹². From the construction of the quay until the fire of 1922, information about the buildings on the quay can be obtained from two cadastral plans. The first of these is the 1889 plan commissioned by the quay company to Polycarpos A. Vitalis, and the second is the 1905 city plan prepared by Charles Goad.¹³.

Commercial Buildings on the Quay

With the completion of the construction of the quay, the whole face of Late Ottoman İzmir changed, the commercial potential of the city increased exponentially and İzmir became a complete port city like its Western counterparts. In this study, the commercial buildings in the section of the quay from the Pasaport Pier to the Customs Building will be analyzed by examining their images before the fire of 1922.

Maritime Transportation Offices Buildings

This complex, consisting of two three-story buildings located opposite the Pasaport Pier and next to the Grand Hotel Huck, housed various shipping and insurance offices. Before the construction of the quay, these and adjacent plots housed simple, single-storey cafés and restaurants. In the early twentieth century, first the northern and then the southern building was constructed. The northern building housed the offices of the Dutch Levantine Van Der Zee family. The southern building housed the offices of an international shipping and insurance company such as Austrian Lloyd¹⁴. Designed in an eclectic style, both buildings were designed by the Italian engineer

11 Eklektisizm olarak da bilinen seçmeci üslup, Neo-Klasik mimari ile başlayan ve Neo-Gotik, Neo-Romanesk-Neo-Barok gibi farklı çağlardan yeniden canlandırma üsluplarının bir arada seçilerek kullanıldığı ve 19. yüzyıl ile 20. yüzyıl başlarında özellikle Avrupa ve Amerika'yı etkisi altına almıştır. Seçmeci üslupta herhangi bir kural yoktur. Aynı yapıda sipariş verenlerin isteğine ve yapıyı tasarlayan mimarın zevkine göre birden fazla üslup seçmeci bir şekilde yapı cephelerine uygulanabilir. Detaylı bilgi için bkz. Koch, 1994, 62.

12 Colonas 2005, 109.

13 Atay, 1998, 138.

14 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 395-396

11 Colonas, 2005, 109.

12 The eclectic style, also known as eclecticism, started with Neo-Classical architecture and used a combination of revitalizing styles from different eras such as Neo-Gothic, Neo-Romanesque and Neo-Baroque, and influenced especially Europe and America in the 19th and early 20th centuries. There are no rules in the selective style. In the same building, more than one style can be selectively applied to the facades of the building according to the wishes of the orderers and the taste of the architect who designed the building. For detailed information see Koch, 1994, 62.

13 Atay, 1998, 138.

14 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 395-396



Şekil 5.
Figure 5.

İzmir Ticaret
Borsası Binası

İzmir Commodity
Exchange Building

www.izmirtimemachine.com/izmir/kordon/izmir-borsasi.html

nın da projesi İtalyan Mühendis Rossetti'ye aittir¹⁵. Torino Kraliyet Mühendislik Okulu mezunu olan ve 1902 yılında İzmir'e gelen Luigi Rossetti (1876-1949), İzmir'de 1903'te Kraliçe Elena Kimsesizler Yurdu ve 1904'te Alsancak Katolik Kilisesi olarak bilinen Santissimo Rosario Kilisesi'ni tasarlamış, o dönemlerde kentteki İtalyan topluluğunu sembolize eden 1906 tarihli İtalyan Kız Okulu'nun inşasından sorumlu mühendis olarak çalışmıştır¹⁶.

Doğu Vapur İşletmeciliği Şirketi Binası

Önceden mevcut ahşap dükkân ve kafelerin 1912 yılında yıkılmasının ardından Doğu Akdeniz liman kentlerine özgü melez ve seçmeci üslupta tasarlanan bu yapı dar bir parsel üzerine iki katlı olarak inşa edilmiştir. Yapı, Rum tacir P. Pantaleontos'un Doğu Vapur İşletmeciliği Şirketi'nin ofis binası olarak kullanılmıştır. 1922 yangınında zarar görmesine rağmen onarılarak bir süre daha kullanılmaya devam etmiştir¹⁷.

Osmanlı Ticaret Odası Binası

Yapı, bitişindeki Doğu Vapur İşletmeciliği Şirketi binası gibi Doğu Akdeniz liman kentlerine özgü melez ve seçmeci bir üslupta tasarlanmıştır. Birinci Kordon ile İkinci Kordon'u birbirine bağlayan bir

Rossetti¹⁵. Luigi Rossetti (1876-1949), who graduated from the Royal Engineering School of Turin and came to İzmir in 1902, designed the Queen Elena Orphanage in 1903 and the Santissimo Rosario Church, known as Alsancak Catholic Church in 1904, and worked as the engineer responsible for the construction of the Italian Girls' School in 1906, which symbolized the Italian community in the city at the time¹⁶.

Eastern Steamship Company Building

Following the demolition of the pre-existing wooden shops and cafes in 1912, this building, designed in a hybrid and eclectic style typical of Eastern Mediterranean port cities, was built as a two-storey building on a narrow plot. The building was used as the office building of the Eastern Steamship Company of the Greek merchant P. Pantaleontos. Although it was damaged in the 1922 fire, it was repaired and continued to be used for some time¹⁷.

Ottoman Chamber of Commerce Building

The building was designed in a hybrid and eclectic style typical of Eastern Mediterranean port cities, like the adjacent East Steamship Company building. Rising on a passage connecting the First and Second Kordon, the

15 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 393-394.

16 Berkant, 2011, 2-5.

17 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 455-456.

15 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 393-394.

16 Berkant, 2011, 2-5.

17 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 455-456.

pasaj üzerinde yükselen yapı üç katlıydı ve en üstte parapetli bir çatı katı yer almaktaydı. Rıhtım üzerinde çok fazla örnek olmamasına rağmen Frenk Caddesi ve çevresindeki ferhanelerde paralel sokak ve caddeleri birbirine bağlayan geçitler İzmir'e yabancı mimari öğeler değillerdi. 1905 tarihli Goad planına göre İzmir'de otuz yedi adet ferhane bulunmaktaydı¹⁸. Yapını zemin katın ön cephesinde bir ofis ve bir kafe yer almaktayken arka cephede ise ofisler ve mağazalar bulunmaktaydı. Yapının üst katları Osmanlı Ticaret Odası'nın ofisleri için kullanılmıştır. İzmir Ticaret Odası'nın köklerini oluşturan bu kurum 1885 yılında kurulmuştur. Oda'nın ilk başkanlığını Hacı Süleyman Efendi yapmış, ardından rıhtımda depo ve işletmeleri bulunan Baliozoglou ailesinden Mateos Baliozoglou 1886-1888 arasında, yine rıhtımda yoğun faaliyetleri olan Essayanlardan Essai Essayan 1888-1892 arasında, Kostaki Efendi ise 1892-1896 arasında başkanlık görevini yürütmüştür. 1922 yangınına hasarlı atlatan yapı sonradan yenilenmiş ve cumhuriyetle birlikte kurum İzmir Ticaret Odası ismini almıştır¹⁹.

Hacı Davut Fargoh Vapur İşletmeciliği Şirketi Binası

İki kez Osmanlı Ticaret Odası başkanlığı yapmış, gemicilik ve ticaretle uğraşan zengin Rum tacir Hacı Davut Fargoh'a (Şam 1840 - Beyrut 1924) ait olan ve ofis binası olarak kullanılan yapı üç katlıydı. Tarihi fotoğraflara göre rıhtımın en eski binalarından biridir ve 1880'den önce inşa edilmiş olmalıdır. Rıhtıma bakan ön kısım ofislere ayrılmışken arka kısım depolama alanı olarak kullanılmaktaydı. Zaman içinde değişim geçiren yapıda katlar birbirinden silmelerle ayrılmıştı. Yapı genel olarak Akdeniz mimarisine özgü melez bir üsluba sahip bulunmaktaydı. Bunun yansıması olarak cephe üçüncü katta bir cumbayla taçlandırılmıştı. Yapı, 1922 yangınında hasar görmüş, ancak restore edilerek bir süre daha kullanılmış, günümüze ulaşmamıştır²⁰.

building had three floors, with a parapeted penthouse at the top. Although there are not many examples on the waterfront, the passageways connecting parallel streets and avenues in Frenk Street and the surrounding commercial complexes were not unfamiliar architectural elements in İzmir. According to the 1905 Goad plan, there were thirty-seven commercial complexes in İzmir¹⁸. The front façade of the ground floor of the building was occupied by an office and a café, while the rear façade was occupied by offices and shops. The upper floors of the building were used for the offices of the Ottoman Chamber of Commerce. This institution, which constitutes the roots of the

İzmir Chamber of Commerce, was founded in 1885. The first president of the Chamber was Hacı Süleyman Efendi, followed by Mateos Baliozoglou from the Baliozoglou family, who had warehouses and businesses on the quay, between 1886-1888, Essai Essayan from the Essayan family, who also had extensive activities on the quay, between 1888-1892, and Kostaki Efendi between 1892-1896. The 1922 fire damaged the building, which was later renovated, and with the Republic the institution was renamed the İzmir Chamber of Commerce¹⁹.

Hadji Davut Fargoh Steamship Company Building

The building, which belonged to Hadji Davut Fargoh (Damascus 1840 - Beirut 1924), a wealthy Greek merchant engaged in shipping and trade who twice served as the President of the Ottoman Chamber of Commerce, was used as an office building and had three floors. According to historical photographs, it is one of the oldest buildings on the quay and must have been built before 1880. While the front part facing the quay was reserved for offices, the back part was used as a storage area. The floors were separated from each other with moldings in the building that changed over time. In general, the building had a hybrid style typical of Mediterranean architecture. As a reflection of this, the facade was crowned with a bay window on the third floor. The building was damaged in the 1922 fire, but it was restored and used for a little longer, but it has not survived to the present day²⁰.

18 Kolluoğlu- Kırılı, 2007, 222.

19 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 457-460.

20 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 465.

18 Kolluoğlu- Kırılı, 2007, 222.

19 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 457-460.

20 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 465.



Şekil 6.
Figure 6.

Roma Bankası
İzmir Şubesi Binası

Bank of Rome İzmir
Branch Building

www.izmirtimemachine.com/izmir/kordon/banco-di-roma.html

Roma Bankası

Eski fotoğraf ve haritalara bakıldığında yapının 1890'dan önce inşa edildiği anlaşılmaktadır. İlk defa Midilli Otel olarak tasarlanan üç katlı bu yapı 1911-1919 yılları arasında Macar Bankası olarak faaliyet göstermiştir. 1919 yılında bu bankanın faaliyetlerini sona erdirmesinin ardından İtalyan sermayeli Roma Bankası olarak hizmet vermeye başlamıştır.

Bina İtalyanların eline geçince özellikle cephe- de bir dizi değişikliğe gidilmiş, cumbalı balkon kaldırılmış ve deniz tarafındaki zemin kattaki yuvarlak kemerli girişler pencereye dönüştürülmüş ve bu katta Rönesans mimarlığına özgü bosajlı bir cephe düzeni oluşturulmuştur. Yapının girişi ise yandaki Kuşadası Sokağı'na alınmıştır²¹. Batı dünyasında XIX. Yüzyıl banka binaları sembolik anlamlar içermekteydi. İzmir'de İtalyan sermayesini ve İtalyan ulus devletini temsil eden yapının rıhtıma bakan cephesinde yapılan değişikliklerle Floransa'daki erken rönesans devri saraylarına benzetilerek İtalya'nın o dönemki ulusal mimarisi yansıtılmıştır²².

Bank of Rome

Old photographs and maps show that the building was constructed before 1890. This three-story building, which was first designed as the Midilli Hotel, operated as the Hungarian Bank between 1911 and 1919. In 1919, after this bank ceased its activities, it started to serve as the Bank of Rome with Italian capital.

When the building was taken over by the Italians, a series of changes were made, especially on the façade, the bay window balcony was removed and the round arched entrances on the ground floor on the seaward side were converted into windows, creating a façade layout with a bosage typical of Renaissance architecture on this floor. The entrance of the building was moved to Kuşadası Street next door²¹. In the Western world, nineteenth century bank buildings had symbolic meanings. Representing Italian capital and the Italian nation state in İzmir, the building's facade facing the quay was modified to resemble the Early Renaissance palaces in Florence, reflecting the national architecture of Italy at the time²².

21 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 474-475.

22 Pace, 1999, 61.

21 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 474-475.

22 Pace, 1999, 61.



Şekil 7. Doğu Bankası İzmir Şubesi Binası

www.izmirtimemachine.com/izmir/kordon/banque-d-orient.html

Figure 7. East Bank İzmir Branch Building

Doğu Bankası

Doğu Bankası 1904 yılında Alman ve Yunan Ulusal Bankalarının ortaklığıyla kurulmuştur. Ancak kuruluşundan iki yıl sonra Almanlar ortaklıktan çekilip Deutsche Orientbank'ı kurmuştur. 1906 yılına gelindiğinde ise banka Fransızlar tarafından satın alınıp rıhtımda Banque d'Orient adıyla Fransız sermayesini temsil etmeye başlamıştır. Bu parselde yer alan ve önceden Levanten Baltazzi ailesine ait olan ferhanenin yerine²³ Ignatios Vafeiadis tarafından tasarlanan Doğu Bankası'nın İzmir şubesi binası 1909 yılında hizmete girmiştir. Mimarı Vafeiadis, Atina Teknik Üniversitesi Mimarlık Okulu'nda görev yapan Alman mimar E. Ziller'in en gözde öğrencilerinden biriydi ve seçmeci üslup hassasiyetini hocasına borçluydu²⁴. Batı'daki XX. Yüzyıl başı banka binaları plan şemasına sahip olan²⁵ ve betonarme olarak inşa edilen yapı dikdörtgen planlıydı. Bodrum kat üzerinde yükselen iki kattan oluşan yapının cephelerinde katlar birbirlerinden

Doğu Bankası

The Eastern Bank was founded in 1904 as a partnership between the German and Greek National Banks. However, two years after its establishment, the Germans withdrew from the partnership and founded Deutsche Orientbank. In 1906, the bank was acquired by the French and started to represent French capital on the quay under the name Banque d'Orient. In 1909, the İzmir branch building of the Bank of the East, designed by Ignatios Vafeiadis, was commissioned in 1909, replacing the ferry house on this parcel, which had previously belonged to the Levantine Baltazzi family.²³ The architect Vafeiadis was one of the favorite students of the German architect E. Ziller at the School of Architecture of the Technical University of Athens and owed his eclectic stylistic sensibility to his teacher²⁴. The building was constructed of reinforced concrete and had a rectangular plan, similar to the plan scheme of early 20th century bank buildings in the West²⁵. On the facades of the building, which consists of two floors rising above the basement floor, the floors are separated

²³ Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 502.

²⁴ Colonas, 2005, 107.

²⁵ Pace, 1999, 23.

²³ Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 502.

²⁴ Colonas, 2005, 107.

²⁵ Pace, 1999, 23.

silmelerle ayrılmıştır. İkinci kat cephelerinde yuvarlak kemerli pencerelerin üzerine yerleştirilen üçgen alınlıklarla Klasik mimariye bir gönderme yapılmıştır. Zemin katta bankacılık işlemlerine ayrılmış geniş bir hol bulunmaktaydı. Üst katlar ise ofislere ayrılmıştır. Yapının Birinci Kordon ile Ayvalı Otel Sokağı'na bakan cephelerinin keşiştiği köşe yuvarlatılarak üzeri kale burcu gibi düzenlenmiş bir köşe kulesiyle taçlandırılmıştı. Deniz tarafından bakıldığında Ortaçağ canlandırmacı esintiler taşıyan yapı, kale görünümüyle güven ve istikrarı sembolize etmekteydi. 1922 yangınından hafif bir hasarla kurtulan yapı 1980'lerde yıkılana kadar Ege Bank binası olarak hizmet vermiştir²⁶.

Osmanlı Düyun-u Umumiye Binası

Osmanlı İmparatorluğu XIX. Yüzyıl'ın ortalarından itibaren "büyük güçler" tarafından emperyal sürtüşmenin odak noktası haline getirilirken bu çekişmenin bir yansıması olarak birçok yabancı girişim boy göstermiştir. Bunlar arasında özellikle Düyun-u Umumiye İdaresi, Reji İdaresi, Bağdat Demiryolu, Osmanlı Bankası, Batı emperyalizminin en bilinen simgeleri olmuştur. XIX. Yüzyıl sonlarında yüksek bir bodrum katı üzerine iki katlı olarak inşa edilen bu yapı, önceleri Midilli Bankası'nın İzmir Şubesi olarak faaliyet göstermiştir. Daha sonrasında ise yapı, 1911'de Osmanlı Düyun-u Umumiye İdaresi'ne devredilmiştir²⁷. Bu yapı, Deniz Taşımacılığı Ofisleri Binaları, Doğu Vapur İşletmeciliği Şirketi Binası, Osmanlı Ticaret Odası Binası ve Hacı Davut Fargoş Vapur İşletmeciliği Şirketi Binası gibi Doğu Akdeniz liman kentlerine özgü melez ve seçmeci bir üslupta tasarlanmıştır. Yuvarlak kemerli ve oldukça yüksek tutulan bir giriş açıklığına sahip olan yapının cephesi dikdörtgen pencere açıklıklarıyla donatılmış ve parapetlerle sonlandırılmıştır.

Paterson ve Ortakları Şirketi Depoları

Rıhtımdaki ticari yapıların yoğunlaştığı kısımda yer alan bu yapı Paterson ve Ortakları Şirketi'ne ait depolara ev sahipliği yapmaktaydı. Rıhtımla aynı zamanda inşa edilmiştir. Üç katlı ve anıtsal görünümlü bu depo yapısının cephesi rıhtıma bakıyordu ve cephe on dört adet plasterle eşit bölümlere ayrılmış ve bu bölümlere yapının içinin ışık alabilmesi için büyük dikdörtgen pencereler yerleştirilmişti. İzmir hinterlandında yetişen her türlü yağ ve kuru meyve ihracatı için antrepo ve

from each other by moldings. On the facades of the second floor, triangular pediments placed over the round arched windows refer to Classical architecture. On the ground floor, there was a large hall dedicated to banking transactions. The upper floors were reserved for offices. The corner where the facades of the building facing the First Kordon and Ayvalı Hotel Street intersect was rounded and crowned with a corner tower arranged like a castle bastion. When viewed from the sea side, the building, with its medieval revivalist inspiration, symbolized security and stability with its fortress-like appearance. The building survived the 1922 fire with minor damage and served as the Ege Bank building until its demolition in the 1980s²⁶.

Ottoman Public Debt Building

As the Ottoman Empire was turned into a focal point of imperial rivalry by the "great Powers" from the mid-nineteenth century onwards, many foreign enterprises emerged as a reflection of this rivalry. Among these, especially the Administration of Public Debt, the Reji Administration, the Baghdad Railway and the Ottoman Bank were the most well-known symbols of Western imperialism. Built in the late nineteenth century as a two-story building on a high basement floor, this building initially served as the İzmir Branch of the Midilli Bank. Later, in 1911, the building was transferred to the Ottoman Administration of Public Debt.²⁷ This building was designed in a hybrid and eclectic style typical of Eastern Mediterranean port cities, such as the Maritime Transportation Offices Buildings, the Eastern Steamship Company Building, the Ottoman Chamber of Commerce Building and the Hadji Davut Fargoş Steamship Company Building. The façade of the building, which has a round arched and very high entrance opening, was completed with rectangular window openings and terminated with parapets.

Paterson and Associates Company Warehouses

Located in the part where the commercial buildings on the quay were concentrated, this building housed the warehouses belonging to the Paterson and Associates Company. It was built at the same time as the quay. The façade of this three-storey monumental-looking warehouse building faced the quay and was divided into equal sections by fourteen plasters and large rectangular windows were placed in these sections to provide light inside the building. The building served as a warehouse and packing facility for the export of

26 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 503-505.

27 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 509.

26 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 503-505.

27 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 509.

paketlenme tesisi olarak faaliyet gösteren bina, İzmir'e farklı bölgelerden ithal edilen ürünler için de mağazalara teslim edilmeden önce merkezi bir depolama alanı olarak hizmet vermektedir²⁸.

Türkiye Ulusal Bankası

Jön Türklerin daveti ve Britanya Foreign Office'in güçlü teşvikleriyle Nisan 1909'da Sir Ernest Cassel tarafından kurulan Türkiye Ulusal Bankası, Britanya'nın siyasi-ekonomik nüfuz kaybettiği Ortadoğu'da Fransızlar ve Almanlar kadar var olmak, daha çok Mezopotamya'daki Alman iktisadi ve politik yayılmasına karşı İngiliz çıkarlarının savunucusu olarak doğmuştur. Banka yirmi iki yıllık faaliyeti boyunca Osmanlı ülkesindeki büyük fırsatlara ve tüm çabalarına rağmen bir İngiliz girişimi açısından büyük bir başarısızlık örneği olmuştur. Başta Ortadoğu'daki "büyük güçler" arasındaki üstünlük mücadelesi, İngiliz Dışişleri'nden yeterli desteğin gelmemesi, İstanbul'daki çetin rekabet koşulları ve Birinci Dünya Savaşı yüzünden neredeyse giriştiği tüm işlerde türlü engellerle karşılaşmış, bu nedenle arzuladığı kârları elde edememiş, yüklenmek istediği misyonu yerine getirememiş ve tarih sahnesinden silinmiştir²⁹. Rıhtım yapıldıktan sonra seçmeci üslupta inşa edilen yapı, 1918 yılında geçirdiği renovasyon sonrası bankanın İzmir şubesi olarak hizmet vermeye başlamıştır. 1922 yangınında tamamen harap olmuştur.

Standard Oil Şirketi Binası

Yapı, Amerikan merkezli petrol şirketi Standard Oil Company'nin İzmir ofisi olarak 1910 yılında seçmeci üslupta inşa edilmiştir. Şirketin İzmir'e olan ilgisi 1880'li yıllardan itibaren başlamıştır. Böylesine global bir şirketin İzmir gibi kozmopolit bir liman kentinde zamanın ruhuna uygun seçmeci bir mimariyi tercih etmesi şaşırtıcı değildir. Bu dönemde Standard Oil'in Selanik, İskenderiye, Port Said ve Beyrut gibi Akdeniz'deki bütün önemli limanlarda ofisleri bulunmaktaydı. Yapının çatı parapetleri üzerindeki İyon başlıklı kısa sütun dikkat çekicidir.

all kinds of fresh and dried fruits grown in the İzmir hinterland, and as a central storage area for products imported to İzmir from other regions before they were delivered to the stores²⁸.

National Bank of Turkey

Founded in April 1909 by Sir Ernest Cassel at the invitation of the Young Turks and with the strong encouragement of the British Foreign Office, the National Bank of Turkey was born as a defender of British interests in the Middle East, where Britain was losing political and economic influence, to be as present as the French and the Germans, but rather to defend British interests against German economic and political expansion in Mesopotamia. During its twenty-two years of operation, the Bank was a major failure as a British venture, despite its efforts and great opportunities in the Ottoman Empire. Due to the struggle for supremacy between the "great powers" in the Middle East, the lack of adequate support from the British Foreign Office, the fierce competition in Istanbul and the First World War, the Bank encountered various obstacles in almost all of its undertakings, thus it failed to make the profits it desired, failed to fulfill its mission and disappeared from the stage of history²⁹. After the construction of the quay, the building, which was built in an eclectic style, started to serve as the İzmir branch of the bank after its renovation in 1918. In the 1922 fire, it was completely destroyed.

Standard Oil Company Building

The building was constructed in 1910 as the İzmir office of the American-based oil company Standard Oil Company in an eclectic style. The company's interest in İzmir began in the 1880s. It is not surprising that such a global company would prefer an eclectic architecture in line with the spirit of the time in a cosmopolitan port city like İzmir. During this period, Standard Oil had offices in all major ports in the Mediterranean such as Thessaloniki, Alexandria, Port Said and Beirut. The short column with Ionic capitals on the roof parapets of the building is remarkable.

28 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 519.

29 Sağlam, 2020, XV-XVI.

28 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 519.

29 Sağlam, 2020, XV-XVI.



Şekil 8.
Figure 8.

Doğu Halı
İmalatçıları
Şirketi Binası

Eastern Carpet
Manufacturers
Company Building

www.izmirtimemachine.com/izmir/kordon/oriental-carpet-manufacturers.html

Doğu Halı İmalatçıları Şirketi Binası

Yapı, Anadolu'da Konya ve Uşak'ta üretilen halıları İzmir limanı üzerinden ihraç eden İngiliz asıllı İzmirli bir grup girişimci tarafından 1907 yılında kurulan global şirketin ana yönetim binasıydı. Yapının ilkhali 1910'da tamamlanmıştı. Barok canlandırmacı üsluba özgü volütler ve kesik alınlıklar yapının rıhtım cephesini zenginleştirmekteydi. Ancak, XIX. Yüzyıl sonu, XX. Yüzyıl başı seçmeciliğinin varyantlarından biri olan III. Napolyon üslubunun en karakteristik özelliği olan Mansard Çatı eklenmesiyle 1919 yılındaki son halini almıştır. 1922 yangınında ağır hasar gören yapı daha sonra yıkılmış ve günümüze ulaşamamıştır.

The Ellerman Lines ve Agence Maritime d'Orient Şirketleri Binası

Rıhtımın inşasından sonra tek katlı olarak tasarlanan ilk yapı bir süre çeşitli kafelere ev sahipliği yaptıktan sonra ikinci katın eklenmesiyle birlikte seçmeci üsluba göre yeniden düzenlenmiş ve "The Ellerman Lines" ile "Agence Maritime d'Orient" gibi taşımacılık şirketlerinin ofisi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bina 1922 yangınından zarar görmeden kurtulmuş olmasına rağmen 1960'larda Turizm İl Müdürlüğü Binası olarak hizmet veren yapının önündeki meydan düzenlemesi sırasında yıkılmıştır³⁰.

Eastern Carpet Manufacturers Company Building

The building was the main administration building of the global company founded in 1907 by a group of British-born entrepreneurs from İzmir who exported carpets produced in Konya and Uşak in Anatolia through the port of İzmir. The first version of the building was completed in 1910. The volutes and truncated pediments typical of the Baroque revivalist style enriched the quay façade. However, it was finalized in 1919 with the addition of a mansard roof, the most characteristic feature of the Napoleonic III style, a variant of late nineteenth and early twentieth century eclecticism. Badly damaged in the 1922 fire, the building was later demolished and has not survived to the present day.

The Ellerman Lines and Agence Maritime d'Orient Companies Building

After the construction of the quay, the first building, which was designed as a single-storey building, hosted various cafes for a while, and with the addition of the second floor, it was reorganized according to the eclectic style and started to be used as the offices of transportation companies such as "The Ellerman Lines" and "Agence Maritime d'Orient". Although the building survived the fire of 1922 unharmed, it was demolished in the 1960s during the arrangement of the square in front of the building, which served as the Provincial Directorate of Tourism Building³⁰.

30 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 553.

30 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 553.

İzmir Ticaret Borsası Binası

Yapı, Nişli Hacı Ali Efendi'nin girişimleriyle hizmete girdiği 1892'den İzmir'de Yunan işgalinin başladığı 1919'a kadar İzmir Ticaret Borsası olarak faaliyet göstermiştir. Yunan işgali sırasında (1919-1922) ise Yunan Milli Bankası olarak hizmet vermiştir³¹. Kurtuluşun ardından köşe kuleleri olmaksızın İzmir Merkez Postanesi ve Paket Postanesi olarak hizmet veren yapı 1996 yılındaki restorasyonundan sonra İzmir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü'ne ev sahipliği yapmıştır. Sanayi Devrimi'nin ardından çelik ve camın mimarinin malzemeleri arasına girmesine tepki olarak doğan Art Nouveau üslubunun İzmir'deki en önemli yansımalarından biri olarak İzmir'de varlığını sürdürmektedir. İki katlı simetrik cepheli yapının pencere düzeni katlarda farklılaşmaktadır. Art Nouveau'ya özgü eğri hatlarla bezenen cephelerden ana giriş cephesi ferforje malzemeli ve saydam üst örtülü giriş saçağıyla deniz cephesi ise üst katta çıkma bir balkonla taçlandırılmıştır.

Baliozian & Essayan Hanı

Bu yapı, Gümrük Binasına (Konak Pier) yakınlığı sebebiyle rıhtımın depo ve han yapılarının yoğunlaştığı kısmında yer almaktaydı. Ermeni asıllı ve İngiliz tabiiyetinde bulunan Essayan ailesi tarafından rıhtımla aynı tarihlerde inşa ettirilen yapı üç katlı ve her birinin ayrı girişi olan altı birimden oluşmaktaydı. Yapı, üç birimi daha sonra Baliozian ailesine satıldığından Baliozian & Essayan Hanı olarak anılmıştır³². Baliozian birimleri tütün ve tahıl depolamak için kullanılırken; Essayan birimleri ise, meyve ve tahıl deposu olarak hizmet vermekteydi. 1922 yangınına hasarsız atlatan yapı, 1940 yılında yıkılmıştır³³. Yapı, depo olarak tasarlandığından rıhtımdaki diğer binaların cepheleri gibi bir albeniye sahip değildi. Üç katlı olan yapıda cepheler birbirinden silmelerle ayrılmıştı. Zemin katta yuvarlak kemerli girişlerin sağ yanında dikdörtgen söveli ikişer pencere açıklığı yer alıyordu. Bunların üzerinde okulus pencere olarak adlandırılan küçük dairevi pencereler bulunuyordu. Birinci ve ikinci katlar ise yuvarlak kemerli pencere açıklıklarıyla donatılmıştı. Yapının üzeri dört yöne eğimli ve kiremitle kaplı bir çatıyla örtülüydü.

31 Yetkin – Serçe, 1998, 33-41.

32 Atay, 20120, 64.

33 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 568-569.

İzmir Commodity Exchange Building

The building served as the İzmir Commodity Exchange from 1892, when it was commissioned with the initiatives of Nişli Hadji Ali Efendi, until 1919, when the Greek occupation of İzmir began. During the Greek occupation (1919-1922), it served as the Greek National Bank³¹. After the liberation, the building served as İzmir Central Post Office and Package Post Office without the corner towers, and after its restoration in 1996, it became home to İzmir Provincial Directorate of Culture and Tourism. It continues its existence in İzmir as one of the most important reflections of the Art Nouveau style in İzmir, which was born as a reaction to the introduction of steel and glass among the materials of architecture after the Industrial Revolution. The window arrangement of the two-storey building with symmetrical facades differs on each floor. Among the facades decorated with curved lines typical of Art Nouveau, the main entrance facade is crowned with an entrance eaves with wrought iron material and a transparent top cover, while the sea facade is crowned with a projecting balcony on the upper floor.

Baliozian & Essayan Commercial Building

Due to its proximity to the Customs Building (Konak Pier), this building was located in the part of the quay where warehouse and commercial buildings were concentrated. Built at the same time as the pier by the Essayan family of Armenian descent and British nationality, the building consisted of three floors and six units, each with a separate entrance. Since three units were later sold to the Baliozian family, the building was known as the Baliozian & Essayan Commercial Building³². The Baliozian units were used for tobacco and grain storage, while the Essayan units served as fruit and grain storage. After surviving the 1922 fire without damage, the building was demolished in 1940³³. Since the building was designed as a warehouse, it did not have an appeal like the facades of other buildings on the quay. The facades of the three-storey building were separated from each other with moldings. On the ground floor, there were two window openings with rectangular jambs on the right side of the round arched entrances. Above these were small circular windows called okulus windows. The first and second floors were equipped with round arched window openings. The building was covered with a roof sloping in four directions and covered with tiles.

31 Yetkin – Serçe, 1998, 33-41

32 Atay, 20120, 64.

33 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 568-569.

Zagrides Depoları

Rıhtımla birlikte inşa edilen, iki yöne eğimli ve üzeri kiremit kaplı çatılı iki eş yapıdan oluşan iki katlı bina, Saman İskelesi Caddesi ile rıhtımın kesiştiği yerde bulunmaktaydı. Oldukça sade bir cephe düzenine sahip olan yapı, 1905 öncesi kaynaklarda deponun sahipleri olarak çeşitli Levanten ailelerin isimlerinin görülmekteyken 1905 tarihli Goad planında yapı Sakız asıllı Zalgridis ailesinin Deposu olarak yer almaktaydı³⁴. Yapıda zemin kat hamallar için kahvehane ve depo olarak, üst katlar ise ofis olarak kullanılmaktaydı. Bina 1922 yangınından kurtulmuş ve sonrasında uzun bir süre kullanımda kalmıştır³⁵.

Depolar

Günümüzde endüstriyel miras olarak kabul edilen, XIX. Yüzyıl'daki Sanayi Devrimi'ni takip eden süreçte tüm Batı dünyasında yaygınlaşan fabrika-depo formunda tasarlanan bu yapılar grubu Fransız Gümrüğü'nün hemen karşısında bulunmaktaydı. İlk dördü eş büyüklükte, sonuncusu ise daha geniş ve daha yüksek tutulan, tamamı iki katlı bu yapılar grubu rıhtımın ilk depo yapılarını oluşturmaktaydı. Oldukça sadece cephe düzenlerine sahip olan yapılar grubunun alt katları kurutulmuş meyve, hububat ve pamuk deposu olarak kullanılırken üst katları ise ofis olarak hizmet vermekteydi. Zaman içerisinde birçok defa el değiştiren depolar 1922 yangınından kısmen kurtulmuş, ancak 1950'lerde tamamen yıkılmıştır³⁶.

Rıhtım Şirketi Binası

Eklektik üsluptaki bu iki katlı yapı, Fransız Gümrüğü'nün karşısında yer almakta olan depo birimlerinin hemen yanında stratejik bir konumda inşa edilmişti. Rıhtım Şirketi, rıhtımın yapım ve işletme imtiyazını elinde bulunduran Fransız Dussaud Kardeşler'e aittir. Yapı, XX. Yüzyılın ortalarında yıkılana kadar ofis olarak hizmet vermiştir³⁷.

İzmir - Aydın Demiryolu Hattı Gümrük İstasyonu

Rıhtım inşaatının tamamlanmasının ardından sahilde çalışmaya başlayan tramvay hattı, İzmir-Aydın demiryolu için de bir fırsat doğurmuştu. Tramvay hattı ile İzmir-Aydın demiryolu hattının birbirine

Zagrides Warehouses

The two-storey building, which was constructed together with the quay, was located at the intersection of Saman İskelesi Street and the quay, consisting of two identical structures with a roof covered with tiles and sloping in two directions. The building, which has a very simple façade layout, was listed as the Warehouse of the Zalgridis family of Chios in the Goad plan dated 1905, while the names of various Levantine families were seen as the owners of the warehouse in the pre-1905 sources³⁴. The ground floor was used as a coffee house and warehouse for porters, while the upper floors were used as offices. The building survived the fire of 1922 and remained in use for a long time afterwards³⁵.

Warehouses

This group of buildings, now recognized as industrial heritage and designed in the factory-warehouse form that became widespread throughout the Western world in the period following the Industrial Revolution in the nineteenth century, was located directly opposite the French Customs House. These two-story buildings, the first four of which were of equal size and the last of which was wider and higher, constituted the first warehouse buildings of the quay. The lower floors of the group of buildings, which only have facade layouts, were used as dried fruit, grain and cotton warehouses, while the upper floors served as offices. The warehouses, which changed hands several times over time, partially survived the 1922 fire, but were completely demolished in the 1950s³⁶.

Quay Company Building

This eclectic two-story building was strategically located next to the warehouse units across from the French Customs House. The Quay Company belonged to the French Dussaud Brothers, who held the concession to build and operate the quay. The building served as an office until its demolition in the mid-twentieth century³⁷.

İzmir - Aydın Railway Line Customs Station

After the completion of the construction of the quay, the tram line started to operate on the coast, which also created an opportunity for the İzmir-Aydın railway. After the tram line was connected to the İzmir-Aydın

34 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 570-571.

35 Atay, 2012, 64.

36 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 576-578.

37 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 579-583.

34 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 570-571.

35 Atay, 2012, 64.

36 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 576-578.

37 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 579-583.

bağlanmasından sonra rıhtımda gündüzleri tramvaylar, geceleri ise yük lokomotifleri çalışmaya başlamıştı. Böylece demiryolundan gelen mallar doğrudan kent merkezine ve limana trenlerle taşınabiliyordu. Gümrük binasının (Konak Pier) tam karşısına lokomotif ve yük taşıyan vagonların giriş yapabileceği yaklaşık iki yüz metre uzunluğunda bir istasyon yapısı ve bunun kuzeyine de bir ofis binası inşa edilmişti³⁸. Bu sayede Aydın'dan yüklenen ihraç ürünü, yükleme boşaltma yapmadan geminin yanına kadar taşınabiliyordu. Gar yapısı 1910 yılında lokomotiflerin rıhtıma girişi yasaklanana kadar istasyon ve depo olarak faaliyetini sürdürmüştür. Daha sonra ise incir deposu ve balık pazarına dönüştürülmüş, 1950'lerde yıkılmıştır³⁹.

Gümrük (Konak Pier)

Günümüzde "Konak Pier" adıyla bilinen gümrük binasının inşa süreci, rıhtım inşaatından çok önce başlamıştır. Osmanlı Devleti'nden elde ettiği kapitülasyonlar kapsamında İzmir gümrüğünü de işleten Fransızlar, mevcut yapıların yetmemesi nedeniyle denizi doldurma izni almışlar ve dolgu alanda ilk gümrük yapılarını oluşturmuşlardır. Rıhtımın inşasından sonra 1880 ve 1888 yıllarında hazırlanan projeler ile mevcut gümrük binası ortada kalmak üzere, yapının iki yanına depo yapıları ve yükleme boşaltma yapılacak alanlar eklenmiştir⁴⁰. XX. Yüzyıl'ın başlarında liman trafiğinin artmasıyla birlikte 1906 yılında gümrük kompleksinin tekrar genişletilmesine karar verilmiş ve kompleksin güney ucuna 115x50 metre ölçülerinde bir dolgu üzerine başkent İstanbul'da çok önemli işleri bulunan Fransız Mimar Alexandre Vallaury'nin tasarladığı ek yapılarla kompleks günümüzdeki görünümüne kavuşmuştur⁴¹.

Paris Güzel Sanatlar Akademisi'nde mimarlık eğitimi alan Vallaury, Sanayi-i Nefise Mektebi'nin mimarlık bölümünün kurucusu ve ilk mimarlık hocasıdır. Bu kurumda kesintisiz yirmi beş yıl ders vermiştir. Osman Hamdi Bey tarafından "Mimar-ı Şehir" olarak anılan Vallaury, Osmanlı üst yönetimi ve Fransız iş çevrelerinin vazgeçilmez mimarı olmuş, başkentte Arkeoloji Müzesi, Pera Palas Oteli, Bankalar Caddesi'ndeki anıtsal Osmanlı Bankası Binası, Haydarpaşa Mekteb-i Tıbbiye,

railway line, trams started to run during the day and freight locomotives at night. Thus, goods from the railway could be transported directly to the city center and the port by trains. Opposite the customs building (Konak Pier), a two-hundred-meter-long station building was constructed for locomotives and freight wagons to enter, and an office building was built to the north of it³⁸. In this way, the export product loaded from Aydın could be transported to the ship without loading and unloading. The station building functioned as a station and warehouse until 1910 when locomotives were banned from entering the quay. It was later converted into a fig warehouse and fish market and demolished in the 1950s³⁹.

Customs (Konak Pier)

The construction process of the customs building, now known as Konak Pier, started long before the construction of the quay. The French, who also operated the İzmir customs within the scope of the capitulations they obtained from the Ottoman Empire, obtained permission to fill the sea due to the insufficiency of the existing structures and built the first customs buildings on the filled area. After the construction of the quay, with the projects prepared in 1880 and 1888, warehouse structures and loading and unloading areas were added on both sides of the building, with the existing customs building remaining in the center⁴⁰. With the increase in port traffic in the early 20th century, it was decided to expand the customs complex again in 1906 and the complex gained its current appearance with additional buildings designed by the French architect Alexandre Vallaury, who had very important works in the capital Istanbul, on an embankment measuring 115x50 meters at the southern end of the complex.⁴¹

Vallaury, who studied architecture at the Academy of Fine Arts in Paris, is the founder and first architecture teacher of the architecture department of the School of Fine Arts. He taught at this institution for twenty-five years uninterruptedly. Referred to as the "Architect of Cities" by Osman Hamdi Bey, Vallaury became the indispensable architect of the Ottoman upper administration and French business circles, designing landmark buildings such as the Archaeology Museum, Pera Palas Hotel, the monumental Ottoman Bank Building on Bankalar Street, Haydarpaşa School of

38 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 600-601.

39 Atay, 2012, 212.

40 Atay 1978, 94.

41 Kula Say, 2014, 46-49.

38 Polimenos- Chatziconstantinou, 2018, 600-601.

39 Atay, 2012, 212.

40 Atay 1978, 94.

41 Kula Say, 2014, 46-49.



Şekil 9.

Figure 9.

Eşya Gümrüğü
(Konak Pier)

İzmir Goods
Customs Building
(Konak Pier)

<https://www.izmirtimemachine.com/izmir/kordon/konak-pier.html>

Büyükada Rum Yetimhanesi, Düyun-u Umumiye Binası gibi simgesel yapıları tasarlamıştır⁴². Sanayi Devrimi'nin mimariye kattığı çelik ve cam malzemeyi Art Nouveau estetiğiyle buluşturan yapı, 1996-2002 yılları arasında yapılan kapsamlı yenileme çalışmalarından sonra Konak Pier adıyla günümüzdeki alışveriş, kültür ve sanat merkezine dönüştürülmüştür.

Sonuç

İzmir'de rıhtımın inşasıyla birlikte gelişen ticari yapılar, gösterdiğimiz örneklerde de olduğu gibi zamanın ruhuna uygun seçmecî üslupta ve İzmir'in kozmopolit yapısını yansıtan melez yapılar olarak öne çıkmaktadırlar. İskenderiye, Beyrut ve Selanik gibi Doğu Akdeniz'in tüm liman kentlerinde olduğu gibi ticaretin getirdiği zenginlik ve çok kültürlülük dönemin İzmir'inin vitrini olan rıhtıma ve buradaki yapılara yansımıştır. İzmir rıhtımında yer alan ticari yapıların cephelerindeki Neo-Klasik, Neo-Medieval, Neo-Rönesans, Neo-Barok ve Art-Nouveau mimari öğeler ile birlikte çok dilli tabelalar Geç Osmanlı dönemi İzmir'inin Akdeniz'de bir yıldız gibi parladığını ifade etmekteydiler.

42 Özlü, 2015, 295-310.

Medicine, Büyükada Greek Orphanage, and the Public Debt Building in the capital.⁴² Combining the steel and glass materials that the Industrial Revolution introduced to architecture with Art Nouveau aesthetics, the building was transformed into the shopping, culture and art center it is today under the name Konak Pier after extensive renovation works carried out between 1996 and 2002.

Conclusion

As in the examples we have shown, the commercial buildings that developed with the construction of the quay in İzmir stand out as hybrid buildings that reflect the cosmopolitan structure of İzmir in an eclectic style appropriate to the spirit of the time. As in all port cities of the Eastern Mediterranean such as Alexandria, Beirut and Thessaloniki, the richness and multiculturalism brought by trade was reflected in the quay, which was the showcase of İzmir of the period, and in the buildings here. The Neo-Classical, Neo-Medieval, Neo-Renaissance, Neo-Baroque, Neo-Baroque and Art-Nouveau architectural elements on the façades of the commercial buildings on the İzmir quay, as well as the multilingual signboards, expressed that Late Ottoman İzmir shone like a star in the Mediterranean.

42 Özlü, 2015, 295-310.

KAYNAKLAR

- Atay, Ç. (1978). *Tarih İçinde İzmir*, İzmir.
- Atay, Ç. (1998). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*, İzmir.
- Atay, Ç. (2003). *Kapanan Kapılar. İzmir Hanları*, İzmir.
- Atay, Ç. (2012). *İzmir Rıhtımında Ticaret, Kordon Boyunda Yaşam, 1610-1940*, İzmir.
- Baykara, T. (1974). *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir.
- Behar, C. (1996). *The Population of the Ottoman Empire and Turkey 1500-1927*, Vol. II, Ankara.
- Berkant, C. (2011). "İtalyan Mühendis Luigi Rossetti (1876-1949) ve İzmir'deki Eserleri", *Sanat Tarihi Dergisi*, XX-2, s. 1-16.
- Colonas, V. (2005). *Greek Architects in the Ottoman Empire: 19th-20th Centuries*, Athens.
- Ersoy, B. (1991). *İzmir Hanları*, Ankara.
- Frangakis-Syrett, E. (1992). *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Athens.
- Frangakis-Syrett, E. (1992). "Implementation of the 1838 Anglo-Turkish convention on İzmir's trade: European and minority merchants", *New Perspectives on Turkey*, 7, 91-112.
- Frangakis-Syrett, E. (2001). "The making of an Ottoman Port: The Quay of İzmir in the Nineteenth Century", *The Journal of Transport History*, 22/1, s. 23-46.
- Hastaoglou Martinidis, V. (2010). "The Cartography of Harbor Construction in Eastern Mediterranean Cities: Technical and Urban Modernization in the Late Nineteenth Century", *Cities of the Mediterranean, from the Ottomans to the Present Day*, (ed. B. Kolluoğlu - M. Toksöz), London, s. 78-99.
- Kasaba, R. (1994). "İzmir", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, (ed. Ç. Keyder), İstanbul, s. 1-23.
- Koch, W. (1994). *Dizionario Degli Stili Architectonici*, Varese.
- Kolluoğlu Kırılı, B. (2007). "Cityscapes and Modernity: Smyrna Morphing into İzmir", *Ways to Modernity in Greece and Turkey*, *Encounters with Europe, 1850-1950*, (ed. A. Frangoudaki - Ç. Keyder) London, New York, s. 217-235.

REFERENCES

- Atay, Ç. (1978). *Tarih İçinde İzmir*, İzmir.
- Atay, Ç. (1998). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*, İzmir.
- Atay, Ç. (2003). *Kapanan Kapılar. İzmir Hanları*, İzmir.
- Atay, Ç. (2012). *İzmir Rıhtımında Ticaret, Kordon Boyunda Yaşam, 1610-1940*, İzmir.
- Baykara, T. (1974). *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir.
- Behar, C. (1996). *The Population of the Ottoman Empire and Turkey 1500-1927*, Vol. II, Ankara.
- Berkant, C. (2011). "İtalyan Mühendis Luigi Rossetti (1876-1949) ve İzmir'deki Eserleri", *Sanat Tarihi Dergisi*, XX-2, p. 1-16.
- Colonas, V. (2005). *Greek Architects in the Ottoman Empire: 19th-20th Centuries*, Athens.
- Ersoy, B. (1991). *İzmir Hanları*, Ankara.
- Frangakis-Syrett, E. (1992). *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Athens.
- Frangakis-Syrett, E. (1992). "Implementation of the 1838 Anglo-Turkish convention on İzmir's trade: European and minority merchants", *New Perspectives on Turkey*, 7, 91-112.
- Frangakis-Syrett, E. (2001). "The making of an Ottoman Port: The Quay of İzmir in the Nineteenth Century", *The Journal of Transport History*, 22/1, p. 23-46.
- Hastaoglou Martinidis, V. (2010). "The Cartography of Harbor Construction in Eastern Mediterranean Cities: Technical and Urban Modernization in the Late Nineteenth Century", *Cities of the Mediterranean, from the Ottomans to the Present Day*, (ed. B. Kolluoğlu - M. Toksöz), London, p. 78-99.
- Kasaba, R. (1994). "İzmir", *Port Cities in the Eastern Mediterranean (1800-1914)*, (ed. Ç. Keyder), İstanbul, p. 1-23.
- Koch, W. (1994). *Dizionario Degli Stili Architectonici*, Varese.
- Kolluoğlu Kırılı, B. (2007). "Cityscapes and Modernity: Smyrna Morphing into İzmir", *Ways to Modernity in Greece and Turkey*, *Encounters with Europe, 1850-1950*, (ed. A. Frangoudaki - Ç. Keyder) London, New York, p. 217-235.

- Kula Say, S. (2014). "Alexander Vallaury's Late Works on İzmir, Thessaloniki and Eminönü Customs Houses and Notes on The Agenda of Ottoman Architecture at The Turn of The Century", *METU JFA*, 31/2, s. 43-64.
- Kütükoğlu, M. (1979). "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı," İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, 32-3, s. 495-558.
- Kütükoğlu, M. (2000). "İzmir Şehri Nüfusu Üzerine Bazı Tespitler", *İzmir Tarihinden Kesitler*, İzmir, s. 13-25.
- Mansel, I. P. (2010). *Levant: Splendour and Catastrophe on the Mediterranean*. London.
- Özlü, N. (2015). "Eksik Tuğlanın Peşinde: Alexandre Vallaury", *Türk Mimarisinde İz Bırakanlar*, C. I, s. 295-310.
- Pace, S. (1999). *Un eclettismo conveniente: l'architettura delle banche in Europa e in Italia, 1788-1925*, Torino.
- Pınar, İ. (2001). "Levant, Levanten, Levantenlik", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, S. 3, s. 53-57.
- Poulimenos, G.- Chatziconstantinou, A. (2018). *The Smyrna Quay: Tracing a symbol of progress and splendour* (Greek language text), Athens.
- Sağlam, I. (2020). *Emperyalist Rekabet Ortamında Bir İngiliz Bankası: The National Bank Of Turkey*, Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi. Denizli.
- Schmitt, O. J. (2007). *Les Levantins Cadre de Vie et Identités D'un Groupe Ethno-Confessionnel de L'Empire Ottoman au 'Long' 19e Siècle*. İstanbul.
- Smyrnelis, M. C. (2003). "Coexistence et réseaux de relations à Smyrne aux XVIIIe et XIXe siècles", *Cahiers de la Méditerranée*, 67, s. 111-123.
- Storari, L. (1857). *Guida con Cenni Storici di Smirne*, Torino.
- Yerasimos, S. (2006). "Levanten Kimdir?", *Avrupalı mı Levanten mi?*, (ed. A. Yumul- F. Dikkaya), İstanbul, s. 29-32.
- Yetkin, S. – Serçe, E. (1998). *Kuruluştan Günümüze İzmir Ticaret Borsası Tarihi*, İzmir.
- Yılmaz, S. (2006). "İzmirli Levantenler (17-20. yy.)", *Avrupalı mı Levanten mi?*, (ed. A. Yumul – F. Dikkaya), İstanbul, s. 119-140.
- Zandi-Sayek, S. (2000). "Struggles Over the Shore: Building the Quay of İzmir, 1867-1875", *City and Society*, 12.1, s. 55-78.
- Kula Say, p. (2014). "Alexander Vallaury's Late Works on İzmir, Thessaloniki and Eminönü Customs Houses and Notes on The Agenda of Ottoman Architecture at The Turn of The Century", *METU JFA*, 31/2, p. 43-64.
- Kütükoğlu, M. (1979). "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı," İstanbul University Faculty of Literature Journal of History, 32-3, p. 495-558.
- Kütükoğlu, M. (2000). "İzmir Şehri Nüfusu Üzerine Bazı Tespitler", *İzmir Tarihinden Kesitler*, İzmir, p. 13-25.
- Mansel, I. P. (2010). *Levant: Splendour and Catastrophe on the Mediterranean*. London.
- Özlü, N. (2015). "Eksik Tuğlanın Peşinde: Alexandre Vallaury", *Türk Mimarisinde İz Bırakanlar*, C. I, p. 295-310.
- Pace, p. (1999). *Un eclettismo conveniente: l'architettura delle banche in Europa e in Italia, 1788-1925*, Torino.
- Pınar, İ. (2001). "Levant, Levanten, Levantenlik", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, p. 3, p. 53-57.
- Poulimenos, G.- Chatziconstantinou, A. (2018). *The Smyrna Quay: Tracing a symbol of progress and splendour* (Greek language text), Athens.
- Sağlam, I. (2020). *A British Bank in an Imperialist Competition Environment: The National Bank Of Turkey*, Pamukkale University, Institute of Social Sciences Unpublished Doctoral Dissertation. Denizli.
- Schmitt, O. J. (2007). *Les Levantins Cadre de Vie et Identités D'un Groupe Ethno-Confessionnel de L'Empire Ottoman au 'Long' 19e Siècle*. İstanbul.
- Smyrnelis, M. C. (2003). "Coexistence et réseaux de relations à Smyrne aux XVIIIe et XIXe siècles", *Cahiers de la Méditerranée*, 67, p. 111-123.
- Storari, L. (1857). *Guida con Cenni Storici di Smirne*, Torino.
- Yerasimos, p. (2006). "Levanten Kimdir?", *Avrupalı mı Levanten mi?*, (ed. A. Yumul- F. Dikkaya), İstanbul, p. 29-32.
- Yetkin, p. – Serçe, E. (1998). *Kuruluştan Günümüze İzmir Ticaret Borsası Tarihi*, İzmir.
- Yılmaz, p. (2006). "İzmirli Levantenler (17-20. yy.)", *Avrupalı mı Levanten mi?*, (ed. A. Yumul – F. Dikkaya), İstanbul, p. 119-140.
- Zandi-Sayek, p. (2000). "Struggles Over the Shore: Building the Quay of İzmir, 1867-1875", *City and Society*, 12.1, p. 55-78.



Portrait of Abram Sweet Meador

David Welles ft. Jan 27, Smyrna

İZMİR VE LİMANINDA ERMENİLER

Armenians in İzmir and Its Port

Bu tebliğde İzmir'deki Ermeni yerleşiminin oluşumu, Ermenilerin toplumsal yapısı ve bu toplumsal yapı içinde Ermeni tüccarların rolleri ve ticari faaliyetleri ağırlıklı olarak ele alınacaktır. Bu konuda İngilizce, Fransızca, Almanca olarak kaleme alınmış pek çok kaynak bulunmaktadır ancak İngilizce olarak kaleme alınmış bir iki araştırma dışında Ermenice kaynaklara yeteri kadar yer verilmediği görülmektedir. Bu nedenle her başlık sonunda tarihçiler ve araştırmacılar için yararlı olacağı düşünülen Ermenilerin ticaret tarihi, yaşamı ve tüccarları hakkında yayımlanmış belli başlı Ermenice kaynaklara yer verilmiştir. Bu eserlerin tümü Ermenistan Ulusal Kütüphanesi arşivlerinde yer almakta ve kullanıma açıktır.

Ermenilerin Toplumsal Yapısı

Ermeniler tarihte "Armenie" olarak adlandırılan ve aynı zamanda Yüksek Ermenistan Platosu olarak da nitelenen coğrafyada yaşamıştır. Zaman içinde çeşitli nedenlerle bu coğrafyadan ayrılıp pek çok bölgeye yerleşmiş ve kendilerine yeni yerleşim alanları inşa etmişlerdir. İzmir / Smyrna Armenie sınırları içinde yer alan bir yerleşim olmamakla birlikte Smyrna-Armenie ilişkisi belli bir tarihten sonra canlanmaya başlamış, ekonomik ve kültürel açıdan Armenie'nın Batıya açılan önemli kapılarından biri haline gelmiştir. Bu doğrultuda İzmir ve Ermeniler konusu erken tarihlerden itibaren pek çok tarihçinin, coğrafyacının, seyyahın ilgi alanında olmuş, farklı dillerde onlarca araştırma yayına dönüşmüştür. Bu yayınlar arasında Ermenice olarak kaleme alınmış ve yayınlanmış önemli eserler de bulunmaktadır.

In this paper, the formation of the Armenian settlement in İzmir, the social structure of Armenians, the role of Armenian merchants in this social structure, and their commercial activities will be discussed. There are many sources written in English, French, and German on this subject, but it is seen that Armenian sources are not sufficiently included, except for one or two studies written in English. For this reason, at the end of each chapter, the main Armenian sources published on Armenian trade history, life, and merchants, which are thought to be useful for historians and researchers, are included. All of these works are in the archives of the National Library of Armenia and are available for use.

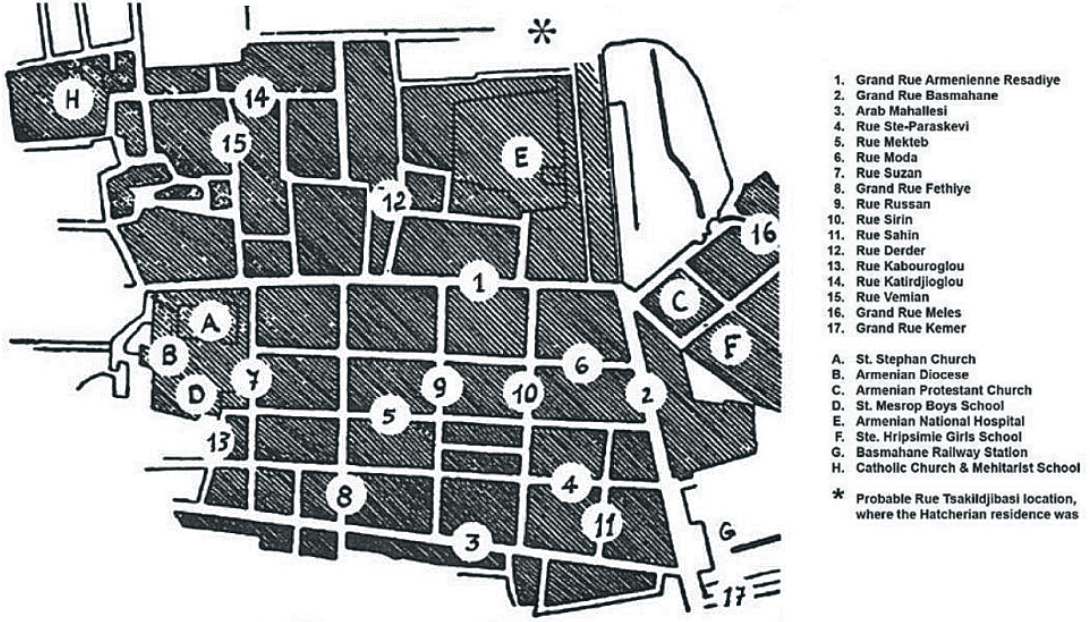
Social Structure of Armenians

Armenians have historically lived in the geography called "Armenie", also known as the Armenian Highlands. Over time, they left this geography for various reasons and settled in many regions and built new settlements for themselves. Although İzmir/Smyrna was not a settlement within the borders of Armenie, the Smyrna-Armenie relationship began to revitalize after a certain date and became one of the important economic and cultural gateways of Armenie to the West. Accordingly, the subject of İzmir and the Armenians has been in the field of interest of many historians, geographers and travelers since the early days, and dozens of researches have been published in different languages. Among these publications, there are also important works written and published in Armenian.

**Zakarya
MİLDANOĞLU**

Mimar ve
araştırmacı.

Architect and
researcher.



Şekil 10. Haynots Planı (İzmir'deki Ermeni Mahallesi)

Figure 10. Haynots Plan (The Armenian neighborhood in İzmir)

Ermenilerin İzmir'e hangi maksatla, ne zaman ve nasıl geldiklerine değinilecek olursa, yapılan araştırmalarda yer alan belgeler, Ermenilerin İzmir'e tek bir seferde, tek bir nedenle, tek bir bölgeden gelmediklerini, farklı tarihlerdeki bir dizi göçler sonucu İzmir ve civarına ulaşarak yerleşim alanları oluşturduklarını göstermektedir. İzmir'deki Ermeni varlığı ilk kez Doğu Roma İmparatoru Mikhail Paleologos (1223-1282) ile Cenovalılar arasında 1261'de imzalanan bir ticaret anlaşmasında yer alır. 1380'de ise, Kadifekale'de Ermenilerin bir şapel ve mezarlıkları olduğu kayıtlara not edilmiştir.

Ermeniler, İzmir'e kitlesel göçler dışında farklı nedenlerle, farklı bölgelerden küçük gruplar halinde de gelirler. Depremler, salgın hastalıklar, yoksulluk, güvenlik gibi gerekçelerle gelmiş ve bölgedeki Ermeni nüfusunu arttırmıştır.

İzmir Ermeni yerleşimin oluşumuna ait ilk kitlesel göç XIV. Yüzyıl'ın sonunda (1375), Kilikya Ermeni Krallığı'nın Memlükler tarafından yıkılması sonucu gerçekleşir. Ardından Safevi Hanedanı I. Şah Abbas'ın (1587-1629) izlediği sürgün ve ticaret politikası, XVI-XVII. Yüzyıl boyunca Celali isyanlarının yol açtığı yağma ve talan, XVIII. Yüzyıl boyunca Osmanlı-İran Savaşları, İsfahan'ın

In terms of when, how and for what purpose Armenians came to İzmir, the documents in the researches show that Armenians did not come to İzmir at a single time, for a single reason and from a single region; they reached İzmir and its surroundings as a result of a series of migrations at different dates and formed settlements. The first mention of the Armenian presence in İzmir appears in a trade agreement signed between the Eastern Roman Emperor Michael Paleologos (1223-1282) and the Genoese in 1261. In 1380, it was recorded that Armenians had a chapel and cemetery in Kadifekale.

In addition to mass migrations, Armenians also came to İzmir in small groups from different regions for different reasons. They came to İzmir for reasons such as earthquakes, epidemics, poverty and security and increased the Armenian population in the region.

The first mass migration related to the formation of the Armenian settlement in İzmir took place at the end of the XIV century (1375) as a result of the destruction of the Armenian Kingdom of Cilicia by the Mamluks. Subsequently, the exile and trade policy pursued by the Safavid dynasty of Shah Abbas I (1587-1629), the looting and pillaging caused by the Jalali rebellions during the XVI-XVII century, the Ottoman-Iranian Wars during the XVIII century, the destruction of Isfahan by the Afghans, and the destruction of the famous Armenian silk trade center of Culfa created



Şekil 11. İzmir'deki Ermeni Mahallesi

Figure 11. The Armenian neighborhood in İzmir

Afganlar tarafından yerle bir edilmesi, Ermenilerin ünlü ipek ticaret merkezi Culfa'nın yok edilmesi gibi hadiseler yeni göç dalgaları yaratır ve Ermenilerin bir kısmı mezkûr sebeplerle Batı Anadolu'ya bilhassa İzmir'e gelip yerleşir. Daha yakın tarihlerde ise, İzmir Aydın Demiryolu inşaatı nedeniyle oluşan işgücü talebine aş ve iş peşinde koşan Tokat, Kayseri, Tiflis, Erzurum gibi pek çok yerleşimden, özellikle gençler ve topraksız köylüler İzmir'e gelerek hanlara yerleşir. Gelenler tüm birikimlerini de İzmir'e taşır.

Ermeniler XI. Yüzyıl'ın başında Rum komşularıyla yaşadıkları toprak anlaşmazlıkları nedeniyle Kadifekale'den ayrılıp günümüzde fuar alanı olarak adlandırılan bölgede geniş araziler satın alıp "Haynots" olarak adlandırılan Ermeni mahallesini kurmuştur. Tarihçiler, seyyahlar bu mahallenin düzgün sokak ve binalarıyla İzmir'in ilk planlı yerleşimi olduğuna işaret etmektedir. Ermenilere ait tüm kurumlar bu mahallede yer alır. Bu mahalle 1845'te büyük bir yangın sonucu tamamen yok olur ve İstanbul'dan gelen Ermeni mimarlar tarafından tekrar planlanır ve inşa edilir. Göçler üzerinde durulmasının ana nedeni bu göçlerin Ermenilerin körfezdeki eğitim, kültür, din ve ticari hayatlarında belirleyici rol oynamasındandır.

new waves of migration and some of the Armenians came to Western Anatolia, especially to İzmir, for the aforementioned reasons. In more recent times, especially young people and landless villagers from many settlements such as Tokat, Kayseri, Tbilisi and Erzurum, who were in search of work, came to İzmir and settled in the commercial buildings in response to the labor demand created by the construction of the İzmir Aydın Railway. They also brought all their savings to İzmir.

At the beginning of the XIth century, Armenians left Kadifekale due to land disputes with their Greek neighbors, bought large tracts of land in the area now called the fairgrounds and established the Armenian neighborhood called "Haynots". Historians and travelers point to this neighborhood as the first planned settlement of İzmir with its neat streets and buildings. All Armenian institutions were located in this neighborhood. This neighborhood was completely destroyed by a great fire in 1845 and was re-planned and rebuilt by Armenian architects from Istanbul. The main reason for focusing on migrations is that these migrations played a decisive role in the educational, cultural, religious and commercial life of Armenians in the gulf.



Şekil 12. Isdepanos Katedrali

Figure 12. Isdepanos Cathedral

Aydın Vilayeti ve Ermeniler

Osmanlı İmparatorluğu din temelli millet sistemine dayanmaktaydı ve Ermeniler de bu sistemde yer almaktaydı. Ermeniler 1863 tarihinde İmparatorluk tarafından onaylanmış “*Ermeni Anayasası ya da Nizamname-i Milleti Ermenian*” olarak adlandırılan yüz elli maddelik bir yasayı uygulamaya koymuş, polis, ordu gibi güvenlik konuları hariç, tüm işlerini bu yasaya göre düzenlemiştir. İdare, merkezi ve bölgesel kurullar aracılığı ile sürdürülmüş ve bu yapı “*Ruhani Önderlik*”, “*Marhasalık*”, “*Piskoposluk bölgesi*” olarak adlandırılmıştır. Bölgesel idare heyetinin başında seçilmiş bir idari kurul yer almıştır. Bu kurulların başında ise, bir piskopos bulunmakta olup hem yerel idare, hem de İstanbul Patrikhanesi aracılığıyla hükümet ile olan tüm ilişkilerin yürütülmesinden sorumlu olmuştur. Nizamnameye göre Osmanlı coğrafyası on yedi piskoposluk bölgesine ayrılmış ve her biri doğrudan İstanbul Ermeni Patrikhanesi’ne bağlı olmuştur. Avrupa’nın Venedik, Livorno, Marsilya, Manchester, Amsterdam gibi bazı merkezleri de İzmir bölgesine bağlıdır. Bölgeler seçimle iş başına gelmiş iki meclis ve bu meclislere bağlı pek çok alt kurula sahip olmuştur. Aydın Vilayeti ve sancakları da bir piskoposluk bölgesiydi ve bir ruhani önderliğe sahipti. Piskoposluk, İzmir Ermenileri ile ilgili evlilik, eğitim, din, gayrimenkul, mahkeme, vergi toplama, hayır işleri gibi pek çok konuyla ilgilenmiş ve bu tür bilgileri detaylı olarak kayıt altına almıştır.



Şekil 13. Mikhitaryan Okulu

Figure 13. Mikhitaryan School

Aydın Province and Armenians

The Ottoman Empire was based on a religion-based nation system and Armenians were also part of this system. In 1863, Armenians implemented a one-hundred-and-fifty-article law called the “*Armenian Constitution or Nizamname-i Milleti Ermenian*”, approved by the Empire and regulated all internal affairs according to this law, except for security issues such as police and army. Administration was carried out through central and regional boards, and this structure was called the “*Spiritual Leadership*”, “*Archiepiscopality*”, “*Diocese*”. The regional administrative board was headed by an elected administrative board. These boards were headed by a bishop who was responsible for all relations with the local administration and the government through the Patriarchate of Constantinople. According to the Constitution, the Ottoman geography was divided into seventeen dioceses, each of which was directly subject to the Armenian Patriarchate of Constantinople. Some European centers such as Venice, Livorno, Marseille, Manchester, and Amsterdam were also subject to the İzmir region. The regions had two elected assemblies and a number of sub-committees subordinate to these assemblies. Aydın Province and its sanjaks were also a diocese and had spiritual leadership. The diocese dealt with many issues related to the Armenians of İzmir, such as marriage, education, religion, real estate, court, tax collection, charity and kept detailed records of such information.

Ermenilerin, dokuzu İzmir Sancağı'nda olmak üzere toplam yirmi üç kiliseleri vardı. Bergama, Kınık, Kırkağaç, Akhisar, Yukarı Manisa, Aşağı Manisa, Kasaba, Denizli, Aydın, Söke, Kuşadası, Bayındır, Ödemiş, Menemen, Akşehir yerleşimleri bu ruhani önderliğe bağlıdır. Ruhani önderlik merkezi, Ermeni mahallesinde yer alan Isdepanos Katedrali idi. Piskoposluk idari binaları, okullar, yaynevleri ve pek çok Ermeni kurumu bu katedralin çevresinde yer almıştır. Katedralin bahçesi aynı zamanda mezarlık olarak kullanılmıştır. Konuyla ilgili Peder Hagop Kosyan mezar taşlarında yer alan kitabeleri kayıt altına alarak İzmir Ermeni yerleşiminin tarihçesine ışık tutan değerli bir çalışma yapmıştır.

Peder Hagop Kosyan 1865'te Erzurum'da doğmuş, ilkokul eğitiminden sonra yüksek tahsilini Viyana'da tamamlamış ve öğretmen olarak İzmir'de görevlendirilmiştir. Uzun yıllar İzmir Mikhitarianlar yatılı okulunda öğretmenlik yapar. Öğretmenliği süresince Aydın Vilayetini karış karış gezmiş, bulunduğu tüm belge ve bilgileri 1899'da iki cilt olarak *Hayk i Zmürnia yev şırçagays* (İzmir ve Civarındaki Ermeniler) başlığıyla yayınlar. Çalışma, Ermeni etnografyasının ve antropolojisinin ilk örneği olarak bir başvuru kaynağı özelliği taşımaktadır.

Piskoposluk meclisleri ve kurulları belirli aralıklarla faaliyet raporları yayımlamıştır. Bu raporlarda döneme ışık tutacak önemli veriler yer almıştır. Aydın ruhani önderliğine ait faaliyet raporları ve bilançolarının yayına dönüşmüş matbu kayıtlarının bir bölümü günümüze ulaşmıştır. Bu raporlarda nüfus bilgileri, eğitim, dini ve sosyal yaşam, yönetim kurullarına ait listeler, gayrimenkuller, hayır kurumları, dernekler, resmi yazışmalar gibi pek çok konu ile ilgili bilgi yer almıştır. Marhasalığın başında ruhani önder, yönetiminde ise seçimle işbaşına gelen, şehrin önde gelen zengin tüccarları, orta sınıf esnaf temsilcileri, basın yayın sahipleri yer almaktaydı. 1881'te yayınlanan raporda yönetim kurulu listesinde Ispartalıyan, Balyozyan, Esayan, Varbedyan gibi İzmir'in önemli Ermeni tüccarlarının yanında ünlü eğitimci Gosdantyan ve yayıncı Madteos Mamauryan'ın da yer aldığı görülmektedir.

İzmir'de Ermenilerin eğitim, din, fakirlere yardım, spor gibi sorunlarını ele alan yirmi üç adet kültür derneği faaliyet göstermiştir. Bu dernekler arasında İzmirli Ermeni aydınlar öncülüğünde kurulan ve İzmir ve çevresinde eğitimi yaygınlaştırma amacı güden Sünyats Derneği'ne ilk yardım

Armenians had a total of twenty-three churches, nine of which were in the Sanjak of İzmir. The settlements of Bergama, Kınık, Kırkağaç, Akhisar, Upper Manisa, Lower Manisa, Kasaba, Denizli, Aydın, Söke, Kuşadası, Bayındır, Ödemiş, Menemen and Akşehir were affiliated with this spiritual leadership. The headquarters of the spiritual leadership was the Istepannos Cathedral in the Armenian quarter. Diocesan administrative buildings, schools, publishing houses and many Armenian institutions were located around the cathedral. The cathedral garden was also used as a cemetery. Father Hagop Kosyan recorded the inscriptions on the tombstones and made a valuable study shedding light on the history of the Armenian settlement of İzmir.

Father Hagop Kosyan was born in Erzurum in 1865, completed his higher education in Vienna after his primary school education and was assigned as a teacher in İzmir. He worked as a teacher in İzmir Mikhitarian boarding school for many years. During his teaching, he traveled every inch of the Aydın province and published all the documents and information he found in 1899 in two volumes under the title *Hayk i Zmürnia yev şırçagays* (Armenians in and around İzmir). The study is a reference source as the first example of Armenian ethnography and anthropology.

Diocesan assemblies and boards published periodic activity reports. These reports contained important data that shed light on the period. Some of the published records of the activity reports and balance sheets of the Aydın spiritual leadership have survived to the present day. These reports contain information on a wide range of topics such as population, education, religious and social life, lists of boards of directors, real estates, charities, associations, and official correspondence. The head of the archiepiscopality was the spiritual leader, and its administration consisted of elected officials, prominent wealthy merchants, representatives of middle-class tradesmen, and media owners. In the report published in 1881, the board of directors included prominent Armenian merchants of İzmir such as Ispartalıyan, Balyozyan, Esayan, Varbeyan, as well as the famous educator Gosdantyan and publisher Madteos Mamauryan.

Twenty-three cultural associations were active in İzmir, addressing Armenian issues such as education, religion, helping the poor, and sports. Among these associations, the first to help the Sünyats Association, which was founded under the leadership of Armenian intellectuals from İzmir and aimed to popularize education in and around İzmir, were Armenian merchants from İzmir who were active in Trieste. In a short period of time,

edenler, Trieste'de faaliyette bulunan İzmirli Ermeni tüccarlar olmuştur. Kısa sürede Trieste tüccarlarından B. Yusufyan, A. Abroyan, K. Apelyan, H. Sarkisyan, Viyana'dan Dadyanlar yanında Bağdat, Tiflis, Bombay gibi yerleşimlerden pek çok tüccar üye olur ve maddi yardımda bulunarak İzmir ve civarında okullar açar.

Aydın Vilayeti Ermeni Kilise, Hastane, Okul ve Yayınları

Aydın Vilayeti'nde Ermenilerin toplam yirmi sekiz okulu vardı. Okulların arazi, inşaat, bakım, onarım giderlerinin neredeyse tamamı Ermeni tüccarlar tarafından karşılanır. Örneğin, arazisi ünlü tüccar Abroyan tarafından satın alınan ve 1799'da açılan Surp Mesrobyan Erkekler Okulu, İzmir'in tüccarlarından Avedis Ekizyan, Krikor Baboyan ve son olarak da Ohannes Efendi Ispartalıyan'ın katkılarıyla birkaç kez yenilenmiştir. Mesrobyan'ın eğitim kadrosunu Paris, Viyana, Londra gibi merkezlerde pedagojik açıdan yetkinleşerek ülkelerine dönen, en az dört dile hâkim olan gençler oluşturmuştur. Okulun kendine ait bir matbaası ve öğrencilerin yayınladığı bir dergileri mevcuttu. Dönemin pek çok klasik eserini Ermenice'ye tercüme ettikleri için "*Tercümanlar Okulu*" olarak da adlandırılmıştır. Ermenilerin, İzmir'in önemli tüccarlarından Ispartalıyan ailesi tarafından 1801'de açılan ve tüm İzmirli'lere sağlık hizmeti veren bir hastanesi de vardı. Bir diğer örnek olan Hripsimyan Kızlar Okulu ise, Viyana'ya yerleşmiş tüccar Hagop Ağa Sarkisyan'ın yardımları ile 1820'de açılır. Kızların eğitimi için özel bir dikkat sarfedilir. Mikhitaryan Okulu Peder Kosyan'ın öğretmenlik yaptığı, kolej düzeyinde yatılı Katolik okuluydu. Okulun öğrencilerini İzmir'e, Ankara'dan göç etmiş olan Ermeni Katolik nüfusu oluşturmaktaydı. Ünlü edebiyatçı Halit Ziya Uşaklıgil de bu okuldan mezun olmuştur.

Tarihçi Arşag Alboyacıyan, ticaret ile Ermeni matbaacılığının gelişimi arasında kopmaz bir ilişki olduğunu belirtir ve basın yayın hayatını bir iktisadi teşebbüs olarak niteler. Ayrıca pek çok uzman, Ermeni aydınlanmasında basın yayının rolünü ele alır. İzmir'de Ermenilere ait on sekiz matbaa, otuz yedi adet süreli yayın bulunuyordu. Edebiyat, sanat, eğitim süreli yayınların değişmez bölümlerini oluşturmuştur. Yayınların hemen tamamının ilk sayfaları dünyanın dört bir yanından gelen haberlere ayrılmıştır. Son sayfalarının tümünü ise, "ticaret" başlığı altında, ticaret dünyasındaki gelişmelere, ürün cinslerine,

Trieste merchants B. Yusufyan, A. Abroyan, K. Apelyan, H. Sarkisyan, Dadyans from Vienna, as well as many merchants from Baghdad, Tbilisi and Bombay became members and opened schools in and around İzmir with financial aid.

Armenian Churches, Hospitals, Schools, and Publications in Aydın Province

Armenians had a total of twenty-eight schools in the province of Aydın. Almost all of the land, construction, maintenance, and repair expenses of the schools were covered by Armenian merchants. For example, the Surp Mesrobyan Boys School, whose land was purchased by the famous merchant Abroyan, opened in 1799, was renovated several times with the contributions of the İzmir merchants Avedis Ekizyan, Krikor Baboyan and finally Ohannes Efendi Ispartalıyan. Mesrobyan's teaching staff was composed of young men who had become pedagogically proficient in centers such as Paris, Vienna, and London and returned home, and who spoke at least four languages. The school had its own printing press and a magazine published by the students. It was also called the "*School of Translators*" because they translated many classical works of the period into Armenian. The Ispartalıyan family, one of the most important merchants of İzmir, also opened a hospital in the Armenian sanjak center in 1801, providing health services to all İzmir residents. Another example, the Hripsime School of Girls, was opened in 1820 with the help of Hagop Ağa Sarkissyan, a merchant who settled in Vienna. Special attention was paid to the education of girls. The Mikhitaryan School was a college-level Catholic boarding school taught by Father Kosyan. The students of the school consisted of the Armenian Catholic population who had migrated to İzmir from Ankara. The famous literary writer Halit Ziya Uşaklıgil also graduated from this school.

Historian Arsag Alboyacıyan notes the unbreakable relationship between trade and the development of Armenian printing and characterizes the press as an economic enterprise. In addition, many experts discuss the role of the press in the Armenian enlightenment. There were eighteen Armenian-owned printing houses and thirty-seven periodicals in İzmir. Literature, art and education were the constant subjects of the periodicals. The first pages of almost all publications were devoted to news from around the world. The last pages were devoted to developments in the world of trade, types of products, prices, and values of currencies under

fiyatlarına ve paraların değerlerine ayırmıştır. Bu matbaaların en tanınmışları Mamuryan ve Dedeyan matbaaları idi. Yayımladıkları kitap ve gazeteler bilinmekteydi. Matbaalar İngilizce, Fransızca, Almanca, Rumca, İbranice, Bulgarca, İtalyanca, Osmanlıca ve Ladino dillerinde yayın yapacak teknik altyapı ve dilbilgisine sahiptir ve yüzlerce kitap basımı gerçekleştirmiştir.

Filoloji, siyaset ve ticaret içeriği ile 1840-1887 tarihleri arasında, kesintisiz kırkyedi yıl yayınlanan *Arshaluys Araradyan* (Ararat Şafağı) ilk sayısında yaptığı duyuru ile gazetenin İstanbul, Bursa, İskenderiye, Kahire, Erzurum, Tebriz, Tiflis, Moskova, Halep, Bağdad, Kalküta, Batavia'da (Endonezya) satış adreslerini yayınladı. Dünyanın önemli merkezlerinden haber ve bilgi sunar. *Arevelyan Mamul* (Doğu Basını) 1871-1922 tarihleri arasında haftalık, aylık aralıklarla özellikle Ermeni edebiyatı, aydınlanması konusunda kesintisiz 51 yıl yayın yaptı.

İzmir Ermenice süreli yayınları 45.000 sayfalık bir birikim oluşturmuştur. Önemli bir kısmı günümüze ulaşmış ulusal arşivde de yerini almıştır. Günümüzde ise, İzmir Kalkınma Ajansı'nın Ömer Durmaz ve İskender Dereli tarafından yayıma hazırlanmış, Ermeni Ressam Boğos Tatikyan'ın ünlü eserinin basımını gerçekleştirmesi, bir ahde vefa örneği olarak tarihteki yerini almıştır. Gerçekleştirilen faaliyetler dikkate alındığında İzmir'de de Ermenilerin bir sermaye-kültür birlikteliğine sahip oldukları ve ticaretle matbaa arasında kopmaz bir ilişki kurduklarını göstermektedir.

Ermenilerin Ticari Yaşamı

Ermenilerin ticaret yaşamı konusuna tarihçiler, coğrafyacılar ve seyyahlar ilgisiz kalamamış ve oldukça erken tarihlerden başlamak üzere pek çok araştırma yapılmış ve yayına dönüşmüştür. Ermeni uzmanlar da bu konuda bir külliyat oluşturacak boyutta ayrıntılı çalışmayı yayın hayatına sunmuştur. Bu yayınların ilk sırasında Ermeni tarihi ve ticareti, ikinci sırada Ermeni ticareti, üçüncü sırada Ermeni kolonileri tarihi ve ticareti, dördüncü sırada Ermeni Patrikhanesi ile ruhani önderliklerine ait yayınlar, son sırada ise Ermenice süreli yayınlarda Ermeni ticareti yer almıştır. Bu yayınlardan bazıları doğrudan konuyla ilgili olmakla birlikte geneli bir ara başlık ve bir bölüm olarak yer almıştır.

the heading "*trade*". The most well-known of these printing houses were the Mamourian and Dedeyan printing houses. They were known for the books and newspapers they published. The printing houses had the technical infrastructure and grammar to publish in English, French, German, Greek, Hebrew, Bulgarian, Italian, Ottoman, and Ladino [Judeo-Spanish] and it printed hundreds of books.

Arshaluys Araradyan (The Dawn of Ararat), which was published for forty-seven years between 1840-1887 with philological, political, and commercial content, published the sales addresses of the newspaper with an announcement in its first issue in Istanbul, Bursa, Alexandria, Cairo, Erzurum, Tabriz, Tbilisi, Moscow, Aleppo, Bagdad, Calcutta, Batavia (Indonesia). *Arevelyan Mamul* (Oriental Press) published for fifty-one years between 1871 and 1922 at weekly and monthly intervals, especially in Armenian literature, on the subject of enlightenment.

İzmir Armenian periodicals amounted to forty-five thousand pages. A significant number of them have survived to the present day and taken their place in the national archive. Today, the İzmir Development Agency's realization of the printing of Bogos Tatikyan's famous work by Ömer Durmaz and İskender Dereli has taken its place in history as an example of loyalty. Considering the activities carried out, it is evident that Armenians in İzmir also had a capital-cultural unity and established an unbreakable relationship between trade and printing.

Commercial Life of Armenians

Historians, geographers, and travelers could not remain indifferent to the commercial life of Armenians, and much research was conducted and published starting from very early dates. Armenian experts have also published detailed studies on this subject to the extent of forming a corpus. In these publications, the topics of Armenian history and trade, Armenian trade, history and trade of Armenian colonies, publications of the Armenian Patriarchate and spiritual leadership, and Armenian trade in Armenian periodicals were covered respectively. While some of these publications were directly related to the topic, most of them were included as a subtitle or a section.

Ermeni Sermayesi, Ermeni Kapitalizmi ve İzmir

Ne oldu, nasıl oldu da Ermeniler çok farklı coğrafyalarda yaşamalarına rağmen ticaret hayatında büyük başarılar elde ettiler? Araştırmacılar, uzmanlar bu soruyu birkaç başlık altında cevapladı.

İlki Ermeni ticaretinin barışçıl bir kimliğe sahip olduğu, köklü bir gelenekle birlikte geniş bir coğrafyada, yaşadıkları ülkelerin toplumsal, ekonomik, kültürel ve siyasal karakterine entegre olarak devam ettiğini söylemek mümkündür. Ayrıca kültür-sermaye birikimliliği, modern bilimi yakalamaları ve en önemlisi de, Ermeni tüccarların bir sermaye birikimi oluşturmaları söz konusu olmuştur.

Tarihe bir göz atıldığında, ticaret dünyasında öne çıkan ticari güçlerin arkasında donanmalar, ordular olduğu görülmektedir. İngiltere, Hollanda, Fransa, İtalya, Rusya gibi ülkelere ait tüccarların Hindistan, Uzak Doğu, Afrika, Amerika gibi coğrafyalardaki ana koruyucuları resmi silahlı güçler olmuştur. Hatta bir dönem Hindistan ticaretine egemen olan Ermeni tüccarları, donanmalarıyla gelen İngiliz tüccarlarının yenilgisine uğrayarak piyasadan çekilmek zorunda bırakılmıştır. Zira Ermeni tüccarlarının yaslanacağı ne donanmaları, ne de orduları vardır.

Ermeni ticaretinin bir diğer özelliği ise, ticaretin ve ticari ürünlerin geniş bir coğrafyada pazarlanması, farklı paraların değerleri, kambiyo, takas, sermaye birikimi, kara ve deniz ticaret hatları bu hatların, coğrafyaların detaylı olarak haritalara yansıtılması, farklı dillere hâkim olma, Yüzyıllar süren ekonomik sistemler ve değişimleri, bu değişimlerin kültür, eğitim, aydınlanma alanındaki yansımaları, matbaacılık faaliyetleri gibi pek çok konuyla yakın ilişkide olmasıdır.

Feodalizmin yıkılmasıyla, klasik, geleneksel ticaret sisteminin yerini, kapitalist ticaret sistem almış ve birkaç Yüzyıl süren pek çok değişimin kapısını aralamıştır. Ermeniler, bu değişimi fark edip yakalayan ilk topluluklardan biridir. Bu değişim ve dönüşümün ilk sırasında ticaret yer almıştır, zira zenginliğin ana kaynağı ve ölçüsü olan toprağın yerini para almaya başlamıştı. Bu dönüşüm Ermeni toplumunun sosyal, siyasal yapısında önemli değişikliklere neden oldu. Orta sınıfın oluşmasını burjuva sınıfı takip etti. Ermeni tüccarları dünyanın ticaret merkezlerinde yer edinerek önemli bir sermaye birikimine sahip olup kısa süreli de olsa Avrupa'nın en varlıklı kesimleri ile boy ölçüşecek

Armenian Capital, Armenian Capitalism, and İzmir

What happened, how did Armenians achieve great success in trade despite living in very different geographies? Researchers and experts have answered this question under several headings.

First of all, it is possible to say that Armenian trade had a peaceful identity, with a deep-rooted tradition, in a wide geography, integrated into the social, economic, cultural, and political character of the countries they lived in. In addition, there was a combination of culture and capital, modern science, and most importantly, Armenian merchants were able to accumulate capital.

A glance at history reveals that the prominent commercial powers in the world of trade had navies and armies behind them. The main protectors of merchants from countries such as England, the Netherlands, France, Italy, and Russia in geographies such as India, the Far East, Africa and America were official armed forces. In fact, Armenian merchants, who once dominated the Indian trade, were forced to withdraw from the market after being defeated by the British merchants who came with their navies. Armenian merchants had neither navies nor armies to lean on.

Another characteristic of Armenian trade was that it was closely related to many issues such as the marketing of trade and commercial products in a wide geography, the values of different currencies, foreign exchange, barter, capital accumulation, land and sea trade lines, the detailed reflection of these lines and geographies on maps, command of different languages, centuries-long economic systems, and their changes, the reflections of these changes in the fields of culture, education and enlightenment, and printing activities.

With the fall of feudalism, the classical, traditional trade system was replaced by the capitalist trade system, opening the door to many changes that lasted several centuries. Armenians were one of the first communities to recognize and embrace these changes. Trade was at the forefront of this change and transformation, as money began to replace land as the main source and measure of wealth. This transformation led to significant changes in the social and political structure of Armenian society. The emergence of the middle class was followed by the bourgeoisie. Armenian merchants gained a foothold in the world's trade centers, accumulated significant capital, and, albeit for a short period of time, attained a wealth that rivaled the wealthiest groups in Europe. This, of course, consists of the accumulation of total Armenian trade not only in İzmir but also in different geographies.

bir zenginliğe kavuşmuştur. Bu elbette sadece İzmir olarak değil, farklı coğrafyalardaki toplam Ermeni ticaretinin birikiminden oluşmaktadır.

Birkaç cümleyle de olsa, Ermeni ticaret yaşamının ana aktörlerine değinmek gerekir. Bu yaşamın ilk aktörleri "*Çelebiler*" olarak adlandırılan aristokratlardan oluşan bir gruptu. Onları Ermenilerin ünlü ticaret merkezi Culfa, Isfahan, Tebriz'de yoğunlaşan ticari ve kültürel yaşama öncülük eden ve ciddi bir sermaye birikimine sahip "Hoca" olarak adlandırılan grup takip etmiştir. *Çelebi ve Hoca*'lar peşi sıra tarih sahnesinden çekilirken yerlerini Ermeni toplumsal yaşamında, aydınlanmasında önemli rolleri olan, devlet yönetiminin pek çok alanında görev üstlenen *Amiralar ve Sarraflar* almıştır. Toplum yönetiminde yer yer *Amiralarla* sorunlar yaşayan, çatışan esnaflar grubu ise, Ermeni üretim ve ticari yaşamının ana aktörlerinden biri olmaya devam etmiştir. İstanbul merkezli Amira sınıfından İzmir'de kimse yoktu, onların yerini mal mülk sahibi zengin tüccarlar, eğitimi destekleyen, basın yayın alanındaki faaliyetleri ile aydın Ermeniler doldurmuştu. Güçlü bir bilgi birikimi ve altyapıya sahip olan bu kesimler, İzmir'de Ermeni toplumsal yapısına öncülük etme başarısını göstermiştir. Ermeni sermaye birikiminin ana kaynağı pek çok ürün yanında özellikle İran ipek ticaretiydi. İran ipeğinin üreticilerden toplanıp kervanlarla taşınması, İzmir ve Halep'te takası veya satışı, Ermeni sermaye birikiminin tohumlarıydı. İzmir'e gelen ham ve işlenmiş İran ipeklileri, Ankara keçi yünü, pamuk Avrupa'nın ticaret merkezlerine gönderilip oradan işlenmiş ürünler, kâğıt, çuha, maden, şeker, kahve gibi mallar getirilmiştir. Bu malların, Anadolu'nun pek çok merkezine ulaştırılmak suretiyle ticareti yapılmıştır. Tanzimat reformları ve hukuki alandaki düzenlemeler ile birlikte yabancı ülkelerle ticari anlaşmaların yapılması, yasakların kalkması Ermeni tüccarlara yeni olanaklar sunmuştur.

İzmir kozmopolit bir merkezdi. İstanbul'dan sonra pek çok ülkenin konsolosluğu, ticari şirketleri İzmir'de de yer alıyordu. Tercüman, hukukçu olarak çalışan Ermeni sayısı az değildi. Süveyş kanalının açılması, ticari anlaşmaların imzalanmasıyla birlikte Fransız, İngiliz, Hollanda ve ABD gemileri Körfeze mal getirmeye başlamıştır. Bu konuda İzmir Ermenice süreli yayınlarında önemli bilgiler bulunmaktadır. Anadolu, Hindistan ticari hatlarını iyi bilen, ellerinde bu hatların detaylı haritaları olan Ermeni tüccarları gelen ürünlerin dağıtılması, pazarlanması konusunda rehberlik yapmaya, bu ülkeler ile ortak şirketler kurmaya başlamıştır.

Even in a few sentences, it is necessary to mention the main actors of Armenian commercial life. The first actors of this life were a group of aristocrats called "*Çelebiler*". They were followed by the so-called "Hoca" group, who mostly settled in the famous Armenian commercial centers of Culfa, Isfahan, and Tabriz, pioneered commercial and cultural life and accumulated significant capital. As *Çelebi* and *Hoca* left the stage of history one after the other, they were replaced by *Amiras and Sarrafs*, who played important roles in Armenian social life and enlightenment, and were involved in many areas of state administration. The group of artisans, who sometimes had problems and conflicts with the Amiras in the administration of the community, continued to be one of the main actors of Armenian production and commercial life. In İzmir, there was no one belonging to the Istanbul-based Amira class; their place was filled by wealthy merchants who owned property, and enlightened Armenians who supported education and were active in the press and media. These groups, with strong knowledge and background, succeeded in pioneering the Armenian social structure in İzmir. The main source of Armenian capital accumulation was the Persian silk trade, among many other products. The collection of Iranian silk from producers, its transportation by caravans, and its exchange or sale in İzmir and Aleppo were the seeds of Armenian capital accumulation. The raw and processed Persian silk, Ankara goat wool, and cotton that arrived in İzmir were sent to the trading centers of Europe, and from there, processed goods such as paper, paper goods, leather, metals, sugar, and coffee were brought back. These goods were transported to many centers in Anatolia and traded. With the Tanzimat reforms and legal arrangements, the conclusion of commercial agreements with foreign countries and the lifting of prohibitions offered new opportunities to Armenian merchants.

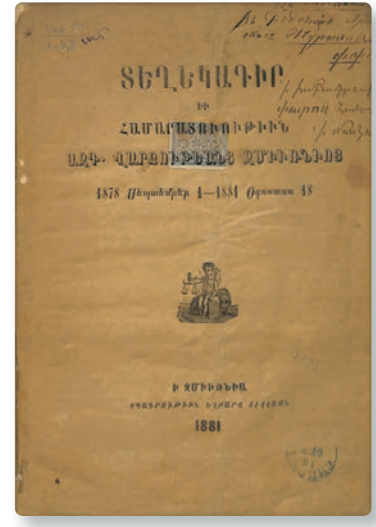
İzmir was a cosmopolitan center. After Istanbul, İzmir was home to the consulates and commercial companies of many countries. Armenians working as translators and lawyers were not few. With the opening of the Suez Canal and the signing of commercial agreements, French, British, Dutch and US ships began to bring goods to the Gulf. İzmir Armenian periodicals contain important information on this subject. Armenian merchants, who were very familiar with the Anatolian and Indian trade routes and had detailed maps of these routes, began to guide the distribution and marketing of incoming goods and to establish joint companies with these countries.



Şekil 14. Kidutyun Vacaraganutyun
Figure 14. (Ticaret Bilimi / Guide to Measurements)



Şekil 15. Turkahayots Hin Vacaraganutyun
Figure 15. Turkahayots Hin Vacaraganutyun
(Türkiye Ermenileri Eski Ticaretleri ve Tüccarları / Ancient Trade and Merchants of the Armenians of Turkey)



Şekil 16. Değagakir Yev Hamaradivutyun, Azkayin Varçutyun Zmürnio, (İzmir Ermeni Yönetimi Rapor ve Muhasebesi / İzmir Armenian Administration Report and Accounting)

Ermeni Ticaretinin Özellikleri

Ermeni tüccarların başarılı olmalarının diğer bir nedeni köklü bir geleneğe sahip olmaları, bu gelenekte sermaye-kültür işbirliğinin önemli bir rol oynamasıdır. Ermeniler, ticareti öncelikle bir sanat olarak görüp bir bilim olarak ele almıştır. Tüccarların gelişen, dönüşen bu süreçle ilgili bilgilendirilmeleri, eğitilmeleri için bir dizi yayın gerçekleştirilmiştir. Bu gelenek, Yüzyıllar boyu kuşaktan kuşağa aktarılmıştır. Bu geleneğin yaşatılmasında, yayınların gerçekleştirilmesinde üst düzey Ermeni dini kurumlarının da katkıları olmuştur.

1675'te Marsilya'da tüccarlar için yayımlanan *Arhesd Hamaroğutyun Ampoğç yev Gadaryal* (Tam ve Mükemmel Hesap Sanatı) adlı kitap, Ermeni ticaret adamları için çok geniş bir coğrafyada iş ahlakı, güvenilir olma açısından bir kılavuz olmuştur. 1695 yılında basılan *Hamadaradz Aşkharatsuyt* (Kapsamlı coğrafya) ticaret dünyası ile ilişkilidir ve tüccarların, özellikle Ermeni tüccarların kullanımı için basıldığı belirtilmiştir. Bu haritanın bir kopyasının İzmir Mesrobyan Okulu'nda bulunması ve 1922 tarihine kadar varlığını koruması, İzmir Ermeni tüccarlarının tüm bu gelişmelerden haberdar olduğu, takip ettikleri anlamına gelmektedir. 1699'da Amsterdam'da, ticaret adamları için basılan her tür ağırlık, ölçü, para birimiyle ilgili *Kantz Çapo* (Ölçüler Kılavuzu)

Characteristics of Armenian Trade

Another reason for the success of Armenian merchants was that they had a deep-rooted tradition in which capital-culture cooperation played an important role. Armenians primarily considered trade as an art and approached it as a science. A series of publications were produced to inform and educate merchants about this evolving and transforming process. This tradition has been passed down from generation to generation for centuries. High-level Armenian religious institutions also contributed to the survival of this tradition.

The publication *Arhesd Hamaroğutyun Ampoğç yev Gadaryal* (The Art of Complete and Perfect Calculation) for merchants, published in Marseille in 1675, served as a guide for Armenian merchants in terms of business ethics and credibility in a wide geography. Published in 1695, *Hamadaradz Aşkharatsuyt* (Comprehensive Geography) was related to the world of commerce and was printed for the use of merchants, especially Armenian merchants. The presence of a copy of this map in the Mesrobyan School in İzmir and its preservation until 1922 means that the Armenian merchants of İzmir were aware of and followed all these developments. The *Kantz Çapo*, a handbook on all kinds of weights, measures, and currencies, published in Amsterdam in 1699 for merchants, points out that trade and profit-making are subject to law and cannot

adlı el kitabı ticaretin, kar elde etmenin bir yasaya bağlı olduğuna, vahşi bir gelişme olamayacağına işaret eder. 1848'de Viyana'da yayınlanan *Kidutyun Vacaraganutyun* (Ticaret Bilimi), 1860'ta Paris'te yayınlanan *Vacaraganutyun Nakniyats* (Atalarımızın Ticaret Tarihi), 1883'te Tiflis'te genç tüccarlar için *Tsernrag Arevdragan Haşvararutyun* (Ticari Hesaplamalar için Öneriler) bu köklü geleneğin sadece birkaç örneğidir.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde öncelikle İstanbul'da pek çok benzer yayın bulunmaktadır. 1902'de İzmir'de yayınlanan Dünya, Avrupa, Asya, Afrika, Amerika, Denizler ve Dünyanın Ana Ticaret Yollarını ara başlıkları altında *Arevdragan-Dindesagan Aşklarh* (Ticaret ve Ekonomi Dünyası), 1908'de İstanbul'da yayınlanan *Turkahayots Hin Vacaraganutyunn yev Vacaragannk* (Türkiye Ermenileri Eski Ticaretleri ve Tüccarları) dikkat çekici eserlerdir.

Ermenistan-Türkiye ilişkilerinin iyileştirilmesi programı çerçevesinde, 2012 tarihinde Ermenice ve Türkçe olarak yayınlanan "XV. Yüzyıl'dan 1915'e Günümüz Türkiye'sinde Ermenilerin Ticari-Ekonomi Faaliyetleri, Toplu Belgeler" başlıklı zengin bir içeriğe sahip yayın ise, bu köklü geleneğin son halkasıdır. Bu yayında Anadolu'nun kırk şehrinde yer alan Ermeni tüccarları, finans şirketleri, işletmeler, fabrikalar, üretimleri konusunda detaylı bilgi bulunmaktadır.

Ermenilerin ticaret tarihi, yaşamı ve tüccarları hakkında yayınlanmış ve literatürde yer alan fazla sayıda İngilizce, Fransızca, Almanca, Rusça kaynak da bulunmaktadır. Bu tebliğde tarihçiler ve araştırmacılar için yararlı olacağı düşünülen Ermenice olarak yayınlanmış kısa bir kaynakça da yer almaktadır. Bu eserlerin tümü Ermenistan Ulusal Kütüphanesi arşivlerinde yer almakta ve kullanıma açıktır.

Aydın Vilayeti Ermeni Tüccarları

Peder Hagop Kosyan "İzmir ve Civarındaki Ermeniler" adlı eserinde İzmir Ermeni tüccarlar ve esnaflarına ait sınıflandırılmış ayrıntılı bir listeye yer vermiştir. H. Kosyan ticaretle uğraşan Ermenilerin tümünü servetlerine ve niteliklerine göre sınıflandırmıştır. Kosyan bu bilgileri sahadaki tespitleri ve özellikle Ermeni ruhani önderliği yazılı kayıtlarından derlediğini ifade eder.

Kosyan ilk sırada meşhur mal mülk sahiplerine, hanedanlara yer verir ve bir alt basamakta ayrı başlıklar altında birinci, ikinci, üçüncü sınıf manifatura tüccarlarını listeler. Listesine ayrı bir

be a wild development *Kidutyun Vacaraganutyun* (The Science of Commerce)(Commercial Science) published in Vienna in 1848, *Vacaraganutyun Nakniyats* (The History of the Trade of Our Ancestors) published in Paris in 1860, *Tsernrag Arevdragan Haşvararutyun* (Suggestions for Commercial Calculations) for young merchants published in Tbilisi in 1883 are just a few examples of this long tradition.

There were many similar publications during the Ottoman Empire, mostly in Istanbul. *Arevdragan-Dindesagan Aşklarh* (World of Trade and Economy), published in İzmir in 1902 under the subtitles World, Europe, Asia, Africa, Africa, America, Seas, and the World's Main Trade Routes, and *Turkahayots Hin Vacaraganutyunn yev Vacaragannk* (Armenians of Turkey: Ancient Trade and Merchants), published in Istanbul in 1908, are noteworthy works.

The publication "*Commercial-Economic Activities of Armenians in Modern Turkey from the XVth Century to 1915, Collected Documents*", published in Armenian and Turkish in 2012 within the framework of the program for the improvement of Armenia-Turkey Relations, is the last part of this long-standing tradition. This publication provides detailed information on Armenian merchants, finance companies, businesses, factories, and production in forty cities of Anatolia.

There are also a large number of English, French, German and Russian sources on Armenian trade history, life and merchants that have been published and are available in the literature. This paper also includes a short bibliography published in Armenian, which will be useful for historians and researchers. All of these works are in the archives of the National Library of Armenia and are available for use.

Armenian Merchants of Aydın Province

Father Hagop Kosyan in his work "*Armenians in Izmir and its Vicinity*" included a detailed categorized list of the Armenian merchants and tradesmen of Izmir. H. Kosyan categorized all Armenians engaged in trade based on their wealth and qualifications. Kosyan states that he compiled this information from field observations and especially from the written records of the Armenian spiritual leadership.

Kosyan first lists famous property owners and dynasties and then lists first, second and third-class texting merchants under separate headings. He continues his list with cotton, wheat, fig, raisin, and opium merchants

başlık altında pamuk, buğday, incir, kuru üzüm ve afyon tüccarları; altın telli dokuma (sırma), çiçekli başörtü, tül bent ve şal tüccarları ile devam eder. Ardından perakendecileri kategorize ederek kapsamlı bir döküme de yer verir. Bu listesini hukuki sorunların eksik olmadığı İzmir’de, özellikle uluslararası ticaret hukukuna vakıf Ermeni avukatlar, sağlık alanında hizmet veren doktorlar, gazeteciler gibi serbest meslek sahipleri ardından, kilise görevlileri ile listeyi sonuçlandırır. Kosyan’ın bu çalışmasında, vilayetin her bir sancağı için de benzer bilgilere yer verir.

Meşhur Mal Mülk Sahipleri

Hovsep Çelebi Yusufyan, Krikor Kuyumcuyan, İspartalyan Kardeşler, Avedikyan Kardeşler, Zareh Taktakyan, Tovmas Tovmasyan, Garabet Arabyan, Garabet Balyozyan, Garabet Serçoyan, Ğugas Yesayan, Madteos Balyozyan, Manuk Çakçıyan, Movses Tevyan, Harutyım Kuyuncuyan, Hagop Vemyan, Haruttyun Voskanyan, Hovhannes Parseğyan, Bedros Bakırcıyan, Boğos Gosdantyan.

Birinci Sınıf Manifatura Tüccarları

“Papazyan-Andonyan Şirketi”, “Yaldızçıyan-Odabaşyan Şirketi” (İstanbul), Avedikyan Kardeşler, Kuyumcuyan Kardeşler, Topalyan Kardeşler, Sukiasyan Kardeşler, İspartalyan Kardeşler, “Yesayan-Bergamalyan Şirketi”, Takvor İspartalyan, Garabet Arabyan, Garabet Hagopyan, Hampartsum Hampartsumyan, Nazaret Gürünyan, Bedros Bakırcıyan, “Sarkis Sivrisaryan ve Şirketi”, İstapan İplikçıyan, Dikran İplikçıyan.

İkinci Sınıf Manifatura Tüccarları

Karnig Artarmorukyan, Dadamyan Kardeşler, Odabaşyan Kardeşler (Kayserili), Yetvard Karakaş (İstanbul), Alaverdyan Kardeşler (Kayserili), Hayg Elmasyan, “Mağakyan-İzmirliyan”, Mesrob Papazyan, “Misak Panosyan Şirketi” (Kayserili), Hagop Papazyan, Hagop Gümüşyan, Sarkis Artarmorukyan, Dikran Artarmorukyan, Dikran Kasparyan (Kayserili), “Sarkis Sukiasyan ve Şirketi”, Onnik Yeğiyazaryan (Kayserili).

Üçüncü Sınıf Manifatura Tüccarları

Artin Yeramyanyan, Artin Tokatlıyan, Avedis Kasparyan, Avedis Khaçaduryan, Çakırcıyan Kardeşler, “Tekeyan ve Sağırıyan Şirketi”, Khaçadur Avakyan, Mihran Boğosyan, Hovhannes Şahinyan, Hovhannes Babayan, Hagop Garabedian, Harutyun Nevşehirliyan, Sarkis Kuyumcuyan, Sirag Boğosyan.

under a separate heading, and merchants of gold-stranded weaving, floral headscarves, muslin, and shawls. He then categorizes retailers and includes a comprehensive breakdown. He concludes his list with a list of Armenian lawyers, especially Armenian lawyers who were well-versed in international commercial law in İzmir, a city with numerous legal problems, doctors in the field of health care, journalists, and then church officials. Kosyan’s work also includes similar information for each sanjak of the province.

Famous Property Owners

Hovsep Çelebi Yusufyan, Krikor Kuyumcuyan, İspartalyan Brothers, Avedikyan Brothers, Zareh Taktakyan, Tovmas Tovmasyan, Garabet Arabyan, Garabet Balyozyan, Garabet Serçoyan, Ğugas Yesayan, Madteos Balyozyan, Manuk Çakçıyan, Movses Tevyan, Harutyım Kuyuncuyan, Hagop Vemyan, Haruttyun Voskanyan, Hovhannes Parseğyan, Bedros Bakırcıyan, Boğos Gosdantyan.

First Class Textiles Merchants

“Papazyan-Andonyan Company”, “Yaldızçıyan-Odabaşyan Company” (from Istanbul), Avedikyan Brothers, Kuyumcuyan Brothers, Topalyan Brothers, Sukiasyan Brothers, İspartalyan Brothers, “Yesayan-Bergamalyan Company”, Takvor İspartalyan, Garabet Arabyan, Garabet Hagopyan, Hampartsum Hampartsumyan, Nazaret Gürünyan, Bedros Bakırcıyan, “Sarkis Sivrisaryan ve Company”, İstapan İplikçıyan, Dikran İplikçıyan.

Second Class Textiles Merchants

Karnig Artarmorukyan, Dadamyan Brothers, Odabaşyan Brothers (from Kayseri), Yetvard Karakaş (from Istanbul), Alaverdyan Brothers (from Kayseri), Hayg Elmasyan, “Mağakyan-İzmirliyan”, Mesrob Papazyan, “Misak Panosyan Company” (from Kayseri), Hagop Papazyan, Hagop Gümüşyan, Sarkis Artarmorukyan, Dikran Artarmorukyan, Dikran Kasparyan (from Kayseri), “Sarkis Sukiasyan ve Company”, Onnik Yeğiyazaryan (from Kayseri).

Third Class Textiles Merchants

Artin Yeramyanyan, Artin Tokatlıyan, Avedis Kasparyan, Avedis Khaçaduryan, Çakırcıyan Brothers, “Tekeyan and Sağırıyan Company”, Khaçadur Avakyan, Mihran Boğosyan, Hovhannes Şahinyan, Hovhannes Babayan, Hagop Garabedian, Harutyun Nevşehirliyan, Sarkis Kuyumcuyan, Sirag Boğosyan.

Pamuk, Buğday, İncir, Kuru Üzüm ve Afyon Tüccarları

Aram Hampartsumyan, Armenak Akçeliyan, Avedis Köleyan, Kaspar Yeğvartyan, Kevork Celepyan, Elmasyan Kardeşler, Tavityan Kardeşler, Zakyan Kardeşler, Yeseyan Kardeşler, Şirinyan Kardeşler (Afyonkarahisarlı), Arevyan Kardeşler, Varbetyan Kardeşler, Simonyan Kardeşler, Ohanyan Kardeşler, Levon Mıgırdıçyan (Nahçıvanlı), Loğofet Balyozyan, Khaçadur Zakyan, Garabet Arabyan, Gülbenk Gürinyan, Gosdant Skuyayan, Madteos Balyozyan (Kayserili), Mihran Zambakçıyan (Kayserili), Mihran Papazyan, Hagopcan Balıkçıyan, Hagop Dilsizyan, Harutyun Keklikyan, Bağdasar Cermakyan, Rupen Ağaşaryan.

Perakendeciler

Varbedyan Kardeşler, Mıgırdıç Atamcanyan, Hagop Atamcanyan, Hovsep Mağazacıyan, Sarkis Avakyan.

Altın Teli Dokuma (Sırmacı) Tüccarları

Arakel Papazyan, Movses Tevyan, Sarkis Hampartsumyan, Sarkis Bıdımıyan, Stepan Celepyan.

Çiçekli Başörtü, Tülbent ve Şal (Yazmacı, Tülbentçi) Tüccarları

Artin Manuelyan, Kevork Panosyan (Kayserili), Kasparyan Kardeşler (Fabrika sahipleri), Eligüzelyan Kardeşler, Takvor Ğazarosyan, Garabet Hagopyan, Hayrabet Papazyan, Mıgırdıç Mağakyan, Mihrtad Ğazarosyan, Nerses Kasparyan, "Şirinyan ve Şirketi", Sarkis Ğazarosyan, "S. Sivrisaryan ve Şirketi" (Fabrika sahipleri), □□an Baklavacıyan (Fabrika sahibi), □□ancan Kalustyan, Kırkağaçlıyan, □□evon Mıgırdıçyan, Keresteciyan (Fabrika sahibi).

İnşaat Malzemesi Tüccarları

Apraham Bergamalyan, Kalust Papazyan, Karnig Sarafyan, Manuk Çakıcıyan.

Yiyecek Tüccarları

Şeritçiyen Kardeşler, Mağakyan Kardeşler, Melkon Kasparyan, Hagop Uncuyan.

Kuyumcular

Ağaton Garigyan, Aram Torkomyan, Avedis Melikyan, Krikor Lokmagözyan, Takvor Movsesyan, Khaçadur Garigyan, Garabed Akdaryan, Garabed Halacyan, Gülbeser Krikoryan, Hayg Araboğluyan, Mıgırdıç Eseyan, Movses Akdaryan, Hagop Minasyan, Hovhannes Parseğyan, Hovhannes Cezayiryan, Sarkis Kazezyan, Sarkis Uncuyan, Vartan Vartanyan.

Cotton, Wheat, Fig, Raisin and Opium Merchants

Aram Hampartsumyan, Armenak Akçeliyan, Avedis Köleyan, Kaspar Yeğvartyan, Kevork Celepyan, Elmasyan Brothers, Tavityan Brothers, Zakyan Brothers, Yeseyan Brothers, Şirinyan Brothers (from Afyonkarahisar), Arevyan Brothers, Varbetyan Brothers, Simonyan Brothers, Ohanyan Brothers, Levon Mıgırdıçyan (from Nakhcevan), Loğofet Balyozyan, Khaçadur Zakyan, Garabet Arabyan, Gülbenk Gürinyan, Gosdant Skuyayan, Madteos Balyozyan (From Kayseri), Mihran Zambakçıyan (from Kayseri), Mihran Papazyan, Hagopcan Balıkçıyan, Hagop Dilsizyan, Harutyun Keklikyan, Bağdasar Cermakyan, Rupen Ağaşaryan.

Retailers

Varbedyan Brothers, Mıgırdıç Atamcanyan, Hagop Atamcanyan, Hovsep Mağazacıyan, Sarkis Avakyan.

Gold Wire Weaving (Glazing) Merchants

Arakel Papazyan, Movses Tevyan, Sarkis Hampartsumyan, Sarkis Bıdımıyan, Stepan Celepyan.

Merchants of Floral Headscarves, Muslin and Shawls (Sellers of these head coverings)

Artin Manuelyan, Kevork Panosyan (from Kayseri), Kasparyan Brothers (Factory owners), Eligüzelyan Brothers, Takvor Ğazarosyan, Garabet Hagopyan, Hayrabet Papazyan, Mıgırdıç Mağakyan, Mihrtad Ğazarosyan, Nerses Kasparyan, "Şirinyan and Company", Sarkis Ğazarosyan, "S. Sivrisaryan and Company" (factory owners), □□an Baklavacıyan (factory owner), □□ancan Kalustyan, Kırkağaçlıyan, □□evon Mıgırdıçyan, Keresteciyan (factory owner).

Building Material Traders

Apraham Bergamalyan, Kalust Papazyan, Karnig Sarafyan, Manuk Çakıcıyan.

Food Merchants

Şeritçiyen Brothers, Mağakyan Brothers, Melkon Kasparyan, Hagop Uncuyan.

Jewelers

Ağaton Garigyan, Aram Torkomyan, Avedis Melikyan, Krikor Lokmagözyan, Takvor Movsesyan, Khaçadur Garigyan, Garabed Akdaryan, Garabed Halacyan, Gülbeser Krikoryan, Hayg Araboğluyan, Mıgırdıç Eseyan, Movses Akdaryan, Hagop Minasyan, Hovhannes Parseğyan, Hovhannes Cezayiryan, Sarkis Kazezyan, Sarkis Uncuyan, Vartan Vartanyan.

Yorgancılar

Kapriyel Şahinyan, Yeprem Kasparyan, Hayg Zanigyan, Mıgırdiç Ananyan, Mıgırdiç Sandalcıyan, Minas Dayı, Murad Sarkisyan, Hagop Yeramyanyan, Hovhannes Berigyan, Bağdasar Cermagyan.

Saatçılar

Armenak Karakaşyan (tüccar), Ardaşes Palancıyan, «Karakaşyan ve Zmürnagesyan Şirketi» (tüccar), Kevork Halepyan, Yesayi Tavityan, Takvor Demirbaşyan, Hovhannes Hagopyan, Boğos Tavityan, Simon Simonyan.

Terziler

Ardaşes Tarinyan, Avedis Der Kevorkyan, Kevork Keşişyan (giyim tüccarı), Garabed Palancıyan, Hekna Kibritiyan, Hovhannes Ananyan, Boğos Abrahamyan, Isdepan Baronyan, Vartan Mikayelyan.

Berberler

Aramayis Matigyan, Ardaşes Anhokyan, Krikor Bedrosyan, Mardiros Yepremyan, Hovhannes Mardirosyan, Bedros Nefliyan.

Demirciler

Artin Macaryan, Khaçadur Ödemişli, Manuyel Takvoryan, Sarkis Hovhannesyan, Isdepan Avedisyan.

Ayakkabıcılar

Amca Boğos Ohanyan, Krikor Palabıyık, Krikor Der Mıgırdiçyan, Garabed Parizien, Garabed Movsesyan, Misak Eseryan, Harutyun Gogoçyan, Nişan Keşgekyan (Deri tüccarı).

Marangozlar

Azniv Antreasyan, Harutyun Hüsisyan, Harutyun Malyan, Hagop Varyemezyan, Rupen Kıyıcıyan, Setrag Yerganyan, Apel Haparsumyan (Kereste tüccarı).

Eczacılar

Zareh Şınarhavor, Bedros Yağubyan, Civan Kaltacıyan (Kayserili), Hagop Camcıyan (Kayserili).

Doktorlar

Arakel Celebyan (Cerrah), Boğos Gosdantyan, Rupen Uncuyan (İstanbul), Dikran İspartalıyan, Dikran Pilibosyan (Kayserili), Bayan Anna Depanyan (Doğum doktoru).

Avukatlar

Kevork Bubli, Krikor Çilingiryan, Kasbar Tokatlıyan, Mardiros Yazıcıyan (Arabgirli), Harutyun Aharonyan, Margos Mamuryan, Maksud Boğosyan,

Duvet Sellers

Kapriyel Şahinyan, Yeprem Kasparyan, Hayg Zanigyan, Mıgırdiç Ananyan, Mıgırdiç Sandalcıyan, Minas Dayı, Murad Sarkisyan, Hagop Yeramyanyan, Hovhannes Berigyan, Bağdasar Cermagyan.

Clockmakers

Armenak Karakaşyan (merchant), Ardaşes Palancıyan, «Karakaşyan and Zmürnagesyan Company» (merchant), Kevork Halepyan, Yesayi Tavityan, Takvor Demirbaşyan, Hovhannes Hagopyan, Boğos Tavityan, Simon Simonyan.

Tailors

Ardaşes Tarinyan, Avedis Der Kevorkyan, Kevork Keşişyan (clothing merchant), Garabed Palancıyan, Hekna Kibritiyan, Hovhannes Ananyan, Boğos Abrahamyan, Isdepan Baronyan, Vartan Mikayelyan.

Barbers

Aramayis Matigyan, Ardaşes Anhokyan, Krikor Bedrosyan, Mardiros Yepremyan, Hovhannes Mardirosyan, Bedros Nefliyan.

Blacksmiths

Artin Macaryan, Khaçadur Ödemişli, Manuyel Takvoryan, Sarkis Hovhannesyan, Isdepan Avedisyan.

Shoemakers

Amca Boğos Ohanyan, Krikor Palabıyık, Krikor Der Mıgırdiçyan, Garabed Parizien, Garabed Movsesyan, Misak Eseryan, Harutyun Gogoçyan, Nişan Keşgekyan (Leather merchant).

Carpenters

Azniv Antreasyan, Harutyun Hüsisyan, Harutyun Malyan, Hagop Varyemezyan, Rupen Kıyıcıyan, Setrag Yerganyan, Apel Haparsumyan (timber merchant).

Pharmacists

Zareh Şınarhavor, Bedros Yağubyan, Civan Kaltacıyan (from Kayseri), Hagop Camcıyan (from Kayseri).

Doctors

Arakel Celebyan (Surgeon), Boğos Gosdantyan, Rupen Uncuyan (from Istanbul), Dikran İspartalıyan, Dikran Pilibosyan (from Kayseri), Bayan Anna Depanyan (Obstetrician).

Lawyers

Kevork Bubli, Krikor Çilingiryan, Kasbar Tokatlıyan, Mardiros Yazıcıyan (form Arabgir), Harutyun Aharonyan, Margos Mamuryan, Maksud Boğosyan, Harutyun

Harutyun Baharyan, Nazaret Hilmi, Bedros Tekatliyan (Kayserili), Boğos Vartyan (Eginli), Isdepan Akcalyan, Vahan Bardizbanyan, Dikran Kağdağlıyan, Takvor Pilibosyan, Rupen Bardizbanyan, Sarkis Şahinyan.

Gazeteci, Muhabirler

Avedis Divrigyan, Krikor Çilingiryan, Krikor Hagopyan, Kevork Khorasancıyan, Hrant Mamuryan, Madteos Mamuryan, Mihran Varbedyan, Mesrob Nubaryan, Nişan Mirzai Rupen Vorperyan, Sarkis Balabanyan, Isdepan Vosganyan, Dikran Kasbaryan, Bayan Takuhi Khancıyan.

Surp Isdepanos Kilisesi Kalıcı Papazları

Başpapaz Der Hovhannes Minasyan (Kırkağaçlı), Der Tavit Ohanyan, Der Harutyun Yeğvartyan, Der Khaçadur Vartanyan (Akhalkalaklı), Der Karnig Kevork, Der Mgrdiç Krikoryan, Der Mıgırđiç Aslanyan, Der Kapriyeli Khaçaduryan (Bursalı), Der Hagop Hagopyan (Kayserili).

Karataş Surp Garabed Kilisesi Kalıcı Papazı

Der Apraham Manigyan (Bandırmalı)

Kordelio Surp Asdvadzadzin Kilisesi Kalıcı Papazı

Der Huseg Manigyan (Bandırmalı).

Bornabad Surp Haç Kilisesi Geçici Papazı

Der Ğevont Dzağigyan (Mısırlı)

Baharyan, Nazaret Hilmi, Bedros Tekatliyan (from Kayseri), Boğos Vartyan (from Egin), Isdepan Akcalyan, Vahan Bardizbanyan, Dikran Kağdağlıyan, Takvor Pilibosyan, Rupen Bardizbanyan, Sarkis Şahinyan.

Journalists, Reporters

Avedis Divrigyan, Krikor Çilingiryan, Krikor Hagopyan, Kevork Khorasancıyan, Hrant Mamuryan, Madteos Mamuryan, Mihran Varbedyan, Mesrob Nubaryan, Nişan Mirzai Rupen Vorperyan, Sarkis Balabanyan, Isdepan Vosganyan, Dikran Kasbaryan, Bayan Takuhi Khancıyan.

Permanent Pastors of Surp Istepannos Church

High Priest Der Hovhannes Minasyan (from Kırkağaç), Der Tavit Ohanyan, Der Harutyun Yeğvartyan, Der Khaçadur Vartanyan (from Akhalkalak), Der Karnig Kevork, Der Mgrdiç Krikoryan, Der Mıgırđiç Aslanyan, Der Kapriyeli Khaçaduryan (from Bursa), Der Hagop Hagopyan (from Kayseri).

Permanent Pastor of Karataş Surp Garabed Church

Der Apraham Manigyan (from Bandırma)

Permanent Pastor of Kordelio Surp Asdvadzadzin Church

Der Huseg Manigyan (from Bandırma).

Interim Pastor of the Bornabad Surp Church of the Holy Cross

Der Ğevont Dzağigyan (Egyptian)



Marchand Armenien.

*Sous ce faux nom d'Armenien, En Liqueurs surpasser procope,
Paris On me croit courir dans l'Europe ; Et vendre bien cher, un gros rien.*

A Paris chez N. Bonnart, rue S^t Jacques à l'église, avec privil.

Ermeni Kolonilerinde /Yerleşimlerinde İzmir Ticaret Adamları

Daha önce ifade edilen sebeplerle yaşanan göçler sonucu Ermeniler İzmir, İstanbul gibi merkezlere ve dünyanın dört bir yanına dağılarak, ana ticaret hatları ve çevresindeki merkezlere yerleşmeye başlamıştır. Zaman içinde ticaret, kültür, eğitim, basım yayın gibi pek çok konuda gelişme göstererek birer koloniye dönüşmüştür. Bu kolonilerdeki her türlü faaliyetlerini kayıt altına almış ve matbu raporlar olarak yayınlamışlardır.

İzmir Ermenileri özellikle ticaret adamları, Ermeni kolonileriyle ilişkiye geçerek bizzat pek çok ülkeye giderek şirketler kurmuştur. Hindistan, İran, Rusya, Mısır, Suriye, İngiltere, Etiyopya, Amerika kıtası, az ya da çok hemen hemen Avrupa'daki tüm ülkelerin ticari yaşamlarına katılmışlardır. Her bir Ermeni kolonisinin tarihçesi ve faaliyetleri ile ilgili el altı kaynağı oluşturacak düzeyde Ermenice matbu yayın vardır. Ayrıca yurt dışı ve yurt içindeki Ermenice süreli yayınları tarandığında, İzmirli Ermeni tacirlerin Avrupa'nın ticari merkezleri ile doğrudan ilişkide oldukları, ticari şirketler, dini ve eğitim tesisleri kurdukları, basım yayın faaliyetinde buldukları, o kolonilerin resmî kurumlarında görev aldıklarına dair pek çok bilgi belge bulunmaktadır. Burada bilhassa Avrupa kıtasında yer alan ve İzmir ile ilişkisi olan bir iki koloniyi örneklenmeye çalışılacaktır.

İngiltere, Manchester, Liverpool, Londra

İngiltere, Ermeniler ile erken tarihlerden itibaren başta Hindistan ve Mısır'da olmak üzere karşı karşıya geldikleri, özellikle ticaret alanında yarışma içinde oldukları bir ülke durumunda olmuştur. Manchester, Liverpool ve Londra, İngiltere'nin üç önemli merkezi olan bu şehirlere Ermeniler, farklı tarihlerde küçük gruplar olarak göç ederek birer koloni oluşturmuştur.

1838'de Büyük Britanya ve Osmanlı İmparatorluğu arasında imzalanan ticaret anlaşması ile Körfez'de ithalat ve ihracatta İngiliz tüccarları egemen olurken Ermeni tüccarlar için yeni ufuklar açılmıştır. Ermeni tüccarlar sadece İngiliz ürünlerini ithal etmekle kalmamış, aynı zamanda pek çok ham ve işlenmiş tarımsal ürün de ihraç etmeye başlamıştır. İzmirli ünlü tüccar Garabet Ekizyan, Manchester'e giderek B. Babo firmasını kurmuştur. Onu Ispartalıyan ve ardından pek çok Ermeni firması takip etmiştir. Bu firmalar Manchester ve Londra Ticaret Odası, Borsası yönetim kademelerinde de görev almıştır.

Merchants of İzmir in Armenian Colonies/ Settlements

As a result of the migrations due to the previously mentioned reasons, Armenians began to settle in centers such as İzmir, Istanbul and all over the world, along the main trade lines and in the centers around them. Over time, they advanced in many areas such as trade, culture, education, printing and publishing, and turned into colonies. They recorded all their activities in these colonies and published them as printed reports.

The Armenians of İzmir, especially the businessmen, also got in touch with the Armenian colonies and personally traveled to many countries to establish companies. They participated to a greater or lesser extent in the commercial life of India, Iran, Russia, Egypt, Syria, England, Ethiopia, the Americas, and almost every country in Europe. There are enough Armenian printed publications in Armenian to provide a handy reference on the history and activities of each Armenian colony. In addition, when İzmir Armenian periodicals are scanned in Turkey and abroad, there are much information and documents indicating that Armenian merchants from İzmir were in direct contact with the commercial centers of Europe, established commercial companies, religious and educational facilities, engaged in printing and publishing activities, and took part in the official institutions of those colonies. Here, we will try to exemplify one or two colonies in the European continent that had relations with İzmir.

England, Manchester, Liverpool, London

England had been a country where Armenians and Armenians had confronted each other since the early days, especially in India and Egypt, and competed with each other especially in the field of trade. Manchester, Liverpool and London were the three most important centers of the UK, and Armenians migrated to these cities in small groups at different times and formed colonies.

With the trade agreement signed between Great Britain and the Ottoman Empire in 1838, British merchants dominated imports and exports in the Gulf, opening new horizons for Armenian merchants. Armenian merchants not only imported British products but also began to export many raw and processed agricultural products. Garabet Ekizyan, a famous merchant from İzmir, traveled to Manchester and founded the B. Babo firm. He was followed by Ispartalian and many other Armenian firms. These firms were also involved in the management of the Manchester and London Chamber of Commerce and the Stock Exchange.

1911 yılında Episkopos Muşegyan tarafından Boston'da yayınlanan iki yüz yetmiş sayfalık "Mançesteri Hay Kağutu" (Manchester Ermeni Kolonisi) adlı çalışmada, Manchester ve Liverpool'daki İzmir ve İstanbullu Ermeni tüccarları hakkında kapsamlı bilgi verilmektedir. Nisan 1863'te Manchester Ermeni Ruhani önderliği, çoğunluğu İstanbul'lu olmak üzere yayınladığı otuz kişilik tüccarlar listesinde Yesayi Esayan, Garabed Ekizyan, Ohan Şahumyan, Haçig Varbedyan, Ardaşes Kasbaryan, Sarkis ve Hovhannes Papazyan (Liverpool) gibi İzmirli tüccarlar da yer almıştır. Manchester'li Ermeni tüccarlar öncülüğünde Manchester'de 1863-1864 tarihleri arasında "Yergrakund" (Yerküre) adlı haftalık siyaset, bilim ve ticaret dergisi yayınlanır. Dergi Manchester ve Liverpool'daki Ermeni tüccarları ve faaliyetleri hakkında geniş bilgi aktarır ve tüccarlara ait listeler yayınlar. Yayınladığı bu listelerde İzmirli Ermeni tüccarlara da yer verir. İzmir'de yayınlanan *Arşaluys Araradyan* gazetesi, sayfalarında sık aralıklarla Manchester Ermeni tüccarları konusunda yayın yaparak ihraç ve ithal edilen malların listelerine ve fiyatlarına yer verir.

Avusturya, Viyana

Osmanlı İmparatorluğu döneminde başta İstanbul ve İzmir olmak üzere pek çok Ermeni genci eğitim için Viyana'ya gider ve eğitimlerini tamamladıktan sonra ülkelerine dönerdi. Viyana aynı zamanda Ermeni edebiyat ve tarihinin araştırıldığı önemli bir merkezdi. Ermeni tüccarların ilk uğraşları İran'dan getirdikleri ipek, değerli taş, takı ve baharat ticaretiydi. 1700'lü yılların sonlarına doğru Ermeniler elde ettikleri özel bir fermanla Avusturya'da altın ve gözlük ticareti yapmaya başlamıştır.

Venedik Mikhitaryan Birliği'nin ikiye ayrılması sonucu, Birliğin Viyana bölümü Ermeni tarihi, edebiyatı, sanatı açısından bir merkez olmuştur. Basın yayın alanındaki faaliyetleri, arşivleri ve tüm dünyadan topladığı etnografik ürünlerle yarattığı müzelerle ünlenir. Onlarca süreli yayın hazırladı farklı coğrafyalardan haber ve araştırmalar yayınlamıştır.

İzmir, Viyana'da 1847-1863 tarihleri arasında yayınlanan "Yevroba" (Avrupa) adlı gazetede sık sık yer almıştır. 1849 tarihli ikinci sayısında İzmir Halkapınar Kâğıt Fabrikası konusunda geniş bir makale yayınlanır. Fabrika arazisinin özellikleri, arazinin ıslahı, fabrika binaları, makine ekipmanları, hammadde temini, gaz ve su tesisleri, üretim miktarları, ihraç edilen ülkeler, idari ve teknik kadro, işçi ve vardiya sayısı ile ilgili dökümlere yer verir. Viyana'ya kâğıt ihraç edilen ülkeler arsında yer almıştır.

In 1911, Bishop Muşegyan published a two hundred-and-seventy-page work titled *Mançesteri Hay Kağutu* (The Armenian Colony of Manchester) in Boston, which provides comprehensive information about the Armenian merchants from İzmir and Istanbul in Manchester and Liverpool. In April 1863, the Armenian Spiritual leadership of Manchester published a list of thirty merchants, mostly from Istanbul, which also included İzmir merchants such as Yesayi Esayan, Garabed Ekizyan, Ohan Şahumyan, Haçig Varbedyan, Ardaşes Kasbaryan, Sarkis and Hovhannes Papazyan (Liverpool). Between 1863 and 1864, a weekly political, scientific and business magazine called *Yergrakund* (the Earth) was published in Manchester under the leadership of Armenian merchants from Manchester. The magazine provided extensive information about Armenian merchants and their activities in Manchester and Liverpool and published lists of merchants. It also included Armenian merchants from İzmir in these lists. The newspaper *Arshaluys Araradyan*, published in İzmir, periodically published its pages about the Armenian merchants of Manchester and included lists and prices of exported and imported goods.

Austria, Vienna

During the Ottoman Empire, many young Armenians, mainly from Istanbul and İzmir, traveled to Vienna for their education and returned home after completing their studies. Vienna was also an important center for the study of Armenian literature and history. The first occupation of Armenian merchants was the trade in silk, precious stones, jewelry and spices they brought from Iran. Towards the end of the 1700s, Armenians began to trade in gold and spectacles in Austria with a special decree they received.

As a result of the split of the Mikhitaryan Union of Venice, the Vienna section became a center for Armenian history, literature, and art. It became famous for its activities in the field of media, its archives, and the museums it created with ethnographic items collected from all over the world. It produced dozens of periodicals and published news and research from different geographies.

İzmir was frequently featured in the newspaper *Yevroba* (Europe) published in Vienna between 1847 and 1863. In its second issue dated 1849, an extensive article on İzmir Halkapınar Paper Factory was published. It included details on the features of the factory land, land reclamation, factory buildings, machinery, raw material supply, gas and water facilities, production quantities, countries of export, administrative and technical staff, number of workers and shifts. Vienna was among the countries to which paper was exported.

Hollanda, Amsterdam

1926'da Arakel Sarukhan tarafından Viyana'da yayınlanan "Hollantyan yev Hayerı" (Hollanda ve Ermeniler) adlı iki yüz sayfalık çalışmada, Amsterdam Ermeni kolonisinin tarihçesi ve Ermeni tüccarları konusunda detaylı bilgi vermektedir. "Ermeni tüccarlar Kilikya kökenli ve İzmir Limanı'na mal götürüp getirmektedirler. 5 Mayıs 1693'te Coopman van Armenian (Ermenistan Tüccarı) ve Coopman van Persian (İran Tüccarı) adlı iki Ermeni ticaret gemisi Amsterdam'dan yola çıktı ve kazasız olarak İzmir'e ulaştı" bilgisini aktarır.

Fransız tüccar ve seyyah Chardin de, İzmir Ermenilerinin Hollanda ile yoğun ticaret ilişkisi içinde olduğunu belirtmektedir. A. Savalanyan, A. Masehyan, Mnatsagan gibi zengin İzmirli Ermeniler, Amsterdam'ın ünlü tüccarları listesinde yer alır. Ermeni tüccarlar Hollandalıların tekelinde olan kumaş, teneke, çelik gibi metallerin ticaretini yapmıştır.

Amsterdam aynı zamanda, Ermeni matbaacılığının ilk merkezlerinden biri olma özelliğini taşır. Ermeni tüccarların ibadetlerine yardımcı olmak için 1666 tarihinde *Asdvadzashunç* (Kutsal Kitap) basılır. Seyyahlar, coğrafyacılar için ise, 1695 tarihinde *Hamadarazd Aşkharatsuyts* (Kapsamlı Coğrafya) haritası hazırlanır ve basılır. Bu haritanın bir örneği İzmir Mesrobyan Okulun'a hediye edilir.

Rusya, Odessa

Çeşitli göçler nedeniyle yerlerini yurtlarını terk eden Ermenilerin bir kısmı da, Rusya'ya geçerek pek çok koloni oluşturmuştur. Bazı kolonilerde, başta İstanbul olmak üzere İzmirli tüccarlar da yer alır. Ticaret hatlarının, özellikle İran ipek ticaretinin artmasıyla Çarlık Rusya'sı, başta İran olmak üzere pek çok devletle ticari antlaşma yapınca, İpek ticaretinin öncülerinden olan Ermeni tüccarlar da bu duruma kayıtsız kalmadı. 1700'lü yılların başlarında Çar I. Petro Amsterdam'da bulunduğu sırada ünlü Ermeni tüccarları ile tanışır. Tüccarlardan Bedros Abro bir dilekçe sunarak, Rusya ile ticaret yapmak istediğini belirtir. Kendisi ve iki kardeşi Isdepan ve Apraham'ın İzmir'de yaşadıklarını, Hindistan, İran ve Avrupa'nın farklı ülkelerinde ticaret yaptıklarını ve başlıca ürünlerinin ipek olduğunu, gümrük ve ticaret vergilerinde düzenleme yapılarak ticaret yapmalarına izin verilmesini rica eder. Çar, Amsterdam'a ikinci gelişinde özel bir ferman hazırladığını ve Abroyan kardeşlere ticari faaliyetlerinde bir zorluk çıkarılmamasını,

Netherlands, Amsterdam

In a two hundred-page work titled *Hollantyan yev Hayerı* (Netherlands and Armenians), published in Vienna in 1926 by Arakel Sarukhan, he provided detailed information on the history of the Armenian colony of Amsterdam and Armenian merchants. "Armenian merchants originated from Cilicia and brought goods to and from the port of İzmir. On May 5, 1693, two Armenian merchant ships named Coopman van Armenian (Merchant of Armenia) and Coopman van Persian (Merchant of Persia) set sail from Amsterdam and arrived in İzmir without any accident."

The French merchant and traveler Chardin also states that the Armenians of İzmir had intensive trade relations with the Netherlands. Wealthy Armenians from İzmir such as A. Savalanyan, A. Masehyan, and Mnatsagan were among the famous merchants of Amsterdam. Armenian merchants traded fabrics, tin, steel, and other metals that were monopolized by the Dutch.

Amsterdam was also one of the first centers of Armenian printing. The *Asdvadzashunç* (Holy Book) was printed in 1666 to help Armenian merchants in their worship. For travelers and geographers, the map *Hamadarazd Aşkharatsuyts* (Comprehensive Geography) was prepared and printed in 1695. A copy of this map was presented to the Mesrobyan School in İzmir.

Russia, Odessa

Some of the Armenians who left their homeland due to various migrations went to Russia and formed many colonies. Some of the colonies also included merchants from İzmir, especially from Istanbul. With the increase in trade lines, especially the Iranian silk trade, Tsarist Russia made commercial agreements with many states, especially Iran, and Armenian merchants, who were among the pioneers of the silk trade, did not remain indifferent to this situation. In the early 1700s, Tsar Peter I met famous Armenian merchants while he was in Amsterdam. Bedros Abro, one of the merchants, presented a petition and expressed his wish to trade with Russia. Bedros Abro stated that he and his two brothers Isdepan and Apraham lived in İzmir, that they traded in India, Iran and different countries in Europe, and that their main product was silk, and asked to be allowed to trade with Russia by adjusting customs and trade taxes. On his second visit to Amsterdam, the Tsar stated that a special edict had been prepared and that the Abro'yan brothers should not be subjected to any difficulties in their commercial

bu ferman ekinde Bedros Abro'nun imzası ve mührünü taşıyan belgelerin kabul edilmesini, kara ve deniz yolu ile her tür ticareti yapabileceklerini, vergi alınmaması için devlet kademesindeki tüm idari görevlilere bu fermanı ilettiğini belirtir. Daha sonraki yıllarda ek fermanlar yayınlayarak, bu hakkın tüm Ermeni tüccarlara tanındığını ilan eder.

Hayg Der Asdvadzuryan'ın 1906'da Paris'te yayınlanan "Hay Vacaraganutyun Rusyayum" (Rusya'da Ermeni Ticareti) adlı kapsamlı çalışmasında, Rusya'da Ermeni kolonisinin oluşum tarihi, yerleşkeleri, Ermenilerin din, kültür, eğitim, ticaret alanındaki faaliyetlerine ışık tutar, I. Petro Fermanı'nı Ermeniceye tercüme ederek, orijinaliyle birlikte yayınladı. İzmirli Ermeni tüccarları Karadeniz Rus ticari rotalarından yararlanarak Odessa ile ilişki kurdukları, İzmirli tanınmış Yeğivartyan'ın Odessa'ya ipek ve ipekli ürünler ihraç ettiği, İzmirli A. Çelebov'un Osmanlı İmparatorluğu'nun cam ihtiyacını tedarik ederek ithal ettiğini kaydeder. 1718'de İzmirli Ermeniler, Astrahan'da bir ipekli dokuma fabrikası kurarak Ruslara dokumacılığı öğretirler.

İtalya, Venedik, Livorno, Trieste

Ermeniler Kilikya Krallığı döneminde İtalya'nın pek çok şehrinde yerleşim oluşturmuştu. 1300'lerin başlarından itibaren Ermeniler Venedik şehrinde kilise, okul ve pek çok ticarethane sahipti. Adana Ayas Limanı'ndan kalkan ticaret gemileri İtalyan'ın pek çok şehrine mal götürüp getirmeye başlar ve XVIII. Yüzyıl ilk çeyreğinde ipek, ahşap ticareti yaparlardı. Livorno'daki Ermeni ticarethanelerinden üçü İzmir kökenli idi. İzmirli tüccarlar Avedik Vosganyan (1770), Abro Çelebi (1713), Isdepan Nazaretyan'ın mezar taşları Livorno'da bulunmaktadır. Trieste Ermeni tüccarların en önemli merkezleri arasında yer almıştır. Mısır'da önemli devlet görevlerinde bulunan kardeşi Boğos Yusufyan'ın konumundan yararlanan Bedros Yusufyan, uzun yıllar bu merkezde kalarak Ermeni tüccarların hamiliğini yapmış ve ardından faaliyetlerine Manchester'de devam etmiştir. Venedik, Ermeni sermaye-kültür birlikteliğinin en önemli merkezi olarak da öne çıkmıştır. İlk Ermenice kitabın 1512'de bu şehirde basılmış olması bundandı.

Fransa, Marsilya, Paris

Ermenilerin Fransa ile ticari ilişkileri de, Kilikya Krallığı dönemine dayanmaktadır. İstanbul ve İzmir limanlarından kalkan ticaret gemilerinin rotasında Marsilya, önemli bir yer tutmuştur.

activities, that documents bearing Bedros Abro's signature and seal should be accepted, that they could carry out all kinds of trade by land and sea, and that this edict was forwarded to all administrative officials at the state level to avoid taxation. In the following years, additional edicts were issued and it was announced that this right was granted to all Armenian merchants.

Hayg Der Asdvadzuryan's comprehensive work *Hay Vacaraganutyun Rusyayum* (Armenian Trade in Russia), published in Paris in 1906, sheds light on the history of the formation of the Armenian colony in Russia, its settlements, the activities of Armenians in the fields of religion, culture, education, and trade, and translated Peter I's Edict into Armenian and published it together with the original. He noted that Armenian merchants from İzmir took advantage of the Black Sea Russian trade routes and established relations with Odessa, the well-known Yeghiwartian from İzmir exported silk and silk products to Odessa, and A. Chelebov from İzmir supplied and imported glass to the Ottoman Empire. In 1718, Armenians from İzmir established a silk-weaving factory in Astrakhan and taught weaving to the Russians.

Italy, Venice, Livorno, Trieste

Armenians had settled in many cities in Italy during the Cilician Kingdom. From the early 1300s onwards, Armenians owned churches, schools and many businesses in the city of Venice. Trading ships departing from Adana's Ayas Port began to bring goods to and from many Italian cities, and in the first quarter of the XVIII century they traded in silk and wood. Three of the Armenian trading houses in Livorno were of İzmir origin. The tombstones of İzmir merchants Avedik Vosganyan (1770), Abro Çelebi (1713) and Isdepan Nazaretyan are located in Livorno. Trieste was one of the most important centers of Armenian merchants. Taking advantage of the position of his brother Boğos Yusufyan, who held important government posts in Egypt, Bedros Yusufyan stayed in this center for many years as the patron of Armenian merchants and then continued his activities in Manchester. Venice also stood out as the most important center of Armenian capital-cultural unity. This was one of the main reasons why the first Armenian book was printed in this city in 1512.

France, Marseille, Paris

Armenians' commercial relations with France also date back to the Cilician Kingdom. Marseille played an important role in the routes of trade ships departing from the ports of İstanbul and İzmir. Armenian

Ermenice süreli yayınlarda İzmir-Marsilya vapur seferleri hakkında detaylı bilgi yer almaktadır. Ermeni tüccarlar Fransa ile ipek, mücevher, kıymetli taş ticareti yapardı. Özellikle Fransız ticaret makamlarının ipek ticareti konusunda İzmirli Ermeni tüccarları desteklediği, özel olarak davet edildiklerine dair fazla sayıda belge bulunmaktadır. Paris, İstanbul ve İzmir başta olmak üzere, Ermeni gençlerinin eğitim görmek için gittikleri bir merkezdi. İzmir'den pek çok Ermeni gencinin Paris'te eğitim gördükten sonra memleketlerine döndükleri ve Ermeni toplumsal yaşamında, özellikle basın yayın alanında aktif rol oynadıkları bilinmektedir. Ancak Akdeniz ticaret yollarının değişmesi ile birlikte İzmirli Ermeni tüccarların faaliyetleri ciddi şekilde zarar görmüştür.

İzmir Ermenice Süreli Yayınları ve Ticaret

İzmir'de Ermenilere ait 37 adet süreli yayın bulunur, ticaret başlığı yayınların ana bölümlerinden birini oluşturmakta olup zengin bir içeriğe sahiptir. Bu yayınların tümüne yakını günümüze ulaşmıştır. Çeşitli arşivlerde yer almakta olup tamamı açıktır.

Karun Hayasdani (Ermenistan Baharı)

İzmir'de 1862'de 15 günlük ahlak, felsefe, doğa ve ticaret bilgiler dergisi *Karun Hayasdani* (Ermenistan Baharı) son sayfasını tümüyle ticarete ayırır. Bu bölümde çeşitli paraların değeri, İzmir'e hem deniz hem de kara yoluyla gelen malların fiyatları, gelen gemilerin listeleri, buharlı gemilerin nereden geldikleri, getirdikleri mallar, yola çıkacak gemilerin nereye gidecekleri ve ne götürdükleri konusunda kapsamlı bilgi yayınlar. Özellikle İngiltere'ye giden ana ürünler ve oradaki satış fiyatlarını aktarır. Yayınlanan listelerde Dedeyan ve Nubar Şirketi, H. Azaryan, Ekizyan, H. Varbedyan, S. Muradyan gibi İzmir'in Ermeni tüccarlarına ait gemilere yüklenen veya indirilen malları, cinsleri, miktarları hangi limana gideceği hakkında dökümler yayınlar. Bu liste incelendiğinde Ermeni tüccarların Marsilya, Trieste, Londra, Liverpool, Boston'a afyon, çuha, reçine, tütün, siyah üzüm, pamuk, tiftik gibi ürünler pazarladıkları görülmektedir. Listelerde klasik ürünler yanında sülük, tıp alanında ve temel renklerin elde edilmesinde, boya üretiminde kullanılan bitki kökü, yaprağı, gövdesi gibi ürünlerin de yer aldığı görülmektedir. Ermenilerin orta çağdan itibaren özellikle elyazmalarında, minyatürlerde, fresklerde kullandıkları özel kırmızı rengin ana maddesi olan "vortan garmir" de (kırmızı kurtçuk) ihraç edilen ürünler arasında yer alır.

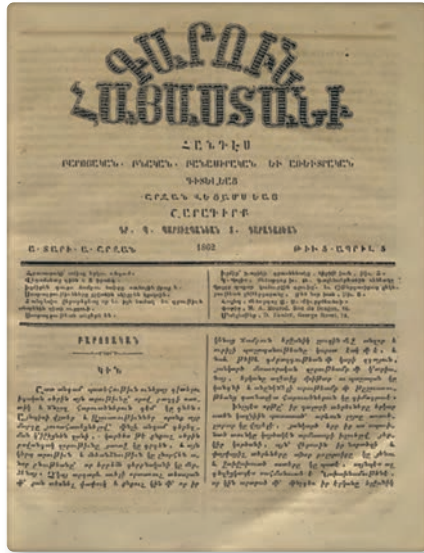
periodicals provided detailed information about the İzmir Marseille ferry services. Armenian merchants traded silk, jewelry and precious gems with France. There are numerous documents indicating that the French trade authorities supported the Armenian merchants of İzmir in the silk trade and that they were specially invited. Paris was a center where Armenian youth, especially from Istanbul and İzmir, went for their education. It is known that many Armenian youth from İzmir returned to their hometowns after studying in Paris and played an active role in Armenian social life, especially in the field of media. However, with the change in the Mediterranean trade routes, the activities of the Armenian merchants of İzmir were severely damaged.

İzmir Armenian Periodicals and Trade

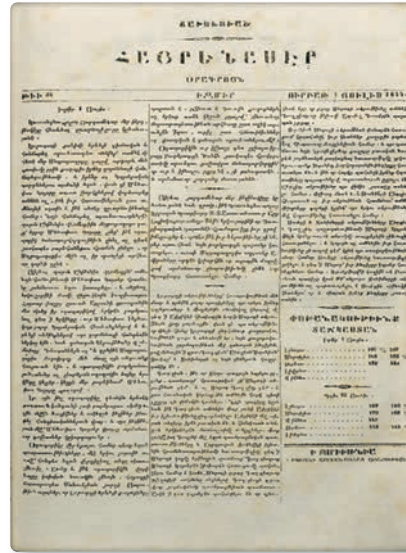
There were thirty-seven periodicals published by Armenians in İzmir, with trade being one of the main sections of the publications and having rich content. Almost all of these publications have survived to the present day. They are housed in various archives and are all publicly available.

Karun Hayasdani (Armenian Spring)

In İzmir in 1862, *Karun Hayasdani* (Armenian Spring), a fifteen-day magazine of ethics, philosophy, nature and business information, devoted its last page entirely to trade. In this section, it published comprehensive information on the value of various currencies, the prices of goods arriving in İzmir both by sea and by land, lists of incoming ships, where the steamships came from, the goods they brought, where the outbound ships were going and what they were bringing. In particular, it reports the main products destined for England and their selling prices there. In the published lists, Dedeyan and Nubar Company, H. Azaryan, Ekizyan, H. Varbedyan, S. Muradyan, and other Armenian merchants of İzmir published breakdowns of the goods loaded or unloaded on their ships, their types, quantities, and the ports to which they were destined. An examination of these lists reveals that Armenian merchants marketed products such as opium, tucha, resin, tobacco, black grapes, cotton, and mohair to Marseille, Trieste, London, Liverpool, and Boston. In addition to the classical products, the lists also include products such as leeches, plant roots, leaves and roots used in medicine and in the production of basic colors and dyes. "Vortan garmir" (red worm), the main ingredient of the special red color used by Armenians since the Middle Ages, especially in manuscripts, miniatures and frescoes, was also among the exported products.



Şekil 17. Karun Hayasdanı
Figure 17. (Ermenistan Baharı / Armenian Spring)



Şekil 18. Hayrenaser
Figure 18. (Yurtsever / Patriot)

Hayrenaser (Yurtsever)

1843-1846 tarihleri arasında önceleri haftalık, sonra 15 günlük siyasi, felsefi ve ticari gazete olarak yayınlanır. Ermeni tüccarlarının herhangi bir devletin ya da gücün koruması altında olmadıkları, kendi yetenekleri ve girişimleri sayesinde dünyanın dört bir yanında faaliyette bulduklarını bildirir.

Pamuk, zeytinyağı, yün, afyon, fındık, palamut, buğday, arpa, çuha, ipek gibi ürünlerin Avrupa piyasalarındaki durumu, arz, talep ve fiyatları konusunda sürekli bilgi aktarır. Satılan ve satın alınan malların bedelinin hangi parayla ödeneceği konusundaki kargaşaya ve gelişmelere yer ayırır. Londra, Paris, Viyana, Marsilya, Trieste, Odessa ve Livorno'dan para piyasası verilerini duyurur. Gazete, İzmir Limanı'na hangi ülkeden kaç gemi geldiği ve tonajları konusunda listeler yayımlar. Aralık 1843 Aralık 1844 tarihleri arasında İzmir Limanı'na yirmi sekiz farklı şehirden 117.530 ton taşıyan 1047 gemiye listesinde yer verir.

Arşaluys Araradyan (Ararat'ın Şafağı)

İzmir'de, 1840-1887 yılları arasında yayınlanan siyaset, filoloji ve ticaret dergisi, başlangıçta 15 günlük, sonra haftalık, 1845'in ortalarında ise tekrar 15 günlük olarak yayınlanır. Yayın hayatı kesintisiz 47 yıl devam eder. Son sayfasını tamamıyla ticarete ayırır. Ermenilerin ticaret tarihi, ticari yaşamı, tüccarları, faaliyetleri, başarı ve

Hayrenaser (Patriot)

It was published between 1843 and 1846, first as a weekly and then as a fifteen-day political, philosophical and commercial newspaper. It reported that Armenian merchants were not under the protection of any state or power, and that they were operating all over the world thanks to their own abilities and initiatives.

It constantly provided information on the situation, supply, demand, and prices of products such as cotton, olive oil, wool, opium, hazelnuts, acorns, wheat, barley, silk, and other goods in the European markets. It devotes space to the turmoil and developments regarding the currency in which the price of goods sold and purchased would be paid. It announced money market data from London, Paris, Vienna, Marseille, Trieste, Odessa and Livorno. The newspaper published lists of how many ships from which countries arrived at the Port of İzmir and their tonnage. Between December 1843 and December 1844, it listed one thousand forty-seven ships from twenty-eight different cities carrying one hundred seventeen thousand five hundred and thirty tons.

Arşaluys Araradyan (Dawn of Ararat)

Published in İzmir between 1840 and 1887, the journal of politics, philology and commerce was initially published fifteen days a week, then weekly, and then again fifteen days a week in mid-1845. Its publication period continued for forty-seven years without interruption. It devoted its last page entirely to commerce. It gave extensive space to the commercial history, commercial

başarısızlıklarına, sorunlarına geniş yer ayırır. İzmir, İstanbul gibi önemli merkezlerin dışına taşarak dünyanın dört bir yanındaki Ermeni tüccarlarını, şirketlerini tanıtır.

Gazete ilk sayısının son sayfasında gazetenin satın alınabileceği adresler olarak İstanbul, Bursa, İskenderiye, Kahire, Hayfa, Trieste, Erzurum, Egin, Yaş, Bağdat, Merzifon, Tiflis, Tebriz, Tahran, Bombay, Galgata, Matras, Singapur ve Cakarta gibi onlarca şehir ve ülke belirtir. 13 Aralık 1840 tarihinde "*Ticaret hayatı durgun, ancak hayırlı barış haberlerinin her tarafa yayılmasından sonra olumlu değişiklikler yaşanacağını ümit etmekteyiz. Manifatura dahi durgun. Avrupalı tüccarların elinde yeteri kadar mal var. Ancak satın alacak kimse yok*" şeklinde sık sık haberler yayınlar. Bahsedilen Osmanlı-Mısır Savaşı'dır. Gazete İzmir Limanı'ndan ihraç edilen malları kategorize ederek, periyodik olarak yurt içi ve yurt dışı piyasa fiyatlarını, satılan miktarlar konusunda kapsamlı dökümler yayınlar. Son sayfada yer alan dökümler, özet olarak aşağıdaki bilgileri kapsamaktadır.

- **Ham maddeler:** Balmumu, halaçlanmış pamuk, ham pamuk, yapağı, siyah, sarı ve boz tiftik, mazi, palamut, manda ve sığır derisi, şimşir ağacı, cehri (meyve, kabuk veya odunundan güzel kırmızı renk elde edilen bir bitki kök), kasnı (şeytan boku, bir çeşit zamk, ağrı kesici), kitre (geven bitkisinden elde edilen zamk), şap, nişadır, göztaşı, balmumu, vs...
- **Gıda maddeleri:** İncir, kuru üzüm ve çeşitleri, hurma, susam.
- **Tıbbi bitkiler:** Ravend (kökleri ve sapları ilaç olarak kullanılan bir bitki), mahmudiye otu (kökü müshil ilacı olarak kullanılan bir bitki), afyon, safran, sinameki, hiyarşenber (Hint hıyırı, müshil ilacı), anason, dedemene (müshil ilacında kullanılan bir bitki, Hint yağı), salep, terabentin (çam yağı), kahve, tütün, güherçile.
- **Yarı mamul maddeler:** Beyaz ve renkli pamuk ipliği, tiftik ipliği, meşin, sahtiyan (cilalanmış deri), gön (eşek, katır derisi).
- **Mamul maddeler:** Pamuklu dokumalar, kilim vs. ipekliler, seccade, masa örtüsü, basma tülbent, mendil vs.

Arevelyan Mamul (Doğu Basını)

1871-1909, 1919-1922 yılları arasında aylık; 15 günlük, haftalık, günlük edebiyat ve siyaset dergisi / gazetesi olarak kesintisiz olarak elli bir yıl yayımlanmıştır. Yazı işleri müdürlüğünü Madteos Mamuryan, ardından ise Hrant Mamuryan yapmıştır. İzmir tarihinin önemli yayınlarından biri kabul edilir. Ermeni edebiyatı, eğitimi ve aydınlanması açısından ciddi bir işlev görmüştür.

life, merchants, activities, successes and failures, and problems of Armenians. The newspaper expanded beyond important centers such as İzmir and Istanbul and introduced Armenian merchants and companies all over the world.

On the last page of its first issue, the newspaper listed dozens of cities and countries such as Istanbul, Bursa, Alexandria, Cairo, Haifa, Trieste, Erzurum, Egin, Yash, Baghdad, Merzifon, Tbilisi, Tabriz, Tehran, Bombay, Galgata, Matras, Singapore and Jakarta as addresses where the newspaper could be purchased. On December 13, 1840, the newspaper wrote: "*Trade is stagnant, but we hope for positive changes after the good news of peace spreads everywhere. Even textiles are stagnant. European merchants have enough goods. However, there is no one to buy them*". This was referring to the Ottoman-Egyptian War. The newspaper categorized the goods exported from the Port of İzmir and periodically published comprehensive breakdowns of domestic and foreign market prices and quantities sold. The breakdown on the last page summarized the following information.

- **Raw materials:** Beeswax, halached cotton, raw cotton, fleece, black, yellow and gray mohair, thuja, acorns, buffalo and cattle skins, boxwood, buckthorn (a plant root from whose fruit, bark or wood a beautiful red color is obtained), galbanum (devil's dung, an equal resin, painkiller), tragacanth (a resin obtained from gum tragacanth plant), alum, sal ammoniac, copper vitriol, beeswax, etc...
- **Foodstuff:** Figs, raisins and their varieties, dates, sesame seeds.
- **Medicinal plants:** Rhubarb (a plant whose roots and stems are used as medicine), convolvulus herb (a plant whose root is used as a laxative), opium, saffron, senna, fructus cassiae fistulae (Indian cucumber, laxative), anise, palma christi (a plant used in laxatives, castor oil), salep, turpentine (pine oil), coffee, tobacco, saltpeter.
- **Semi-finished products:** White and colored cotton yarn, mohair yarn, oak, saffian (polished leather), tanned hide (donkey and mule leather).
- **Finished goods:** Cotton weavings, rugs, etc., silks, prayer rugs, tablecloths, chintz muslin, handkerchiefs, etc.

Arevelyan Mamul (Oriental Press)

Between 1871-1909, 1919-1922, it was published as a monthly, fifteen-day, weekly, daily literary and political magazine/newspaper for fifty-one years without interruption. The editor-in-chief was Madteos Mamuryan, followed by Hrant Mamuryan. It is considered one of the most important publications in the history of İzmir. It served a serious function in terms of Armenian literature, education and enlightenment. It translated

Dönemin klasik eserlerini Ermenice'ye tercüme ederek tefrika halinde yayınlamıştır. Gazete ve dergi sayfalarında ticaret haberleri eksik olmaz, özellikle yurt dışı Ermeni yerleşimlerdeki Ermeni tüccarların faaliyetlerine yer ayırmıştır. Hagop Kosyan'ın listelerinde yer alan pek çok ticaret adamı ve şirketlerini tanıtmıştır.

İravunk (Halk)

1868-1869 yılları arasında yayınlanan haftalık sosyal, siyasi dergidir. Yazı işleri müdürlüğünü Sarkis Mirza Vanantetsi yapmıştır. Bir sayfasını ticaret haberlerine ayırır. Özellikle İzmir Limanı'ndan kalkan yelkenli ve buharlı gemilerin unvanları, rotaları, yüklenen pamuk, boya, cehri, afyon kuru üzüm gibi malların cinsleri, miktarları konusunda yayın yapmıştır.

Sürelî Yayınlarda Duyurular, İlanlar

Ermenice sürelî yayınlarda İzmir Ermeni tüccarlara ait fazla sayıda duyuru, ilan yer almaktadır. Bu yayınlarda az sayıda da olsa İzmir'in ileri gelen tüccarlarına ait biyografiler de yer almaktadır. Birkaç örnekle konu detaylandırılmıştır.

Balyozyan kardeşler

Sarkis Sariyan Sivas'tan Talas'a göç eden bir ailedir. Sariyanlar ticaret alanında başarılı bir sülale olurlar. Sariyan'ın iki oğlu, Garabed ve Madteos Talas'ta doğar. Babalarının iş hayatını takip ederek İzmir'e göç ederler ve Balyoz soyadını alırlar. İki kardeş burada pamuk, buğday, incir, kuru üzüm ve afyon üretimi, ticareti ile ilgilenir. İzmir'in ilk zenginleri arasında yer alır. Babasından kalan mal mülk ile sermayeleri kat ve kat artar. Ermeni cemaati içinde hizmetleri ile dikkati çeker, ruhani önderlik yönetim kurullarında görev alır. Garabed 1880-1890 arası İzmir'in en zengin kişilerinden biri olur. 1880'lerde Manisa pamuk üretimi elinin altında bulunur ve yüzlerce dönüm arazi, devasa bir pamuk işleme fabrikasına sahip olur. Resmî kurumlarda büyük etkisi vardır. Gelen tüm valilerle yakın ilişkisi olup saygı görür ve fazla sayıda madalya ile ödüllendirilir. Uzun süre idare meclisi üyeliği yapar. Balyozyan 1902'de istenen rüşveti vermediği için işyerinde Manisalı bir genç tarafından öldürülür. Garabed Balyozyan'ın oğlu Talas doğumlu Loğofet Balyozyan ise, demir ticareti ile ilgilenir. Bu nedenle İngiltere'ye gider ve dört yıl orada kalır. 1882'de İzmir'e döner ve ticaretle ilgilenmeye devam eder. Loğofet İzmir ve İstanbul Ermeni cemaatinin ileri gelenlerinden

the classical works of the period into Armenian and published them in serialized form. The pages of the newspaper and magazine were full of commercial news, especially the activities of Armenian merchants in Armenian settlements abroad. It introduced many businessmen and their companies that were included in Hagop Kosyan's lists.

İravunk (People)

It was a weekly social and political magazine published between 1868-1869. Its editor-in-chief was Sarkis Mirza Vanantetsi. It devoted one page to trade news. In particular, it published the titles and routes of sailing and steamship ships departing from the Port of İzmir, and the types and quantities of goods such as cotton, dye, buckthorn, opium raisins, etc. loaded.

Announcements and Advertisements in Periodicals

Armenian periodicals contained many announcements and advertisements of Armenian merchants of İzmir. These publications also contained biographies of prominent merchants of İzmir, albeit in small numbers. A few examples will give details on the subject.

Balyozian brothers

Sarkis Sariyan was a family that migrated from Sivas to Talas. The Sariyans became a successful family in the field of trade. Sariyan's two sons, Garabed and Madteos, were born in Talas. Following their father's business life, they migrated to İzmir and took the surname Balyoz. The two brothers were involved in the production and trade of cotton, wheat, figs, raisins and opium. They became one of the first rich people of İzmir. With the property inherited from their father, their capital increased many times over. They attracted attention with their services within the Armenian community and served on the boards of the spiritual leadership. Garabed became one of the richest people in İzmir between 1880-1890. In the 1880s, he had Manisa cotton production at his disposal and owned hundreds of acres of land and a huge cotton processing factory. He had great influence in official institutions. He had close relations with all incoming governors, was respected and awarded many medals. He was a member of the administrative council for a long time. In 1902, Balyozyan was murdered at his workplace by a young man from Manisa for refusing to pay a bribe. Garabed Balyozyan's son Logofet Balyozyan, born in Talas, was interested in the iron trade. For this reason, he went to England and stayed there for four years. In 1882, he returned to İzmir and continued to engage in trade. Logofet became a prominent member of

(ԸՆԹԻՑ)

ԱՐԵՎԵԼԵԱՆ

Մ Ա Մ Ո Ւ Լ

Մ Մ Մ Մ Մ Մ Մ

ԱՋԳԱՅԻՆ, ԳՐԱԿԱՆ ԵՎ ԶԱՂԱՔԱԿԱՆ

23^Պ ՏԱՐԻ

1893

ՅՈՒՆԻԱՐ

ԳՆԻՐՈՒՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ՇՔՐԱՆ 23 ^Պ	3
ԱՅՐ ԳԻՅՏ ՄՔ	8
ԻՐԱՆՍԱՅԻՐ ՄԱՆԱԿԻ ՄՔ	10
ՏՐԻԿԻ	42
ԷԼԻՔԻ	19
ԳԻՆԵԱԿԵՐԶԻԿ ՍԻՐԻԼԵ	11
ԵՅԻԿ	22
ՇԱՐԱՅԱԿԱՆ	23
ԻՆՁ ԳԻՅՏ ԼԻՆԻ ԿՐԱՆԵՐՈՆ ԳԱՇՏՈՒԸ	24
ՆԱԻՍԱՆՈՒԹՅՈՒՆ	29
ՊԵՐՍԻԱՆ ՇԱՐԱԿԱՐ	33
ԻՋՏԻԿ ՄԱՆԱԿԱՍԻՏԵՐԸ	41
ՄՏԱՅԻՆ ԳԱՏԱԿԵՆԵՐ (2-րդ)	43
ՎԵՐԱՍՊԻԿ	45
ԱՐԲԷԼԱՐ ԷՎ ԿԱՐԱՅԱՆԱՆ	46
ԱՅԻ ԵՎ ԱՅԻԳ	47
ԼԻՐԱԿԱՆ	48

ԶՄԻՒՆԻՍ
ՏՊԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆ ՄԱՍՈՒՆԵԱՆ

Ֆեկիլ 19.
Figure 19.

Arevlyan Mamul
(Doğu Basını / Oriental Press)

1899

ԻՐԱՆՈՒՆԻՐ

ԼՐԱԿԻՐ ՉՔԵԹՔԵԿԵՆ

ՔՐՈՂԱԿԱՆ	1
ՄԱՆԱԿԱՆ	2
ՏՐԻԿԻ	3
ԷԼԻՔԻ	4
ԳԻՆԵԱԿԵՐԶԻԿ ՍԻՐԻԼԵ	5
ԵՅԻԿ	6
ՇԱՐԱՅԱԿԱՆ	7
ԻՆՁ ԳԻՅՏ ԼԻՆԻ ԿՐԱՆԵՐՈՆ ԳԱՇՏՈՒԸ	8
ՆԱԻՍԱՆՈՒԹՅՈՒՆ	9
ՊԵՐՍԻԱՆ ՇԱՐԱԿԱՐ	10
ԻՋՏԻԿ ՄԱՆԱԿԱՍԻՏԵՐԸ	11
ՄՏԱՅԻՆ ԳԱՏԱԿԵՆԵՐ (2-րդ)	12
ՎԵՐԱՍՊԻԿ	13
ԱՐԲԷԼԱՐ ԷՎ ԿԱՐԱՅԱՆԱՆ	14
ԱՅԻ ԵՎ ԱՅԻԳ	15
ԼԻՐԱԿԱՆ	16

Ֆեկիլ 20.
Figure 20.

İrāvunk Lrakir Şapatagan
(Halk Haftalık Gazete /
People's Weekly Newspaper)

biri olur, aynı zamanda tercüme işleri ile uğraşır. Balyozyanlar aynı zamanda İzmir demir ithalatı ve ticaretinde ilk sırada yer alırlar. Verdikleri tanıtım ilanlarında “*Şehrimizin en eski ve en güvenilir şirketidir. Belçika, İsveç, İngiliz ve Alman demirleri, plakaları, putrelleri ve her tür demir çeşidi bulunur*” bilgilerine yer verir.

Hagop Bostancıyan

İzmir’de fazla sayıda halı, ipekli dokuma ticareti yapan Ermeni girişimci de bulunuyordu. İçlerinden bazıları İmparatorluğun en önemli üretim firmalarının temsilciliğini de üstlenmişti. İzmit’te üretim yapan Hereke Fabrika-i Hümayun’un İzmir temsilciliğini Hagop Bostancıyan üstlenmişti. Verdiği tanıtım ilanında “*Ticarethanemizde Hereke fabrika ürünü olan ipekli giysiler, bluz için çeşit çeşit ipek kumaşlar, baş için ipek eşarplar, ipek mendiller, çarşaflar, çuhalar, halılar, seccadeler bulunur*” bilgileri yer almaktadır.

Silgiciyan, İsbencyan ve Kehyayan

Doğunun her çeşit halı fabrikası ve deposu, merkezi İzmir, İstanbul, Selanik, Kayseri, Sivas ve Ürgüp şubeleri bulunmaktadır. Her çeşit halı, kilim vs. ticareti ve her çeşit halı için özel siparişler kabul etmiş ve ithalat ve ihracat yapmıştır. Taşra için her tür kolaylık sağlamıştır.

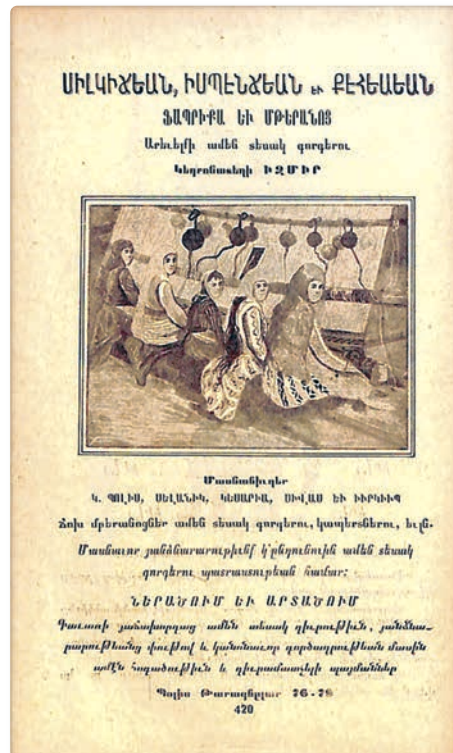
the Armenian community of İzmir and Istanbul, and also engaged in translation work. At the same time, the Balyozyan ranked first in İzmir’s iron imports and trade. In their promotional advertisements, they wrote: “*It is the oldest and most reliable company in our city. Belgian, Swedish, English and German iron, plates, putrels and all kinds of iron can be found*”.

Hagop Bostancıyan

There were also a large number of Armenian entrepreneurs in İzmir engaged in the carpet and silk weaving trade. Some of them also represented the most important textile companies of the Empire. Hagop Bostancıyan was the İzmir representative of the *Hereke Fabrika-i Hümayun* factory in İzmit. In his promotional advertisement, he wrote: “*In our trading house, there are silk garments, silk fabrics for blouses, silk scarves for the head, silk handkerchiefs, sheets, çuhas, carpets, prayer rugs, which are the products of the Hereke factory.*”

Silgiciyan, İsbencyan and Kehyayan

They had all kinds of carpet factories and warehouses in the East, headquartered in İzmir, with branches in Istanbul, Thessaloniki, Kayseri, Sivas and Urgup. They traded all kinds of carpets, rugs, etc. and accepted special orders for all kinds of carpets and imported and exported. They provided all kinds of conveniences for the country provinces.



Şekil 21.

Figure 21.

Silgiciyan, İsbencyan yev Kehyayan Fabrika yev Mteranots (Silgiciyan, İsbencyan ve Kehyayan Fabrika ve Dükkanları

Silgiciyan, İsbencyan yev Kehyayan Fabrika yev Mteranots (Silgician, İsbencyan and Kehyayan Factories and Shops)

Balabanyan Kardeşler, Ermeni Mahallesi

Büyük mağaza. Sağlıklı vücuda sahip olmak isteyenler, keseye uygun ve lezzetli yiyecekler için aşağıdaki adrese müracaat etsinler. Denizli'ye ait un, her çeşit şeker, İngiliz, İran, Cenova, Mısır pirinçleri, çeşit çeşit kahve, filtreden geçirilmiş zeytinyağı, en çok tercih edilen Avrupa markalarına ait kokulu sabunlar, her çeşit konyak, likör, Tenedos'a ait ender şaraplar, Avrupaya ait her çeşit kaymak, ıstakoz, ton balığı, sardelye, mortedala, jambon, salam.

Ender, temiz, ucuz.

Canik Elmasyan Kardeşler, Aram Hampartsumyan

Canik Elmasyan kardeşler İzmir'in ünlü kuru üzüm, incir, ceviz içini satışı hazır hale getiren imalathane sahibiydiler. Aram Hampartsumyan ise, 1922'ye kadar ayakta kalan son Ermeni tüccarlarından. Oldukça gelişkin ve modern tesislerde kuru meyve paketlenme ve ihraç etme kapasitesine sahipti. Ayrıca İzmir İktisat Kongresi Hampartsumyan Han'da yapılmıştır.

Basmane İmtiyazı

İzmir Ermeni ileri gelenleri 1790'da İstanbul'a gelerek, bir yazma fabrikası açmak için Sultan Selim'den bir ferman alırlar. Bu ferman, fabrikanın İstanbul'da bir caminin vakfiyesi olması şartıyla verilir ve kapanana kadar her yıl bu dini kuruma belli bir miktar ödeme yapar. Fabrika verilen fermana göre yazmaların mutlak ve tek basımcısı olur. Kurucuları ve varisleri üreticilerden yazma başına pul parası olarak bir kuruş tahsil eder. Fabrika elli yıl başarılı bir şekilde faaliyette bulunur. Basmaneninin satın alınması ve istasyona dönüştürülmesi girişimi ile bu ferman geçerliliğini yitirir.

Balabanyan Brothers, Armenian neighborhood

"Big store. Those who want to have a healthy body should apply to the address below for delicious and affordable food. Flour from Denizli, all kinds of sugar, English, Iranian, Genoa, Egyptian rice, various kinds of coffee, filtered olive oil, scented soaps of the most preferred European brands, all kinds of cognac, liquor, rare wines from Tenedos, all kinds of European cream, lobster, tuna, sardines, mortedala, ham, salami.

Rare, clean, cheap."

Canik Elmasyan Brothers, Aram Hampartsumyan

The Canik Elmasyan brothers were the owners of a factory that prepared İzmir's famous raisins, figs and walnuts for sale. Aram Hampartsumyan was one of the last Armenian merchants to survive until 1922. He had the capacity to pack and export dried fruits in highly developed and modern facilities. The İzmir Economic Congress was also held at the Hampartsumyan Commercial Building.

Basmane Concession

In 1790, Armenian notables from İzmir came to Istanbul and received a decree from Sultan Selim to open a writing factory. This edict was granted on the condition that the factory would be a foundation of a mosque in Istanbul, and would pay a certain amount to this religious institution every year until its closure. According to the decree, the factory became the absolute and sole printer of manuscripts. Its founders and heirs collected one kuruş per manuscript from the producers as stamp money. The factory operated successfully for fifty years. This edict loses its validity with the attempt to buy Basmahane and turn it into a station.

KAYNAKLAR

- Alboyacıyan Arşag. *Kağtaganutyun Kay Kağuti* (Ermeni Göç Tarihi), Cilt 3, Kahire, 1941.
- Arakelyan, H. *Barsgasdani Hayer, Nrants antsyali yev Abakan* (İran Ermenileri, Geçmişleri ve Gelecekleri), Viyana 1911.
- Artinian, Vartan. Osmanlı Devleti'nde Ermeni Anayasası'nın Doğuşu 1839-1863, Aras Yayıncılık, İstanbul 2004.
- Asdvadzaduryan, Hayg Der. *Hay Vacaraganutyuni Russiyayum* (Rusya'da Ermeni Ticareti), Paris 1906.
- Braudel Fernand. *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Doğu Batı Yayınları, İstanbul 2021.
- Değagakir Yev Hamaradivutyun, Azkayin Varçutyun Zmürnio*, (İzmir Ermeni Yönetimi Rapor ve Muhasebesi), Mamuryan Matbaası, İzmir 1887.
- Değagakir yev Hamaradivutyun, Azkayin Varçutyun Zmürnio*, (Rapor ve Muhasebe İzmir Ermeni Yönetimi), Dedeyan Matbaası, İzmir 1881.
- Eçmiadzin Katolikosluğu, *Arhesd Hamaroğutyun Ampoğç yev Gadaryal* (Tam ve Mükemmel Hesap Sanatı), Marsilya 1675.
- Episkopos, Muşeg. *Mançesteri Hay Kağuti* (Manchester Ermeni Kolonisi), Boston, 1911.
- Ğugas Derderyan *Kidutyun Vacaraganutyun* (Ticaret Bilimi), Viyana 1848.
- Hovagimyan, H. *Vacaraganutyun Nakhniyats* (Atalarımızın Ticaret Tarihi), Paris 1860.
- Hovhanyants, Harutyun Der. *Badmutyun Nor Çuğahayu Nor Isfahan* (Yeni Culfa, Yeni Isfahan Tarihi), Yeni Culfa, 1880.
- Jean Chardin*, Chardin Seyahatnamesi, ed. Stefanos Yerasimos, İstanbul 2014.
- Kharatyan, Albert. "Orta Çağdan Tanzimat Dönemine Kadar İzmir ve Ege Bölgesindeki Ermeniler", *Tarihi Kentler ve Ermeniler İzmir*, Richard Hovannisyan ed., Aras Yayıncılık, İstanbul 2018. s.65-92.
- Kosyan Peder Hagop. *Hayk i Zimürnia yev i Şırçagayts* (İzmir ve Civarındaki Ermeniler), 2 cilt, Viyana 1899.

REFERENCES

- Alboyacıyan Arşag. *Kağtaganutyun Kay Kağuti* (Armenian Migration History), Volume 3, Kahire, 1941.
- Arakelyan, H. *Barsgasdani Hayer, Nrants antsyali yev Abakan* (Iranian Armenians, Their Past and Future), Viyana 1911.
- Artinian, Vartan. Osmanlı Devleti'nde Ermeni Anayasası'nın Doğuşu 1839-1863, Aras Publishing, İstanbul, 2004.
- Asdvadzaduryan, Hayg Der. *Hay Vacaraganutyuni Russiyayum* (Armenian Trade in Russia), Paris, 1906.
- Braudel Fernand. *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Trans. by Mehmet Ali Kılıçbay, Doğu Batı Publications, İstanbul, 2021.
- Değagakir Yev Hamaradivutyun, Azkayin Varçutyun Zmürnio*, (Report and Accounting İzmir Armenian Management), Mamuryan Printing House, İzmir, 1887.
- Değagakir yev Hamaradivutyun, Azkayin Varçutyun Zmürnio*, (Report and Accounting İzmir Armenian Management), Dedeyan Printing House, İzmir, 1881.
- Eçmiadzin Katolikosluğu, *Arhesd Hamaroğutyun Ampoğç yev Gadaryal* (The Art of Complete and Perfect Calculation), Marsilya, 1675.
- Episkopos, Muşeg. *Mançesteri Hay Kağuti* (Manchester Armenian Colony), Boston, 1911.
- Ğugas Derderyan *Kidutyun Vacaraganutyun* (Science of Trade), Viyana, 1848.
- Hovagimyan, H. *Vacaraganutyun Nakhniyats* (Trade History of Our Ancestors), Paris, 1860.
- Hovhanyants, Harutyun Der. *Badmutyun Nor Çuğahayu Nor Isfahan* (New Culfa, New Isfahan History), New Culfa, 1880.
- Jean Chardin*, Chardin Seyahatnamesi, ed. Stefanos Yerasimos, İstanbul, 2014.
- Kharatyan, Albert. "Orta Çağdan Tanzimat Dönemine Kadar İzmir ve Ege Bölgesindeki Ermeniler", *Tarihi Kentler ve Ermeniler İzmir*, Richard Hovannisyan ed., Aras Publishing, İstanbul 2018. p. 65-92.
- Kosyan Peder Hagop. *Hayk i Zimürnia yev i Şırçagayts* (Armenians in and around İzmir), Vol. 2, Viyana, 1899.

- Kévorkian, Raymond. ve Paboudjian, Paul B. *1915 Öncesi Osmanlı İmparatorluğunda Ermeniler İçinde*, Aras Yayıncılık, İstanbul 2011, s 165-176.
- Leo, *Hocayagan Gapitalı Yev Nra Kağakagan, Hasaragagan Terı Hayeri Meç* (Hoca kapitali ve Ermeniler arasındaki siyasi, sosyal rolü), Erivan 1934.
- Manuyelyan, S. *Tsernrag Arevdragan Haşvararutyuan* (Ticari Hesaplamalar İçin Öneriler), Tiflis, 1883.
- Mırmıryan H.K. *Turkahayots Hin Vacaraganutyunn Yev Vacaragannk* (Türkiye Ermenileri Eski Ticaretleri ve Tüccarları), İstanbul 1908.
- Mildanoğlu, Zakarya. *İzmir Ermenileri*, Aras Yayıncılık, İstanbul 2017.
- Mildanoğlu, Zakarya. *Ermenice Süreli Yayınlar 1794-2000*, Aras Yayıncılık, İstanbul 2014.
- Minasyan, Anahid Der. *Küçük Bir Cemaatin Dinamizmi*, der. Zakarya Mildanoğlu, Aras Yayıncılık, İstanbul 2017, s.27-52.
- Sarukhan, Arakel. *Hollantyan Yev Hayerı*, 15.-18. Tarerun (Hollanda ve Ermeniler, 15.-18. Yüzyılda), Viyana, 1926.
- Şahnazaryan, Garabed. *Yergrakund* (Yerküre) 1863-1864 Arasında Manchester'de Yayımlanan Ermenice Gazete Sayıları.
- Tavernier J. B. *17. Asır Ortalarında Osmanlı Üzerinden İran'a Seyahat*, İstanbul, 2017.
- Tukhmanyanyan, G.S. *Arevdragan-Dındesagan Aşkarh* (Ticaret ve Ekonomi Dünyası), İzmir 1902.
- Vanantetsi, Ğugas. *Kantz Çapo* (Ölçüler Kılavuzu), Amsterdam 1699.
- Zulalyan, M.G. *Celalinerii Şarjumu yev Hay Joğovurti Vicagi Osmanyanyan Gaysrutyan Meç* (XVI-XVII tarer), (Celali Hareketleri ve Osmanlı İmparatorluğunda Ermeni Halkının Durumu (XVI-XVII. Yüzyıl), Erivan 1966.
- Kévorkian, Raymond. ve Paboudjian, Paul B. *1915 Öncesi Osmanlı İmparatorluğunda Ermeniler İçinde*, Aras Publishing, İstanbul 2011, s. 165-176.
- Leo, *Hocayagan Gapitalı Yev Nra Kağakagan, Hasaragagan Terı Hayeri Meç* (Hoja capital and its political and social role among Armenians), Erivan, 1934.
- Manuyelyan, S. *Tsernrag Arevdragan Haşvararutyuan* (Recommendations for Commercial Calculations), Tiflis, 1883.
- Mırmıryan H.K. *Turkahayots Hin Vacaraganutyunn Yev Vacaragannk* (Ancient Trade and Merchants of the Armenians of Turkey), İstanbul, 1908.
- Mildanoğlu, Zakarya. *İzmir Ermenileri*, Aras Publishing, İstanbul, 2017.
- Mildanoğlu, Zakarya. *Ermenice Süreli Yayınlar 1794-2000*, Aras Publishing, İstanbul, 2014.
- Minasyan, Anahid Der. *Küçük Bir Cemaatin Dinamizmi*, der. Zakarya Mildanoğlu, Aras Publishing, İstanbul 2017, p. 27-52.
- Sarukhan, Arakel. *Hollantyan Yev Hayerı*, 15.-18. Tarerun (The Netherlands and the Armenians, 15th-18th Century), Vienna, 1926.
- Şahnazaryan, Garabed. *Yergrakund* (Yerküre) Number of Armenian Newspapers Published in Manchester between 1863-1864.
- Tavernier J. B. *17. Asır Ortalarında Osmanlı Üzerinden İran'a Seyahat*, İstanbul, 2017.
- Tukhmanyanyan, G.S. *Arevdragan-Dındesagan Aşkarh* (World of Trade and Economy), İzmir, 1902.
- Vanantetsi, Ğugas. *Kantz Çapo* (Measurements Guide), Amsterdam, 1699.
- Zulalyan, M.G. *Celalinerii Şarjumu yev Hay Joğovurti Vicagi Osmanyanyan Gaysrutyan Meç* (XVI-XVII tarer), (Jalali Movements and the Situation of the Armenian People in the Ottoman Empire (XVI-XVII. Century), Erivan, 1966.



İzmir Limanı'nda Komisyoncu İşverenler: VAPUR ACENTELERİ VE BUHARLI VAPUR ŞİRKETLERİ (1876-1922)

Middlemen Employers in the Port of İzmir:

Ferry Agents and Steamship Companies (1876-1922)

İtalyancada "*başkası adına iş yapan/vekil*" anlamına gelen "agente" sözcüğünden bozularak Türkçeye girmiş "acente" için Osmanlı Devleti'nde önceleri, Arapçadaki "simsar" sözcüğü kullanılmıştı. Artık daha çok, Fransızcadan devşirme "komisyoncu" denen bu kişi veya kuruluşlar, ticari faaliyetin konusu olan taşınır veya taşınmaz her türlü mal (emtia) ve hizmetin olduğu yerde mutlaka vardır.

Vapur/gemi acenteleri, bildirimizin seçtiği tarihsel kesitte, her Osmanlı limanında görülen *deniz ve denizciliğe odaklı* meslek kollarından biriydi¹. Her türden deniz taşıt ve aracı ile yolcu ve yük taşıma işleminde; gemi sahibi, kaptanı, işletmecisi (vapur şirketi) veya kiracısı nam ve hesabına; üçüncü kişi, kurum ve kuruluşlara karşı, sınırları belirlenmiş bir bölgede; vekilinin hak ve menfaatlerini ücret karşılığında koruyan kişi ve kuruluşlardı². Bunların yetki alanları, alacakları ücretler ile vekillik hizmetlerinin süresi, müvekkilleriyle imza ettikleri sözleşmelerle belirlenirdi.

In the Ottoman Empire, the Arabic word "*simsar* [broker]" was previously used for "agency", which was derived from the Italian word "agente" meaning "*an agent who does business on behalf of someone else / representative*". These persons or organizations, now more commonly referred to as "*komisyoncu* [middlemen]" from French, are present wherever there is any kind of movable or immovable goods (commodities) and services that are the subject of commercial activity.

Ferry / ship agencies were one of *the sea and maritime-oriented* professions that could be found in every Ottoman port in the historical period chosen for this paper¹. In the process of transporting passengers and cargo by all kinds of marine vessels and vehicles; on behalf and account of the ship owner, captain, operator (ferrycompany) or lessee; against third parties, institutions and organizations, in a demarcated area; were persons and organizations that protected the rights and interests of the representative for a fee². Their realm of authority, the fees they would receive, and the duration of their services as at torneys were determined by the contracts they signed with their clients.

Prof. Dr.

Engin BERBER

Ege Üniversitesi,
İktisadi ve İdari
Bilimler Fakültesi,
Uluslararası İlişkiler
Bölümü, İzmir

Faculty of Economics
and Administrative
Sciences, Department of
International Relations,
Ege University, İzmir

1 Vapur şirketleri, vapur donatanları, armatörler, denizcilik malzemeleri satan tüccarlar, deniz servis istasyonları (tamir işleri yapıyor olmalı), denizcilik sigortaları yapan kişi ve kuruluşlar, gümrük komisyoncuları, liman dairesi ile yolcu ve eşya gümrüğünün kamu çalışanları, mavna ve şat esnafı, kayıkçılar, hamallar ve arabacı esnafı, Osmanlı limanlarında deniz ve denizciliğe odaklı, benim tespit ettiğim diğer meslek kollarıydı.

2 Osman Öndeş, Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi, 1. Baskı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları: 91, Aralık 2013'te, "Önsöz"den önceki sayfadan geliştirilerek.

1 Other professions I identified in Ottoman ports focused on the sea and maritime: Ferry companies, ferry owners, shipowners, merchants selling maritime supplies, marine service stations (they must have been engaged in repair work), people and organizations engaged in maritime insurance, customs middlemen, public employees of the port office and passenger and goods customs, barge and dummy barge tradesmanship, boatmen, porters, and carters.

2 Osman Öndeş, Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi, 1st Edition, İMEAK Chamber of Shipping Publications: 91, December 2013, developed from the page before the "Foreword".

Balkan Savaşları bittiğinde İzmir'deki vapur acentelerinin geliri; vapurla seyahat edecek *yolculara kesilen her biletten* ve limana demirleyen vapurları yükleyip boşaltacak hamalların (işçilerin) tahsisi karşılığında, *ton başına emtiadan* aldıkları ücretlerden ibaretti³. Yolculara kesilen biletler için, sadece vapur şirketlerinden ücret alan bu ticari kuruluşların, hamal tahsisi karşılığı tüccardan da ücret aldığına şüphe yoktur. Aynı kuruluşlar, kabul ettikleri *posta yükünü oluşturan mektup, paket ve koliler için de* müvekkilleri olan posta şirketlerinden ücret tahsil ederlerdi⁴.

İzmir'deki vapur acenteleri, liman işçilerinin 1913 Eylül'ünde başlatıp Kemeraltı'nda emeğini ücret karşılığı satanların katılımıyla genişleyen bir grevin tarafı ve baş sorumlusuydu⁵. Yani bunların çoğu vapur şirketlerinin sahipleri olmasalar da, patrone durlar. Bu sebeple Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin söylediğinin aksine, bu mesleğe "deniz esnafı"; meslek erbabına ise, "deniz esnafı" demem mümkün değildir⁶. Zira kazancı daha çok kol emeği-beden gücüne dayalı ve genelde kendi başına çalışan esnaf ile işgücü istihdam eden bir işletmenin sahibi olan tüccar arasındaki fark çok belirgindir: *İlki emek, ikincisi sermaye yoğundur*. Bildirim başlığında, vapur acentelerini tanımlarken "komisyoncu işverenler" ibaresini kullanmam, acente sahiplerinin (nakliye simsarları) tüccar olduğunu düşündüğüm içindir. Nitekim bunlar içinde aynı zamanda pazar için çiftçilik (yani kapitalist tarım), ihracat ve ithalat işleri, maden işleten ve sigortacılık yapanlar ile hizmet sektöründe varlık gösteren şirketlerin (demiryolu, tramvay vb.) sermayedarları vardı.

Bildirimize konu ettiğimiz vapur acentelerinin çoğu, denize paralel olup 3.285 metre (4.500 arşın) uzunluğundaki Rıhtım Yolu'nun (Kordonboyu), daha ziyade eşya gümrüğü ile İngiliz Konsoloslugu arasındaki ikinci kıtasında mevcut binalarda

At the end of the Balkan Wars, the income of the ferry agencies in İzmir consisted of *each ticket issued to passengers* traveling by ferry and *the fees received per ton of commodities* in return for the allocation of porters (workers) to load and unload the ferries anchored in the port³. There is no doubt that these commercial organizations, which charged only the ferry companies for the tickets issued to passengers, also charged merchants for the allocation of porters. The same organizations charged their clients, the mail companies, for the letters, packages, and parcels that made up the mail cargo they accepted⁴.

The ferry agents in İzmir were party to and chiefly responsible for a strike that began in September 1913 by dock workers and expanded to include those who sold their labor for wages in Kemeraltı⁵. In other words, although most of them were not the owners of the ferry companies, they were the patrons. For this reason, contrary to what the Maritime Association of Shipowners and Agents says, it is not possible for me to call this profession "maritime tradesmanship" and its professionals "maritime tradesmen"⁶. The difference between a tradesman, whose earnings are mostly based on hand labor and physical labor and who usually works on his own, and a merchant, who is the owner of a business that employs labor, is very clear: *The former is labor-intensive, the latter capital-intensive*. My use of the phrase "middlemen employers" in the title of this paper, when describing ferry agents, is because I consider the owners of the agents (transportation brokers) to be merchants. Indeed, they also included those who farmed for the market (i.e. capitalist agriculture), exported and imported procedures, operated mines, and engaged in insurance, as well as the financiers of companies in the service sector (railroads, trams, etc.).

Most of the ferry agencies that are the subject of our paper were located in buildings on the second continent of the 3,285-meter (4,500 archines) long Quay Road

3 Ahenk, 8 Eylül 1923.

4 Ayrıntılar için bkz. Tanju Demir, Türkiye'de Posta, Telgraf ve Telefon Teşkilatı'nın Tarihsel Gelişimi (1840-1920), PTT Genel Müdürlüğü, Ankara: 2005, ss. 101-111.

5 Bkz. Engin Berber, "İkinci Meşrutiyet Döneminde Domino Etkisi Yapan Bir Emekçi Eylemi: İzmir Liman İşçileri Grevi", European Journal of Turkish Studies [Yayında], 11 /2010, Son güncelleme: 14 Ekim 2010, Erişim tarihi: 20 April 2019, URL: <http://journals.openedition.org/ejts/4303>, ss. 1-28.

6 Öndeş, "Eserin Tanıtımı" başlıklı ve sayfa numarası verilmemiş bölümden.

3 Ahenk, September 8, 1923.

4 For details, see Tanju Demir, Türkiye'de Posta, Telegraph and Telephone Organization's Historical Development (1840-1920), PTT General Directorate, Ankara: 2005, pp. 101-111.

5 See Engin Berber, "The Strike of the İzmir Port Workers: The Domino Effect of a Labour Movement in the Second Constitutional Era", European Journal of Turkish Studies [Online], 11 /2010, Last updated: 14 October 2010, Accessed 20 April 2019, URL: <http://journals.openedition.org/ejts/4303>, pp. 1-28.

6 Öndeş, from the section titled "Introduction of the Work" with no page number.

konumlanmışlardı⁷. Bu acenteler hakkında şu ana kadar, bilinenleri⁸ genişleten çalışmalar yapılmış değildi. Amacımız, *Yunanca basılmış özel takvim ve rehberler*⁹ üzerinden giderek, Birinci Meşrutiyet'ten cumhuriyetin ilanına uzanan zaman diliminde İzmir'deki vapur acenteleri ile bunların müvekkilleri olan vapur şirketlerinin çalıştıkları hatlar ve sefer takvimleri hakkında bilgi vermektir¹⁰.

İlk kaynağımız, Th. K. ve S. K. tarafından hazırlanıp 1875 Kasım'ında İzmir Matbaası'nda basılmış, 1876 *Artık Yılı'nın İzmir Takvimi ve Rehberi*'dir (İmerologion kai Odigos Smirnis tou Visektou Etous 1876)¹¹. Bu takvim ve rehberin aslı, Atina'daki İzmirli Birliği (Enosi Smirneon) Kütüphanesi'nde olup tarafımızdan Türkçeye çevrilmiştir¹². İzmir'deki idareciler, kurumlar, meslek kolları ile meslek erbabının tanıtıldığı "Rehber" başlıklı ikinci bölümde, konumuzla ilgilidir.



(Kordonboyu) parallel to the sea, mostly between the goods customs and the British Consulate⁷. Until now, there have been no studies on these agencies that extend what is known⁸ about them. Our aim is to provide information on the lines and timetables of the ferry agencies and their clients, the ferry companies, in İzmir from the First Constitutional Monarchy to the proclamation of the Republic, based on *special calendars⁹ and guides printed in Greek.*¹⁰

Our first source is prepared by Th. K. and S. K. and printed at the İzmir Printing House in November 1875, the İzmir Calendar and Guide the Leap Year 1876 (İmerologion kai Odigos Smirnis tou Visektou Etous 1876)¹¹. The original of this calendar and guide is in the Library of the Union of People of İzmir (Enosi Smirneon) in Athens and has been translated into Turkish by us¹². The second section, titled "Guide", introduces administrators, institutions, professions, and professionals in İzmir.

Şekil 22.

Figure 22.

1875 Artık Yılı'nın İzmir Takvimi ve Rehberi (Dış kapak)

İzmir Calendar and Directory of the Leap Year 1875 (Outer cover)

- 7 İzmir 1905, (Cevat Sami ve Hüsnü, Aydın Vilayeti Celilesinin Ahval-i Tabiiyye, Ziraiyye, Ticariyye ve İktisadiyye vesair Ahvalinden Bahis 1321 Sene-i Maliyesine Mahsus Nevsal-i İktisat, İzmir, 1323'ten) Sadeleştirerek Yeni Harflere Aktaran, Erkan Serçe, İzmir: İzmir Yayıncılık, 2000, s. 158.
- 8 Bildiklerimiz benim, dipnot 5'te gösterilen makalede yazdıklarımın ibarettir.
- 9 Bunlar hakkında özlü bilgi için bkz. Th. K ve S. K. (Haz.), İzmir 1876 ve 1908 (Yunanca Rehberlere Göre Meşrutiyette İzmir), Çev. Engin Berber, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, Nisan 2008, ss. XI-XVI.
- 10 Yük, yolcu ve posta ücret tarifeleri ise, bir başka çalışmanın konusu olduğundan bu bildiri de ele alınmamıştır.
- 11 Hris. Sokr. Solomonidi, İzmir'de Gazetecilik (1821-1922) / (İ Dimosiografia sti Smirni), Atina, 1959, s. 93 ve 205'ten, Th. K. Amalthia (İzmir) gazetesinde yazan ve 1909'da yayın hayatına katılmış Ameroliptos (İzmir) gazetesinin yazı işleri müdürü ve başyazarı görünen Themistoklis Ktena olmalıdır. S. K onun akrabalarından birisi, olasılıkla kardeşiydi.
- 12 Bkz. Dipnot 9'da gösterilen kaynak.

- 7 İzmir 1905, (Cevat Sami and Hüsnü, Aydın Vilayeti Celilesinin Ahval-i Tabiiyye, Ziraiyye, Ticariyye ve İktisadiyye ve vesair Ahvalinden Bahis 1321 Sene-i Maliyesine Mahsus Nevsal-i İktisat, İzmir, 1323) Simplified and Transposed into New Letters, Erkan Serçe, İzmir: İzmir Publishing, 2000, p. 158.
- 8 What we know is what I wrote in the article cited in footnote 5.
- 9 For brief information on these, see Th. K and S. K. (eds.), İzmir 1876 and 1908 (İzmir in the Constitutional Monarchy According to the Greek Guides), trans. Engin Berber, İzmir: İzmir Metropolitan Municipality Culture Publication, April 2008, pp. XI-XVI.
- 10 As freight, passenger and mail tariffs are the subjects of another study, they are not discussed in this paper.
- 11 Hris. Sokr. Solomonidi, Journalism in İzmir (1821-1922) / (I Dimosiografia sti Smirni), Athens, 1959, pp. 93 and 205, from Th. K. must be Themistoklis Ktena, who wrote for the newspaper Amalthia (Smyrna) and appears to have been the editor-in-chief and lead writer of the newspaper Ameroliptos (Smyrna), which began publication in 1909. S. K was one of his relatives, possibly his brother.
- 12 See the source cited in footnote 9.

Tablo 1. Buharlı Vapur Şirketleri ve Acenteleri (1876)**Table 1.** Steamship Companies ve Agencies (1876)

No.	İsmi Name	Bayrak Flag	Şirket Adresi Company Address	Acente Sahibi Agency Owner	Acente Adresi Agency Address
1	Asia Minor	İngiliz British	Baltacı Pasajı'nda In the Baltacı Passage	Alfr. Collen	
2	Bruns et Macher's	İngiliz British	Halkalı Kapı Pasajı'nda In the Halkalı Kapı Passage	T. ve G. Malkoci T. and G. Malkoci	
3	W. Dixon	İngiliz British	Whitall Pasajı'nda In the Whitall Passage	Whitall	
4	John Bibby sons et Cie	İngiliz British	Genel Merkez: Liverpool'da Headquarters in Liverpool	İmparatorluk Osmanlı Bankası / Imperial Ottoman Bank	Verri Pasajı'nda In the Verri Passage
5	Papagianni Kardeşler	İngiliz British	Genel Merkez: Liverpool'da Headquarters in Liverpool	Paterson ve Ortakları Paterson and Partners	Rutie Pasajı'nda In the Rutie Passage
6	Robert Mac Andrews	İngiliz British	Ispartalı Pasajı'nda In the Ispartalı Passage	Mac Andrews ve Forbes Mac Andrews and Forbes	
7	Hidiviye	Mısır Egypt	Sponti Pasajı'nda In the Sponti Passage	Fr. İskender	
8	Loyd	Avusturya Austria	İngiliz İskelesi'nde At the British Pier	O. Marniç	
9	Tonellu	Avusturya Austria	Küçük Vezir Hanı'nda At the Küçük Vezir Hann	Şifman	
10	Deniz Taşımacılığı	Fransız French	İngiliz İskelesi'nde At the British Pier	Kar. Salzan	
11	Fressine	Fransız French	Ospie Pasajı'nda In the Ospie Passage	Giz	
12	Trinakria	İtalyan Italian	Sponti Pasajı'nda In the Sponti Passage	Maracini Kardeşler Maracini Brothers	
13	Aziziye	Osmanlı Ottoman	Varvarezikö Hanı'nda At the Varvarezikö Hann	Arahtancis	
14	?	Rus Russian	Oniser Pasajı'nda In the Oniser Passage	N. Fezun	

Kaynak: Th. K. ve S. K. (Haz.), *1876 Artık Yılı'nın İzmir Takvimi ve Rehberi*, Çev. Engin Berber, Atina, 1876, ss. 55-56 / (58-59).

Source: Th. K. and S. K. (eds.), *İzmir Calendar and Guide of the Leap Year 1876*, trans. Engin Berber, Athens, 1876, pp. 55-56 / (58-59).

Açıklama: İzmir Limanı'na Osmanlı ülkesi dışından yük ve yolcu taşıyan 14 buharlı vapur şirketinden *altısı* İngiliz, *ikisi* Avusturyalı, *ikisi* Fransız'dı. Mısır, İtalya, Rus ve Osmanlı'ya ait ise, birer vapur şirketi görünmektedir. "EKLEME VE DÜZELTMELER" başlıklı bölüme (s. 76), buharlı vapur şirketleri arasına, büroları rıhtımda bulunan bir Fransız şirketi (Deneruz) ve bir Yunan şirketi de eklenmiştir. Fransız şirketinin vapurları Urla, Ayvalık, Makaronia, Karaburun, Dikili ve Göztepe'ye yanaşırken; Yunan Şirketi'nin vapurları Urla, Karaburun, Göztepe ve Karşıyaka iskelelerine yanaşmaktaydılar. Anlaşılan o ki, Th. K. ve S. K. körfez içi ve yakın çevresine vapur çalıştıran şirketleri, Takvim ve Rehberde olması gereken yere (s. 58) koymayı unutmuşlardır.

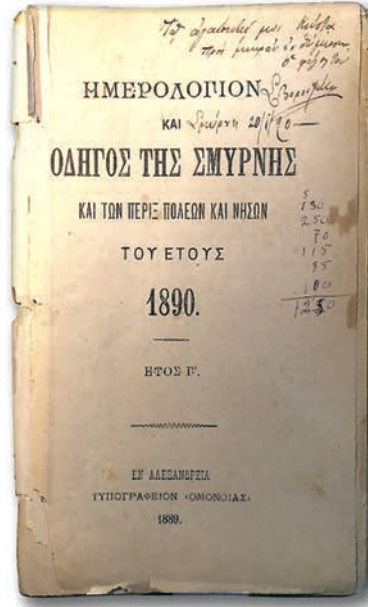
Explanation: Of the 14 ferry companies that carried cargo and passengers to the Port of İzmir from outside the Ottoman Empire, six were British, two Austrian, and two French. There were also one each Egyptian, Italian, Russian, and Ottoman ferry companies. In the section titled "ADDITIONS AND CORRECTIONS" (p. 76), a French company (Deneruz) and a Greek company with offices at the quay were added to the ferry companies. The French company's ferries boarded to Urla, Ayvalık, Makaronia, Karaburun, Dikili and Göztepe, while the Greek company's steamers ferries boarded to Urla, Karaburun, Göztepe, and Karşıyaka. Apparently, Th. K. and S. K. have forgotten to include the companies operating ferries in and around the Gulf in the Calendar and Guide (p. 58).

Tablo 2. Bazı Buharlı Vapur Şirketlerinin İzmir Çıkışlı Hatları (1876)**Table 2.** Lines of Some Steamship Companies Leaving İzmir (1876)

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Vapur Hatları Ferry Lines	Açıklamalar Explanations
1	Hidiviye / Mısır Hidiviye / Egypt	<p>1. İzmir-İskenderiye-İstanbul İzmir-Alexandria-Istanbul</p> <p>2. İzmir-Pire-İskenderiye İzmir-Pire-Alexandria</p> <p>3. İzmir-Rodos-İskenderiye İzmir-Rodos-Alexandria</p> <p>4. İzmir-İstanbul İzmir-Istanbul</p>	<p>1. Birinci sınıf vapurlar: Beheras, Şarkıye, Dekahliye, Fagum, Rahmaniye, Tantah / Haftada bir First class ferries: Beheras, Şarkıye, Dekahliye, Fagum, Rahmaniye, Tantah / Once a week</p> <p>2. İzmir'den ayrılış: Cuma akşamı; İskenderiye'ye varış: Salı / İskenderiye'de ayrılış: Perşembe sabahı; İzmir'e varış: Pazartesi sabahı Departure from İzmir: Friday evening; Arrival in Alexandria: Tuesday / Departure from Alexandria Thursday morning; Arrival in İzmir: Monday morning</p> <p>3. İzmir'den ayrılış: Cuma sabahı; İskenderiye'ye varış: Salı sabahı / İskenderiye'den ayrılış: Perşembe sabahı; İzmir'e varış: Pazar akşamı Departure from İzmir: Friday morning; Arrival in Alexandria: Tuesday morning / Departure from Alexandria: Thursday morning; Arrival in İzmir: Sunday evening</p> <p>4. İzmir'den ayrılış: Pazartesi akşamı; İstanbul'a varış: Çarşamba sabahı / İstanbul'dan ayrılış: Çarşamba akşamı; İzmir'e varış: Cuma sabahı Departure from İzmir: Monday evening; Arrival in Istanbul: Wednesday morning / Departure from Istanbul: Wednesday evening; Arrival in İzmir: Friday morning.</p>
2	Loyd /Avusturya Loyd /Austria	<p>1. İzmir-İstanbul İzmir-Istanbul</p> <p>2. İzmir-Trieste İzmir-Trieste</p> <p>3. İzmir- İskenderiye İzmir- Alexandria</p> <p>4. İzmir-Suriye İzmir-Syria</p>	<p>1. İzmir'den ayrılış: Cumartesi öğleden sonra; (Midilli, Bozcaada, Boğazlar, Gelibolu üzerinden) İstanbul'a varış / İzmir'e geri dönüş: Her hafta cumartesi günüdür. Departure from İzmir: Saturday afternoon; (through Mytilene, Bozcaada, the Straits, Gallipoli) Arrival in Istanbul / Returning to İzmir: Every week on Saturday.</p> <p>2. İzmir'den ayrılış: Cumartesi öğleden sonra; (Sakız, Siro, Kithira, Zakintho, Argostolio, Kerkira, Brindisi, Ankona üzerinden) Trieste'ye varış / İzmir'e geri dönüş: Her hafta perşembe günüdür. Departure from İzmir: Saturday afternoon; (through Chios, Siro, Kithira, Zakintho, Argostolio, Kerkira, Brindisi, Ankona) Arrival in Trieste / Returning to İzmir: Every week on Thursday.</p> <p>3. İzmir'den ayrılış: Her 15 günde bir cumartesi öğleden sonra, sadece Sakız'a uğrar. İzmir'e geri dönüş: Her 15 günde bir Cuma günüdür. Departure from: Every 15 days, every Saturday afternoon, she only visits Chios. Returning to İzmir: On Friday every 15 days.</p> <p>4. İzmir'den ayrılış: Her 15 günde bir pazar öğleyin; (Sakız, Rodos, Kıbrıs, Kahire, İopin, Port Said üzerinden) İskenderiye'ye varış / İzmir'e geri dönüş: Her 15 günde bir Cuma günüdür. Departure from: Every 15 days at noon on Sunday; (through Chios, Rhodes, Cyprus, Cairo, İopin, Port Said) Arrival in Alexandria / Returning to İzmir: On Friday every 15 days.</p>

Kaynak: Th. K. ve S. K. (Haz.), 1876 *Artık Yılıın İzmir Takvimi ve Rehberi*, Çev. Engin Berber, Atina, 1876, ss. 62-63 / (63-65).

Source: Th. K. and S. K. (eds.), İzmir Calendar and Guide of the Leap Year 1876, trans. Engin Berber, Athens, 1876, pp. 62-63 / (63-65).



Şekil 23. 1890 Yılı'nın İzmir ve Çevresindeki Kentler ve Adaların Takvim ve Rehberi (Dış Kapak)

Figure 23. Calendar and Guide of İzmir and the Surrounding Cities and Islands for the Year 1890.

İkinci kaynağımız, 1889 yılında İskenderiye'deki Omonia Matbaası'nda basılmış, *1890 Yılı'nın İzmir ve Çevresindeki Kentler ve Adaların Takvim ve Rehberi*'dir¹³. Beş bölümden oluşan bu hacimli takvim ve rehber (376 s.), vapur şirketlerini “feribot” ve “buharlı vapur” olarak ikiye ayırmaktadır. On bir adet fotoğrafa yer veren aynı takvim ve rehber, numaralandırmadığı 50 sayfasını da reklamlara ayırmıştır ki, bu reklamlardan bazıları resim ve firmaların amblemleriyle süslenmiştir. Birinci kaynağımızda da var olan bu durum, Yunanca basılmış özel takvim ve rehberlerin *nasıl finanse edildiğini ortaya koymaktadır*.

Our second source is the *Calendar and Guide of İzmir and the Surrounding Cities and Islands for the Year 1890*, printed in 1889 at the Omonia Printing House in Alexandria¹³. This voluminous five-part calendar and guide (376 p.) divides ferry companies into “ferryboats” and “steamships”. The same calendar and guide, which includes eleven photographs, devotes 50 unnumbered pages to advertisements, some of which are decorated with pictures and company emblems. This situation, which is also present in our primary source, reveals *how special calendars and guides printed in Greek were financed*.

13 Hmerologion kai Odigos tis Smirnis kai ton Periks Poleon kai Nision tou Etous 1890, En Aleksandria: Tipografeion Omonias, 1889.

13 Hmerologion kai Odigos tis Smirnis kai ton Periks Poleon kai Nision tou Etous 1890, En Alexandria: Tipografeion Omonias, 1889.

Tablo 3. Bazı Feribot ve Buharlı Vapur Şirketleri ile İzmir Varış ve Çıkışlı Vapur Takvimi (1890)**Table 3.** Some Ferry and Steamship Companies and Ferry Schedule of Arrivals and Departures from İzmir (1890)

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Çalışanlar Employees	Açıklamalar Explanations
FERİBOT ŞİRKETLERİ / FERRYBOAT COMPANIES			
1	Hamidiye / Osmanlı / Kordonboyu'nda Hamidiye / Ottoman / Ouay Road [Kordonboyu]	Yönetim Kurulu Başkanı / Board Chairman : Yahya Paşa Başkan Yardımcısı / Vice Chairman : Esay Esagian Üyeler / Members : M. Valiozian, K. Salzanis, N. Aliotis, I. D. Andrias, D. Arnaoutoglous, Bohor Arditis, K. Viktoras. Veznedar / Cashier : Th. Mihailidis Özel Kalem / Private Secretary : Ali Rıza Efendi Sekreterler / Secretaries: N. Kalafatakis ve N. Arnaoudoglous.	Osmanlı Hükümeti'nin Yahya Paşa'ya verdiği imtiyazla kurulmuştur. Buharlı Vapurlar: Dikili, Hamidiye, Terakki, Urla, Karşıyaka, İzmir, İstanbul, Kilizman, Adliye, Göztepe, Karataş, İslahane [12 Adet] . 1. Vapurlar her sabah akşama kadar Karataş, İslahane, Karantina, Spartalı, Karşıyaka'ya gidip gelirler. Her sabah 9.00'da Urla'ya gitmek için hareket eden vapur, öğlen 12.00'de döner. 2. Her Salı ve Cuma Foça, Dikili, Midilli, Cunda, Kemer, Edremit ve Ayvalık için hareket eden vapur, ertesi gün döner. Eski Foça, Yeni Plomarion, Apothikas, Kallonin ve Sigrion için hareket eden vapurlar ertesi gün döner. 3. (Mordoğan, Göztepe, Saip, Yeni Liman) üzerinden Karaburun'a, Deniz Dere, Adalar, Sakız, Çeşme, İkarıa, Karlovasi, Vathi, Sisam ve Kuşadası'na da vapur vardır. Established with the concession granted to Yahya Pasha by the Ottoman Government. Steamships: Dikili, Hamidiye, Terakki, Urla, Karşıyaka, İzmir, İstanbul, Kilizman, Adliye, Göztepe, Karataş, İslahane [12 pcs.] . 1. Every morning until evening , the ferries travelled to and from Karataş, İslahane, Karantina, Spartalı, Karşıyaka. A ferry for Urla every morning at 9.00 a.m. and returned at 12.00 noon. 2. Every Tuesday and Friday ferries for Phokia, Dikili, Lesbos, Cunda, Kemer, Edremit, and Ayvalık and returned the next day. The ferries departing for Old Phokia, New Plomarion, Apothikas, Kallonin, and Sigrion returned the next day. 3. (Through Mordoğan, Göztepe, Saip, New Port) to Karaburun , there were also ferries to Deniz Dere, the Islands, Chios, Çeşme, İkarıa, Karlovasi, Vathi, Samos and Kusadası.

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Çalışanlar Employees	Açıklamalar Explanations
FERİBOT ŞİRKETLERİ / FERRYBOAT COMPANIES			
2	Zoli-Viktora ve Ortakları / Osmanlı Zoli-Viktora and partners/ Ottoman	Müdürler / Directors: G. Zoli ve K. Viktoras	<p>1. Her pazartesi öğleden sonra 16.00'da Midilli, Limni, Selanik için hareket eder, Selanik'ten çarşamba akşamı hareket edip Kavala, Porto-Lago, Dedeagaç, Midilli üzerinden cumartesi sabahı İzmir'e varır.</p> <p>2. Her 15 günde bir salı günü sabah 9.00'da Sakız, Çeşme, İkaria, Karlovasi, Vathi, Kuşadası için hareket eder, Kuşadası'ndan çarşamba akşamı ayrılır, aynı yerlere yanaşır ve perşembe akşamı İzmir'e döner.</p> <p>3. Her 15 günde bir salı günü sabah 9.00'da Dikili, Midilli, Cunda, Ayvalık için hareket eder, Ayvalık'tan çarşamba sabahı ayrılır, aynı yerlere yanaşır, çarşamba akşamı İzmir'e döner.</p> <p>4. Her 15 günde bir salı günü sabah 9.00'da Plomarion ve Apothikas için hareket eder, çarşamba sabahı Apothikas'tan ayrılır, Plomarion'a yanaşır, Çarşamba akşamı İzmir'e döner.</p> <p>5. Her 15 günde bir cuma günü sabah 9.00'da Dikili, Midilli, Cunda, Ayvalık için hareket eder, Pazar sabahı Ayvalık'tan Cunda, Midilli ve Dikili için ayrılır, pazar akşamı İzmir'e döner.</p> <p>6. Her 15 günde bir cuma günü sabah 9'00'da Yeni Foça, Çandarlı, Midilli, Plomarion, Apothikas, Selçuk için hareket eder, Selçuk'tan cumartesi günü ayrılır, aynı yerlere yanaşır, pazar akşamı İzmir'e döner.</p> <p>7. Her 15 günde bir cuma günü öğleden sonra 16.00'da Sakız, Çeşme, Karlovasi, Vathi, Kuşadası, Tıgani, Marathokabon, Patmos, Leros, Kilimli, Karpathos, Kasson için hareket eder, Çarşamba Kasson'dan ayrılır, aynı yerlere yanaşır, cumartesi sabahı İzmir'e döner.</p> <p>8. Her cuma öğleden sonra 16.00'da Midilli, Ayvalık, Molivon, Limni, Kavala için hareket eder, pazartesi Kavala'dan ayrılır ve Porto-Lago, Dedeagaç, Limni, Molivon, Ayvalık, Midilli'den çarşamba akşamı İzmir'e varır.</p> <p>1. It departed every Monday at 16.00 p.m. for Lesvos, Limni, Thessaloniki, departing from Thessaloniki on Wednesday evening and arriving in İzmir on Saturday morning via Kavala, Porto-Lago, Alexandroupoli, Lesvos.</p> <p>2. Every 15 days, every Tuesday at 9:00 a.m., she sailed for Chios, Cesme, Ikaria, Karlovasi, Vathi, Kusadasi, departed Kusadasi on Wednesday evening, docks at the same places and returned to İzmir on Thursday evening.</p> <p>3. Every 15 days, it departed every Tuesday at 9:00 a.m. for Dikili, Lesbos, Cunda, Ayvalık, left Ayvalık on Wednesday morning, docks at the same places, and returned to İzmir on Wednesday evening.</p> <p>4. Every 15 days on Tuesday at 9.00 a.m. she sailed for Plomarion and Apothikas, left Apothikas on Wednesday morning, docks at Plomarion and returned to İzmir on Wednesday evening.</p> <p>5. It departed every 15 days on Friday at 9.00 am for Dikili, Lesbos, Cunda, Ayvalık, left Ayvalık on Sunday morning for Cunda, Lesbos and Dikili, and returned to İzmir on Sunday evening.</p> <p>6. Every 15 days, it sailed every Friday at 9:00 a.m. for New Phokia, Çandarlı, Mytilene, Plomarion, Apothikas, Selçuk, left Selçuk on Saturday, docks at the same places, and returned to İzmir on Sunday evening.</p> <p>7. Every 15 days, every Friday at 16.00 p.m., she sailed for Chios, Cesme, Karlovasi, Vathi, Kusadasi, Tıgani, Marathokabon, Patmos, Leros, Kilimli, Karpathos, Kasson, left Kasson on Wednesday, docks at the same places, and returned to İzmir on Saturday morning.</p> <p>8. Departing every Friday at 16.00 p.m. for Lesvos, Ayvalik, Molivon, Limni, Kavala, leaving Kavala on Monday and sailing from Porto-Lago, Alexandroupoli, Limni, Molivon, Ayvalik, Lesbos to İzmir on Wednesday evening.</p>

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Çalışanlar Employees	Açıklamalar Explanations
BUHARLI VAPUR ŞİRKETLERİ / STEAMSHIP COMPANIES			
3	Loyd / Avusturya-Macaristan / Fotiadou Pasajı'nda Loyd / Austria-Hungary / at Fotiadou Passage	Acente / Agency : O. Mosettih Sekreter / Secretary : A. Kaborini Memurlar / Officers : Bay Yoannis Dizorzio, Georgios Mavrikos, Annivas Bogdaniç, Slavos Katouriç, Aım. Matessih ve P. Varissih.	Güzergâh (Varışlar) / Route (Arrivals) 1. Her pazar Trieste, Fiume, Kerkira, Kefalinnias, Zakinthou, Kithiron, Girit, Samos, Çeşme ve Sakız'dan. 2. Her perşembe Pire ve Sakız'dan. 3. Her 15 günde bir cumartesi günü İskenderiye, Port Said, İopis, Hayfa, Beyrut, Larnaka, Kıbrıs, Rodos ve Sakız'dan. 4. Her 15 günde bir cumartesi günü İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Bozcaada ve Midilli'den. Ayrılışlar 1. Cumartesi öğleden sonra 18.00'de Sakız, Çeşme, Sisam, Girit, Rethimno, Hanya, Kithira, Zakynthon, Kefallinnian, Fiume, Trieste ve Venedik. 2. Her 15 günde bir cumartesi öğleden sonra 17.00'de Sakız, Rodos, Larnaka, Beyrut, Hayfa, İopin ve İskenderiye. 3. Her 15 günde bir pazar günü Midilli, Bozcaada, Çanakkale, Gelibolu ve İstanbul. 4. Her salı günü öğleyin Sakız ve Pire. Molalar (Varış yolunda) 1. Trieste, Brindisi ve Kerkira'dan sonra Pire'de; Arnavutluk'tan sonra Kerkira'da. 2. Karadeniz'den sonra İstanbul; Varna'da ve Odesa'da. (Ayrılıştan sonra) 1. Kerkira, Brindisi ve Trieste'den sonra Pire'de; Arnavutluk'tan sonra Kerkira'da. 2. Karadeniz'den sonra İstanbul'da; Varna'da ve Odesa'da. 3. Hindistan ve Çin'den sonra Port-Said'de. Route (Arrivals) 1. Every Sunday from Trieste, Fiume, Kerkira, Kefalinnias, Zakinthou, Kithiron, Crete, Samos, Cesme and Chios. 2. Every Thursday from Piraeus and Chios. 3. Every 15 days on a Saturday from Alexandria, Port Said, İopis, Haifa, Beirut, Larnaca, Cyprus, Rhodes and Chios. 4. Every 15 days on Saturday from Istanbul, Gallipoli, Canakkale, Bozcaada and Lesvos. Departures 1. Saturday afternoon at 18.00 Chios, Cesme, Samos, Crete, Rethimno, Chania, Kythera, Zakynthon, Kefallinnian, Fiume, Trieste and Venice. 2. Chios, Rhodes, Larnaca, Beirut, Haifa, İopin, and Alexandria every 15 days at 17.00 on Saturday afternoon. 3. Lesbos, Bozcaada, Çanakkale, Gallipoli, and Istanbul every 15 days on Sunday. 4. Chios and Piraeus every Tuesday at noon. Breaks (on the way of arrival) 1. In Piraeus after Trieste, Brindisi and Kerkira; in Kerkira after Albania. 2. Istanbul after the Black Sea; Varna and Odesa. (After the departure) 3. Piraeus after Kerkira, Brindisi and Trieste; Kirkira after Albania. 4. After the Black Sea, in Istanbul, Varna and Odesa. 5. After India and China, Port-Said.

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Çalışanlar Employees	Açıklamalar Explanations
BUHARLI VAPUR ŞİRKETLERİ / STEAMSHIP COMPANIES			
4	Florio-Rouvatino / İtalya / Paralel Sokak [Acente] Florio-Rouvatino / Italy / Parallel Street [Agency]	Acente / Agency: Maracini Kardeşler Maracini Brothers	<p>Şirketin toplam 112 vapuru vardır.</p> <p>Güzergâh (Varışlar)</p> <ol style="list-style-type: none"> Her 15 günde bir öğleden sonra 16.00'da Marsilya ve Cenova'dan (a) Livorno, Yenişehir (b) Palermo (c) Messina, Katanin (d) Pire (e) Sakız. Her 15 günde bir ilk çarşamba sabahı Odesa'dan İstanbul, Çanakkale. <p>(Ayrılıştan sonra)</p> <ol style="list-style-type: none"> Her 15 günde bir pazartesi öğleden sonra 16.00'da Çanakkale üzerinden (a) İstanbul (b) Odesa'ya. Her 15 günde bir Çarşamba akşamı Sakız, Pire, Katanin üzerinden (a) Palermo (b) Yenişehir (c) Livorno, Cenova ve (a) Marsilya. <p>Diğer Güzergâh</p> <ol style="list-style-type: none"> Rio de Janeiro'dan İzmir ve tam tersi. Montevideo, Buenos Aires. Civitavek'ten İzmir'e ve tam tersi. Tunus ve doğrudan New-York ile tam tersi. Trablus ve tam tersi. Brindisi, Vari, Ankona, Venedik, Trieste'ye ve tam tersi. Köstence, Soulina, Galazion, Vraylan'a ve tam tersi. Selanik'e ve tam tersi. <p>The company has a total of 112 ferries.</p> <p>Route (Arrivals)</p> <ol style="list-style-type: none"> Every 15 days at 16.00 p.m. from Marseille and Genoa (a) Livorno, Yenisehir (b) Palermo (c) Messina, Katanin (d) Piraeus (e) Chios. Every 15 days on the first Wednesday morning from Odesa to Istanbul, Canakkale. <p>(After the departure)</p> <ol style="list-style-type: none"> Every 15 days on Monday at 16.00 p.m. via Canakkale to (a) Istanbul (b) Odessa. Every 15 days on Wednesday evening via Chios, Piraeus, Katanin to (a) Palermo (b) Yenisehir (c) Livorno, Genoa and (a) Marseille. <p>Other Route</p> <ol style="list-style-type: none"> Rio de Janeiro to İzmir and back. Montevideo, Buenos Aires. Civitavek to İzmir and back. Tunisia and directly New-York and back Tripoli and back. Brindisi, Vari, Ancona, Venice, Trieste and back. Constanța, Soulina, Galazion, Vraylan and back. To Thessaloniki and back.

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Çalışanlar Employees	Açıklamalar Explanations
BUHARLI VAPUR ŞİRKETLERİ / STEAMSHIP COMPANIES			
5	Fraisine ve Ortakları / Fransız / Oniser Pasajı'nda [Acente] Fraisine and Associates / French / Oniser Passage [Agency]	İzmir Acentesi / İzmir Agency: P. F. Missir	Kuruluş: 1852 Sermaye: 12.000.000 Vapur sayısı toplam: 25, Güzergâh (Varışlar) 1. Her cuma sabahı Marsilya'dan Cenova, Suriye. 2. Her çarşamba akşamı Selanik'ten (Ayrılıştan sonra) 1. Her cuma akşamı Selanik'e. 2. Her perşembe akşamı Marsilya'ya. Establishment: 1852 Capital: 12.000.000 Total number of ferries: 25, Route (Arrivals) 1. Every Friday morning from Marseille to Genoa, Syria. 2. Every Wednesday evening from Thessaloniki (After departure) 1. Every Friday evening to Thessaloniki. 2. Every Thursday evening to Marseille.
6	Thalas Diaporthm. / Fransız / Genel Merkez: Paris'te Thalas Diaporthm. / French / Headquarters: Paris	İzmir Acentesi / İzmir Agency: Kordonboyu'nda Oniser Pasajı'nda. Oniser Passage in Kordonboyu. Acente Sahibi / Agency Owner: K. Salzani. Veznedarı / Cashier: G. Alvi. İhracatta / Exports: G. Alvertis İthalatta / Imports: E. Mateys. Yolcu işleri / Passenger services: İ. Portellis. Yük eşyası için / For cargo goods: L. Velay Marsilya'da Müdür Director in Marseille: P. Lekat.	(Varışlar) 1. Her 15 günde bir cuma günü Marsilya'dan ve cumartesi İzmir'den karşılıklı. 2. Her 15 günde bir cuma akşamı İstanbul'dan. 3. Her 15 günde bir salı akşamı Suriye'den. (Ayrılıştan sonra) 1. Her 15 günde bir perşembe öğleyin Marsilya'dan ve her 15 günde bir cumartesi akşamı İzmir'den karşılıklı. 2. Her 15 günde bir perşembe İstanbul'a. 3. Her 15 günde bir cumartesi Suriye'ye. (Arrivals) 1. Every 15 days on Friday from Marseille and on Saturday from İzmir [two-way]. 2. Every 15 days on Friday evening from Istanbul. 3. Every 15 days on Tuesday evening from Syria. (After departure) 1. Every 15 days every Thursday at noon from Marseille and every 15 days every Saturday evening from İzmir [two-way]. 2. Every 15 days on Thursday to Istanbul. 3. Every 15 days on Saturday to Syria.

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Çalışanlar Employees	Açıklamalar Explanations
BUHARLI VAPUR ŞİRKETLERİ / STEAMSHIP COMPANIES			
7	/ Rus / [Kordonboyu'nda] Oniser Pasajı'nda [Acente] / Russian / [In Kordonboyu] Oniser Passage [Agency]	Acente Sahibi: Fessun. Veznedar: Baba Baladur; Sekreterler: Oğul Baladur, Konstantinidis, Missir Agency Owner: Fessun. Cashier: Father Baladur; Secretaries: Son Baladur, Konstantinidis, Misir	Güzergâh (Ayrıldıktan sonra) 1. Her perşembe öğleden sonra 16'00'da doğrudan İskenderiye'ye. 2. Her pazartesi öğleden sonra 16'00'da doğrudan Çanakkale, İstanbul, Odesa'ya. (Varışlar) 1. Her perşembe sabahı İstanbul, Çanakkale ve Odesa'dan. 2. Her pazar öğle üzeri İskenderiye, Port-Said, İopis, Beyrut ve Trablus'tan. Route (After departure) 1. Every Thursday at 16:00 p.m. directly to Alexandria. 2. Every Monday at 16:00 p.m. directly to Canakkale, İstanbul, Odessa. (Arrivals) 1. Every Thursday morning from İstanbul, Çanakkale and Odessa. 2. Every Sunday afternoon from Alexandria, Port-Said, Iopis, Beirut and Tripoli.
8	Hidiviye/ Mısır / Acentesi Kordonboyu'nda Hidiviye / Egypt / Agency in Kordonboyu	Merkezi / Headquarters: İskenderiye / Alexandria İzmir'de Acente Sahibi / Agency Owner in İzmir: İskender Bey / Mr. Sekreter / Secretary: P. Miger. Veznedar / Cashier: M. Korfiatakis. Türkçe Sekreter: / Turkish Secretary: D. Devorkian. Arapça Sekreter / Arabic Secretary: H. Homsı.	Vapur sayısı toplam 14. Güzergâh (Varışlar) 1. Her cuma sabahı İstanbul, Çanakkale ve Midilli'den. 2. Her hafta cumartesi öğleden önce İskenderiye ve Pire'den. (Ayrılıştan sonra) 1. Her cuma öğle üzeri Pire'den İskenderiye. 2. Her cumartesi öğleden sonra 16'00'da Midilli-Çanakkale-İstanbul. 3. Her hafta perşembe sabahı 10'00'da İskenderiye'den Port Said, İoppin, Beyrut, Suriye, İskenderun ve Mersin'den. 4. İstanbul aktarmalı Galazion, Braylan, Köstence ve Karadeniz'in tüm limanları. Total number of ferries 14. Route (Arrivals) 1. Every Friday morning from İstanbul, Çanakkale and Lesbos. 2. Every Saturday before noon from Alexandria and Piraeus. (After departure) 1. Every Friday at noon from Piraeus to Alexandria. 2. Every Saturday at 4 p.m. from Lesbos to Canakkale to İstanbul. 3. Every week on Thursday morning at 10:00 am from Alexandria to Port Said, Ioppin, Beirut, Syria, Iskenderun and Mersin. 4. Galazion, Braylan, Constanța and all ports of the Black Sea connecting in İstanbul.

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Çalışanlar Employees	Açıklamalar Explanations
BUHARLI VAPUR ŞİRKETLERİ / STEAMSHIP COMPANIES			
9	Papagianni ve Ortakları / İngiliz / Acentesi Kordonboyu'nda Papagianni and Associates / British / Agency in Kordonboyu	Merkezi / Headquarters: Liverpool. İzmir'de Acentesinin Sahibi / Agency Owner in İzmir: Konstinos Apostolou.	Bu şirketin vapurları her 15 günde bir düzenli olarak Liverpool, Lizbon, Cebelitarık, Melitis, Suriye, İzmir, İstanbul ve Karadeniz'in Rus limanlarına çalışır. The ferries of this company regularly sailed every 15 days to Liverpool, Lisbon, Gibraltar, Melitis, Syria, İzmir, Istanbul and the Russian ports of the Black Sea.
10	Mahsuse" / Osmanlı / Acentesi Konboyu'nda. "Mahsuse" / Ottoman / Agency Konboyu.	Acente Sahibi / Agency Owner: İzzet Bey / Mr. İzzet	Bu şirket İstanbul ile İskenderiye arasında vapur çalıştırır. Bu hattaki vapurlar Gelibolu, Çanakkale, Midilli, İzmir, Sakız, Rodos, Antalya, Mersin, İskenderun, Antakya, Trablus, Beyrut, İppin ve Port-Said'e yavaşlar. Aynı zamanda Afrika'daki Trablus, Melitin, Girit, Suriye ve Karadeniz limanlarına da seferleri vardır. Vapurlarının varış ve ayrılış saatleri kesin değildir. Her 15 günde bir pazartesi günü bir vapuru Trieste'den hareket eder Sakız, Siron, Preveze, Parga, Morto, Kerkira, Ay. Saranta, Avlona, Trato, Siggın ve Trieste. This company operated ferries between Istanbul and Alexandria. The ferries on this line docked at Gallipoli, Çanakkale, Lesbos, İzmir, Chios, Rhodes, Antalya, Mersin, İskenderun, Antakya, Tripoli, Beirut, Ioppin and Port-Said. They also sailed to Tripoli, Melitin, Crete, Syria and Black Sea ports in Africa. The arrival and departure times of the ferries are not precise. Every 15 days on Monday, a ferry departed from Trieste and sailed to Chios, Siron, Preveza, Parga, Morto, Kerkira, Ay. Saranta, Avlona, Trato, Siggın and Trieste.
11	Bell's Asia Minor / İngiliz / Paralel Sokak'ta Bell's Asia Minor / British / Parallel Street	Müdür / Director: Alfredos Zoli.	Bu şirketin vapurları İzmir ve Mersin arasında çalışır. Güzergâh Her cuma öğleden sonra 16'00'da Vapur Mersin'e gitmek üzere ayrılıyor Sakız, Sisam ve Siron'a dönüşümlü olarak, ayrıca Güllük, Kilimli, İstanköy, Bodrum, Simi, Fethiye, Rodos, Finike, Meis, Antalya, Alanya, Anamur, Kilindrian ve Silifke. Vapurların geri dönüşü havaya bağlıdır. The ferries of this company operated between İzmir and Mersin. Route Every Friday at 16:00 p.m. a ferry departed to Mersin, alternating to Chios, Samos and Siron, as well as Gulluk, Kilimli, Kos, Bodrum, Symi, Fethiye, Rhodes, Finike, Meis, Antalya, Alanya, Anamur, Kilindrian and Silifke. The return of the ferries depended on the weather.

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Çalışanlar Employees	Açıklamalar Explanations
BUHARLI VAPUR ŞİRKETLERİ / STEAMSHIP COMPANIES			
12	Egeu-P. M. Kurci ve Ortakları / Osmanlı / Kordonboyu'nda Egeu-P. M. Kurci and Associates / Ottoman / Kordonboyu	Merkezi / Headquarters: İstanbul İzmir'de Acentesi / Agency in İzmir: Periklis A. Lukas	Güzergâh İzmir'den Ayrılışlar 1. Her çarşamba öğleden sonra Midilli, Çanakkale, Gelibolu, İstanbul, İnebolu, Sinop, Samsun, Pontoiraklian, Ordu, Giresun, Trabzon, Pirgon, Varna, Sulinan, Galazion, Vraylan, Selanik ve Volos. 2. Her perşembe öğleden sonra Sakız, Tinon, Siron, Sifnon, Hanya, Retimno ve Iraklion. İzmir'e Varışlar 1. Girit'ten çarşamba sabahı. 2. İstanbul'dan perşembe sabahı. Not. Egeu Şirketi Küçük Asya'nın, Yunanistan'ın, İskenderiye'ye kadar Suriye'nin, Karadeniz'in, Tuna'nın, Marsilya'ya kadar Akdeniz'in tüm limanlarına yolcu ve ticari yük taşımaktadır. İstanbul, Çanakkale, İzmir ve Siro aktarma iskelesidir. Route Departures from İzmir 1. Every Wednesday afternoon Lesbos, Canakkale, Gallipoli, İstanbul, Inebolu, Sinop, Samsun, Pontoiraklian, Ordu, Giresun, Trabzon, Pirgon, Varna, Sulinan, Galazion, Vraylan, Thessaloniki and Volos. 2. Every Thursday afternoon Chios, Tinon, Siron, Sifnon, Chania, Retimno and Iraklion. Arrivals in İzmir 1. Wednesday morning from Crete. 2. Thursday morning from İstanbul. Note. The Aegeanu Company transported passengers and commercial cargo to all ports of Asia Minor, Greece, Syria up to Alexandria, the Black Sea, the Danube, the Mediterranean up to Marseilles. İstanbul, Çanakkale, İzmir and Siro were transfer ports.
13	Limnos Vapur Şirketi ve Ortakları / Kordonboyu'nda. Limnos Ferry Company and Associates / Kordonboyu.		Şirketin güzergâhı geç yayımlanmaktadır. The company's route was published late.
14	Pake Ene / Fransız / Acentesi: Barbareziko Hanı Pake Ene / French / Agency: Barbareziko Hann	Merkezi / Headquarters: Marsilya / Marseille İzmir'deki Acentesi / Agency in İzmir: Arahtanci Kardeşler Arahtanci Brothers	Marsilya, İzmir, Karadeniz arasında hizmet vermektedir. Serving between Marseille, İzmir, Black Sea.
15	Siprien Favp / Fransız / Acentesi Tenekidu Pasajı'nda Siprien Favp / French / Agency in Tenekidu Passage	Merkez / Headquarters: Marsilya / Marseille İzmir'deki Acentesi / Agency in İzmir: A. Farkoa.	Marsilya, İskenderiye ve İzmir arasında hizmet vermektedir. Serving between Marseille, Alexandria and İzmir.

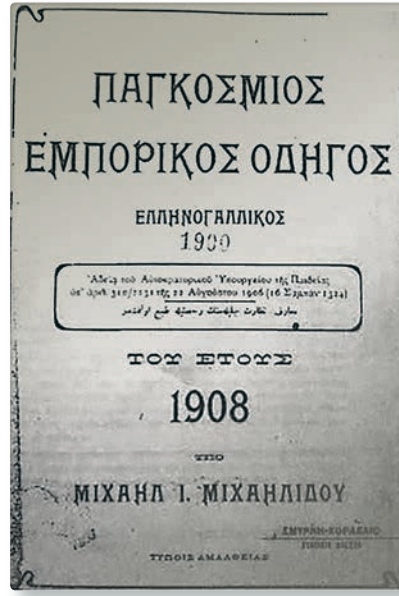
No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Çalışanlar Employees	Açıklamalar Explanations
BUHARLI VAPUR ŞİRKETLERİ / STEAMSHIP COMPANIES			
16	Leyland / İngiliz / Acentesi: Whitall Pasajı'nda Leyland / British / Agency: Whitall Passage	Merkez / Headquarters: Liverpool Acente / Agency: K. Whitall	İngiltere, Akdeniz ve Karadeniz'de hizmet vermektedir. Serving in the UK, Mediterranean and Black Sea.
17	Moss / İngiliz / Acentesi: Whitall Pasajı'nda. Moss / British / Agency: Whitall Passage	Merkez / Headquarters: Liverpool Acente / Agency: K. Whitall	İngiltere, Akdeniz ve Karadeniz'de hizmet vermektedir. Serving in the UK, Mediterranean and Black Sea.
18	Kunard / İngiliz / Acentesi: Tristraton Kunard / British / Agency: Tristraton	Merkez / Headquarters: Liverpool İzmir'deki Acentesi / Agency in İzmir: Paterson Bey / Mr. Paterson	İngiltere, Akdeniz ve Karadeniz'de hizmet vermektedir. Serving in the UK, Mediterranean and Black Sea.
19	Karnezi / İngiliz / Acentesi: Karfiadika Sokağı'nda Karnezi / British / Agency: Karfiadika Street	Merkezi / Headquarters: Londra / London Acente Sahibi / Agency Owner: N. Papas	İngiltere, Akdeniz ve Karadeniz'de hizmet vermektedir. Serving in the UK, Mediterranean and Black Sea.
20	Hollanda Şirketi / Hollanda / Acentesi: Uluslararası Postane'nin karşısında. Dutch Company / Netherlands / Agency: Across from the International Post Office.	Merkezi / Headquarters: Amsterdam Acente Sahibi / Agency Owner: Wili Wanderze.	Kuzey Denizi'nin limanları, İtalya, Pire ve İzmir arasında hizmet vermektedir. Serving between the North Sea ports, Italy, Piraeus and İzmir.
21	Danimarkalı Şirket / Danimarka / Acentesi: Uluslararası Postane'nin karşısında. Danish Company / Denmark / Agency: Across from the International Post Office.	Merkezi / Headquarters: Kopenhag / Copenhagen Acente Sahibi / Agency Owner: W. Wanderze.	Kuzey Denizi'nin limanları, Pire, İzmir, İstanbul ve Karadeniz limanları arasında her 15 günde bir hizmet vermektedir. Serving every 15 days between the North Sea ports, Piraeus, İzmir, Istanbul and the Black Sea ports.
22	K. A. Fraytas / Alman / Kordonboyu'nda. K. A. Fraytas / German / in Kordonboyu.	Merkezi / Headquarters: Hamburg İzmir'deki Acentesi / Agency in İzmir: Heynç.	Her ay Hamburg ve İzmir arasında hizmet vermektedir. Serving every month between Hamburg and İzmir.

Kaynak: 1890 Yılı'nın İzmir ve Çevresindeki Kentler ve Adaların Takvim ve Rehberi, İskenderiye, Omonia Matbaası, 1889, ss. 183-190.

Source: 1890 Yılı'nın İzmir ve Çevresindeki Kentler ve Adaların Takvim ve Rehberi, Alexandria, Omonia Printing, 1889, pp. 183-190.

Açıklamalar: İzmir'in 1876 Artık Yılı'nın İzmir Takvimi ve Rehberi'nde, İzmir Limanı'na Osmanlı ülkesi dışından 14 buharlı vapur şirketi yük ve yolcu taşıırken, bunların sayısı 22'ye çıkmıştır. Belli ki, kentin ticari potansiyeli artmış, bazı acente sahipleri temsil ettiği vapur şirketini değiştirenken, ilk defa şu veya bu şirketin acentesi olan yeni isimlere de rastlanmaktadır. Yeni vapur şirketleri Fransız, Alman, Hollanda ve Danimarka bayraklıdır.

Explanations: According to İzmir'in 1876 Artık Yılı'nın İzmir Takvimi ve Rehberi [İzmir Calendar and Guide of the 1876 Leap Year of İzmir], the number of 14 steamboat companies from outside the Ottoman Empire carrying cargo and passengers to the Port of İzmir increased to 22. Obviously, the commercial potential of the city had increased, and while some agency owners changed the steamship company they represented, new names were also encountered for the first time as Agency of this or that company. The new ferry companies were flying French, German, Dutch and Danish flags.



Şekil 24. 1908 Yılı'nın Dünya Ticaret Rehberi (Dış Kapak)

Figure 24. 1908 World Trade Guide (Outer Cover)

Üçüncü kaynağımız, İzmir’de Yunanca yayımlanmış bir aylık kültür dergisi *Omiros*’un yazarlarından olduğu anlaşılan Mihail İ. Mihailidis¹⁴ tarafından hazırlanmış *1908 Yılı'nın Dünya Ticaret Rehberi*’dir¹⁵. Amaltheia Matbaası’nda (İzmir) ve aynı zamanda Fransızca basılmış olan bu hacimli rehberin 28 sayfası İzmir’e ayrılmış olup tarafımızdan Türkçeye çevrilmiştir¹⁶. Önsöz’ünde sıkça kullanılan “soydaşlar” hitabından, Rehber’in hedef kitlesinin sadece Yunanlar olduğu anlaşılmaktadır. Etnik-merkezci bir yaklaşımın egemen olduğu Rehber’in Yunanistan, Anadolu ve Akdeniz’deki ticaret erbabı Yunanları birbirleriyle bağlantılandıracağı ortadadır. İzmir’deki ticari, sınai, bilimsel ve teknik anlamda faaliyet gösteren tüm Yunanlarla bunlara ait dükkân, mağaza, atölye ve fabrikaların isim, adres ve yaptıkları işlere ilişkin katalogda, konumuzu ilgilendiren veriler bulunmaktadır.

Our third source is the *1908 Yılı'nın Dünya Ticaret Rehberi*¹⁴ [World Trade Guide of 1908], prepared by Mihail I. Mihailidis¹⁵ seemingly one of the authors of *Omiros*, a monthly cultural magazine published in Greek in İzmir. This massive guide, which was printed in Amaltheia Printing House (İzmir) and also in French, has 28 pages devoted to İzmir and has been translated into Turkish by us¹⁶. From the frequent use of the term “compatriots” in the Preface, it is clear that the target audience of the Guide is exclusively Greeks. It is obvious that the Guide, which is dominated by an ethnocentric approach, will connect the Greek merchants in Greece, Anatolia and the Mediterranean with each other. The catalogue contains the names, addresses and business activities of all Greeks engaged in commercial, industrial, scientific and technical activities in İzmir and their shops, stores, workshops and factories.

14 Solomonidi, s. 303.

15 Mihail İ. Mihailidis, *Pankosmios Emporikos Odigos tou Etous 1908*, İzmir, 1908 (556s.).

16 Th. K ve S. K. (Haz.), *İzmir 1876 ve 1908 (Yunanca Rehberlere Göre Meşrutiyette İzmir)*, Çev. Engin Berber, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2008.

14 Mihail İ. Mihailidis, *Pankosmios Emporikos Odigos tou Etous 1908*, İzmir, 1908 (556s.).

15 Solomonidi, s. 303.

16 Th. K ve S. K. (Haz.), *İzmir 1876 ve 1908 (Yunanca Rehberlere Göre Meşrutiyette İzmir)*, Trans. Engin Berber, İzmir: İzmir Metropolitan Municipality Culture Publications, 2008.

Tablo 4. Buharlı Vapur Şirketleri, Acenteleri ve Bazı Şirketlerin İzmir Çıkışlı Hatları (1908)**Table 4.** Steamship Companies, Agents and Lines of Some Companies from İzmir (1908)

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Vapur Hatları Ferry Lines	Açıklamalar Explanations
DOĞU VAPURU / ORIENTAL FERRY			
1	P. PANTALEON / Osmanlı P. PANTALEON / Ottoman	1. İzmir-İskenderiye 2. İzmir-Antalya 3. İzmir-Selanik / Thessaloniki 4. İzmir-İstanbul 5. İzmir-Sigri 6. İzmir-Fethiye 7. İzmir-Edremit- İstanbul 8. İzmir-İskenderiye- Suriye / Syria	<p>1. İzmir'den vapur her hafta cumartesi öğleden önce saat 10.00'da hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Sakız, Pire Hanya, Resmo, Kandiye ve İskenderiye. Pire'de Preveze, Salaoran, Ag. Saranda, Vonitzan, Kravasaran ve de tüm Yunan liman ve adalarına aktarma yapılır.</p> <p>2. İzmir'den vapur her hafta cumartesi günü öğleden sonra saat 16.00'da hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Sakız, Karlovasi, Vathi, Güllük (15 günde bir), Kilimli, Sömbeki, Rodos, Fethiye, Meis, Finike, Antalya ve geriye dönüş.</p> <p>3. İzmir'den vapur her hafta cumartesi günü öğleden sonra saat 16.00'da hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Midilli, Aynaroz, Stratoni (15 günde bir), Kavala, P. Lago ve Dedeagaç. Geri dönüş Midilli üzerinden olur.</p> <p>4. İzmir'den vapur her hafta cumartesi günü öğleden sonra saat 16.00'da hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Midilli, Ayvalık, Çanakkale, Gelibolu, İstanbul ve geriye dönüş. İstanbul'da Köstence, Sünne, Galazion, Vraylan ve de Karadeniz'in tüm limanlarına aktarma yapılır.</p> <p>5. İzmir'den vapur her hafta pazartesi günü öğleden önce saat 10.00'da hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Çandarlı, Dikili, Midilli, Plomari, Apothikas, Polihnitto, Erisson ve Sigri.</p> <p>6. İzmir'den vapur her hafta Salı günü öğleden sonra saat 16.00'da hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Sakız, Çeşme, Karlovasi, Vathi, Kuşadası, Tigani, Patmos, Leros, Kilimli, İstanköy, Bodrum, İncirli, Sömbeki, Rodos, Fethiye ve Güllük üzerinden geri dönüş olur.</p> <p>7. İzmir'den vapur her hafta Salı günü öğleden sonra saat 16'00'da hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Midilli, Ayvalık, Kemer, Edremit, Molova, Bozcaada, Çanakkale, Gelibolu, İstanbul ve geriye dönüş. İzmir'den vapur her hafta Perşembe günü öğleden sonra saat 15.00'te hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Dikili, Midilli, Ayvalık, Cunda, Kemer ve Edremit.</p> <p>8. İzmir'den vapur (15 günde bir) Perşembe günü öğleden sonra saat 16.00'da hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Sakız, Leros, Rodos, Britton, Bingazi, İskenderun, Mersin, Silifke, Kilindrian, Anamur, Alanya. Geri dönüş Sakız ve Rodos üzerinden olur.</p> <p>1. The ferry from İzmir departed every Saturday before noon at 10.00 am. Its route was as follows: Chios, Piraeus, Chania, Rethymno, Heraklion and Alexandria. In Piraeus, transfers were made to Preveza, Salaoran, Ag. Saranda, Vonitzan, Kravasaran and all Greek ports and islands.</p> <p>2. The ferry departed from İzmir every week on Saturday afternoon at 16.00. The route was as follows: Chios, Karlovasi, Vathi, Gulluk (every 15 days), Kilimli, Sömbeki, Rhodes, Fethiye, Meis, Finike, Antalya and the way back.</p> <p>3. The ferry departed from İzmir every week on Saturday afternoon at 16.00. Its route was as follows: Lesbos, Aynaroz, Stratoni (every 15 days), Kavala, P. Lago and Alexandroupoli. The return was through Lesvos.</p> <p>4. From İzmir, the ferry departed every week on Saturday afternoon at 16.00. Its route was as follows: Lesbos, Ayvalık, Çanakkale, Gallipoli, Istanbul and the way back. In Istanbul, transfers were made to Constanța, Sunne, Galazion, Vraylan and all the Black Sea ports.</p> <p>5. From İzmir, the ferry departed every Monday before noon at 10.00 am. Its route was as follows: Çandarlı, Dikili, Mytilene, Plomari, Apothikas, Polihnitto, Erisson and Sigri.</p> <p>6. The ferry departed from İzmir every week on Tuesday afternoon at 16.00. Its route was as follows: Chios, Çeşme, Karlovasi, Vathi, Kuşadası, Tigani, Patmos, Leros, Kilimli, Kos, Bodrum, İncirli, Sömbeki, Rhodes, Fethiye and the return through Güllük.</p> <p>7. The ferry departs from İzmir every week on Tuesday afternoon at 16:00. Its route is as follows: Lesbos, Ayvalık, Kemer, Edremit, Molova, Bozcaada, Çanakkale, Gallipoli, Istanbul and back.</p> <p>8. The ferry departed from İzmir every week on Thursday afternoon at 15.00. Its route was as follows: Dikili, Lesbos, Ayvalık, Cunda, Kemer and Edremit.</p> <p>9. The ferry departed from İzmir (every 15 days) on Thursday afternoon at 16.00. Its route was as follows: Chios, Leros, Rhodes, Britton, Benghazi, Iskenderun, Mersin, Silifke, Kilindrian, Anamur, Alanya. The return was through Chios and Rhodes.</p>

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Vapur Hatları Ferry Lines	Açıklamalar Explanations
EGE VAPUR SEFERLERİ / AEGEAN FERRY SERVICES			
2	P. M. KURCI ve Ortakları / Osmanlı P. M. KURCI and Associates / Ottoman Şirket acentesi Company Agency: D. İ. ALEVRAS	İzmir-Girit İzmir - Crete	İzmir'den vapur (15 günde bir) Cuma günü hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Sakız, Hanya, Resmo ve Kandiye. İzmir'den vapur (15 günde bir) Çarşamba günü hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Plomarion, Midilli, Ayvalık, Edremit, Bozcaada, Çanakkale, Gelibolu, İstanbul, Varna, Süne, Çulca, Galazion ve Vraylan. İstanbul'da İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon'a aktarma yapılır. The ferry departed from İzmir on Friday (every 15 days). The route was as follows: Chios, Chania, Rethymno and Heraklion. The ferry departed from İzmir (every 15 days) on Wednesday. The route was as follows: Plomarion, Lesbos, Ayvalık, Edremit, Bozcaada, Çanakkale, Gallipoli, İstanbul, Varna, Süne, Çulca, Galazion and Vraylan. In İstanbul, transfers were made to İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun and Trabzon.
AKDENİZ VAPUR SEFERLERİ / MEDITERRANEAN FERRY SERVICES			
3	H. DAVUT FERKUH / Osmanlı / Ottoman Acenteleri/ Agencies: Rıhtım üzerinde Anatólis Pr. Kiriazis A. ve Destuni Yannulatou Anatólis Pr. at the Quay. Kiriazis A. and Destuni Yannulatou	1. İzmir - İskenderiye 2. İzmir-İstanbul-Karadeniz 3. İzmir- Selanik 4. İzmir-Antalya 5. İzmir-Onikiadalar ve Halki 6. İzmir-Edremit-İstanbul 1. İzmir-İskenderiye 2. İzmir-İstanbul-Black Sea 3. İzmir-Thessaloniki 4. İzmir-Antalya 5. İzmir-Onikiadalar and its people 6. İzmir-Edremit-İstanbul	1. İzmir'den vapur her salı öğleden sonra saat 15.00'te hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Sakız, Leros, Rodos ve İskenderiye. 2. İzmir'den vapur her pazartesi öğleden sonra saat 17.00'de hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Midilli, Çanakkale, Gelibolu, İstanbul, Samsun, Trabzon, Giresun ve Ordu. İstanbul-Karadeniz hattında çalışan vapurlar şunlardır: "Aleksandros", "Aleksandria", "Maria" ve "Galaksidion". 3. İzmir'den vapur her cuma öğleden sonra saat 17.00'de hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Midilli, Limni, Selanik, Kavala, Porto Lago (her 15 günde bir) ve Dedeğaç. 4. İzmir'den vapur her Cuma öğleden sonra saat 16.00'da hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Sakız, Karlovasi, Vathi, Güllük (her 15 günde bir), Kilimli, Sömbeki, Rodos, Fethiye, Meis, Finike, ve Antalya. Selanik ve Antalya hattında çalışan vapurlar: "Sofia" ve "Olimpia" 5. İzmir'den vapur her Salı öğleden sonra saat 16.00'da hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Sakız, Çeşme, Karlovasi, Vathi, Kuşadası, Tiganı, Patmos, Leros, Kilimli, İstanköy, Sömbeki, Rodos, Hakli, Nisiros, Bodrum, Güllü (her 15 günde bir) 6. İzmir'den vapur her pazartesi öğleden sonra saat 17.00'de hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Midilli, Molivos, Petra, Bozcaada, Çanakkale, Gelibolu ve İstanbul. Onikiadalar-Halki hattı ile Edremit-İstanbul hattında çalışan vapurlar: "Angeliki" ve "Nikolaos". Not. İstanbul'dan Bulgaristan limanlarına hemen aktarma yapılır. 1. The ferry departed from İzmir every Tuesday afternoon at 15.00. Its route was as follows: Chios, Leros, Rhodes and Alexandria. 2. The ferry departed from İzmir every Monday afternoon at 17.00. Its route was as follows: Lesbos, Çanakkale, Gallipoli, İstanbul, Samsun, Trabzon, Giresun and Ordu. The ferries operating on the İstanbul-Black Sea line were: "Alexandros", "Alexandria", "Maria" and "Galaxidion". 3. The ferry from İzmir departed every Friday afternoon at 17.00. Its route was as follows: Lesvos, Limni, Thessaloniki, Kavala, Porto Lago (every 15 days) and Alexandroupoli. 4. The ferry departed from İzmir every Friday afternoon at 16.00. Its route was as follows: Chios, Karlovasi, Vathi, Gulluk (every 15 days), Kilimli, Sömbeki, Rhodes, Fethiye, Meis, Finike, and Antalya. Ferries operating on the Thessaloniki and Antalya line: "Sofia" and "Olimpia" 5. The ferry departed from İzmir every Tuesday afternoon at 16.00. Its route was as follows: Chios, Cesme, Karlovasi, Vathi, Kusadası, Tiganı, Patmos, Leros, Kilimli, Kos, Sömbeki, Rhodes, Hakli, Nisiros, Bodrum, Gullu (every 15 days) 6. The ferry departed from İzmir every Monday afternoon at 17.00. Its route was as follows: Lesbos, Molivos, Petra, Bozcaada, Çanakkale, Gallipoli and İstanbul. The ferries operating on the Dodecanese-Halki line and the Edremit-Istanbul line: "Angeliki" and "Nikolaos". Note. Transfers from İstanbul to Bulgarian ports were being made immediately.

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Vapur Hatları Ferry Lines	Açıklamalar Explanations
4	PANELLİNİOS / Yunan PANELLINIOS / Greek Acentesi / Agency: Rıhtım üzerinde P. Tarlazis / P. Tarlazis at the Quay	1. İzmir-Trieste 2. İzmir-Karadeniz 1. İzmir-Trieste 2. İzmir-Black Sea	1. İzmir'den vapur her cumartesi öğleden önce saat 9.00'da hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Sakız, Pire, Githios, Kalamas, Katakolon, Patra ve Kerkira'dan Trieste. 2. İzmir'den vapur her Cuma öğleden sonra saat 18.00'de hareket eder. Güzergâhı şöyledir: Midilli, Çanakkale, İstanbul, Samsun, Giresun ve Ordu'dan Trabzon. 1. The ferry departed from İzmir every Saturday before noon at 9.00 am. Its route was as follows: Trieste from Chios, Piraeus, Githios, Kalamas, Katakolon, Patra and Kerkira. 2. The ferry departed from İzmir every Friday afternoon at 18.00. Its route was as follows: Lesbos, Çanakkale, Istanbul, Samsun, Giresun and Ordu to Trabzon.
5	Stamiadu Riginu Acentesi / Agency: İliadis - Mukas		
6	İperokeanos Elliniki / Yunan / Greek Acentesi / Agency: D. İ. Alevras		
7	Rus / Russian Acentesi / Agency: Begleris G.		
8	Karnezi / İngiliz Karnezi / British Acentesi / Agency: Papas N.		
9-30	Lloyd (Avusturya-Macaristan), Autrichien (Avusturya-Macaristan), Messageries Maritimes (Fransız), Fraissinet ve Ort (Fransız), Florio (İtalyan), Rouvatino (İtalyan), Paquet ve Ort (Fransız), Deutsch (Alman), Linie (Alman), Leyland (İngiliz), Hidiviye (Mısır), Moss Co, (İngiliz) Cunard (İngiliz), Steamship (İngiliz), Adam Brod (İngiliz), Adria (Avusturya-Macaristan), Anchor line (İngiliz), Ciprien Favb ve Ort (Fransız), Hamidiye (Osmanlı), Mahsuse (Osmanlı), Orient Line, Papagianna ve Ort. (İngiliz).		Lloyd (Austria-Hungary), Autrichien (Austria-Hungary), Messageries Maritimes (French), Fraissinet and Co. (French), Florio (Italian), Rouvatino (Italian), Paquet and Co. (French), Deutsch (German), Linie (German), Leyland (British), Hidiviye (Egypt), Moss Co, (British) Cunard (British), Steamship (British), Adam Brod (British), Adria (Austria-Hungary), Anchor line (British), Ciprien Favb and Co. (French), Hamidiye (Ottoman), Mahsuse (Ottoman), Orient Line, Papagianna and Co. (British).

Kaynak: Mihail Mihail İ. Mihailidou (Haz.), *İzmir 1876 ve 1908 (Yunanca Rehberlere Göre Meşrutiyette İzmir)*, Çev. Engin Berber, *İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını*, 2008, ss. 87-89.

Source: Mihail İ. Mihailidou (Haz.), *İzmir 1876 ve 1908 (Yunanca Rehberlere Göre Meşrutiyette İzmir)*, Trans. Engin Berber, *İzmir: İzmir Metropolitan Municipality Culture Publications*, 2008.

Açıklamalar: Ticari bakımdan kentin 1890'dan 1908'e büyümeye devam ettiği, İzmir Limanı'na Osmanlı ülkesi dışından yük ve yolcu taşıyan buharlı vapur şirketi sayısındaki artıştan bellidir (22'den 30'a). Doğal olarak Rıhtım Yolu, işyerleri ile yeni acente sahipleri ve çalışanlarıyla biraz daha şenlenmiştir.

Explanations: The city continued to grow commercially from 1890 to 1908, as evidenced by the increase in the number of steamship companies carrying cargo and passengers from outside the Ottoman Empire to the Port of İzmir (from 22 to 30). Naturally, *Rıhtım Yolu* [the Quay Road] was further flourished with new business establishments and new agency owners and employees.



Şekil 25. Yunanistan Rehberi 1919

Figure 25. Greece Guide 1919

Dördüncü ve son kaynağım, Kirieris-Yannopoulos ve Ortaklarının sahibi olduğu Geo Reklam Şirketi'nce, 1919 yılında Atina'da bastırılmış *Yunanistan Rehberi*'dir. G. N. Mihail'in hazırladığı bu rehberin, İzmir ve yakın çevresine odaklanmış 103 sayfalık bölümü, 1992 yılında, Küçük Asya Felaketi'nin 70. Yılı anısına yeniden basılmış¹⁷ ve tarafımdan Türkçeye çevrilmiştir¹⁸. Etnik-merkezci bir yaklaşımın ürünü olan Rehberin, "İzmir'in İş Erbabı" başlıklı bölümünde, "Buharlı Vapur Acenteleri" başlığı altında önemli bilgiler verilmektedir.

My fourth and final source is *Yunanistan Rehberi* [the Greece Guide], published in Athens in 1919 by the Geo Advertising Company, owned by Kirieris-Yannopoulos and Associates. The 103-page section of this guide prepared by G. N. Mihail, focusing on İzmir and its vicinity, was reprinted¹⁷ in 1992 to commemorate the 70th Anniversary of the Asia Minor Catastrophe and translated into Turkish¹⁸ by myself. In the section titled "Businessmen of İzmir", which is the product of an ethnocentric approach, significant information is given under the heading "Steamboat Agencies".

17 G. N. Mihail, Felaketten Önce İzmir (H Smirni prin apo tin Katastrofi), Atina, 1919.

18 G. N. Mihail, İzmir 1920: Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü, Çev. Engin Berber, İzmir: Akademi Kitabevi, 1998.

17 G. N. Mihail, Felaketten Önce İzmir (H Smirni prin apo tin Katastrofi), Atina, 1919.

18 G. N. Mihail, İzmir 1920: Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü, Çev. Engin Berber, İzmir: Akademi Kitabevi, 1998.

Tablo 5. Buharlı Vapur Şirketleri ve Acenteleri (1919)**Table 5.** Steamship Companies and Agents (1919)

No.	İsmi / Bayrağı Name / Flag	Acentesi ve Adresi Agency ve Address
1	P. Pantaleon ve Oğulları - Osmanlı / P. Pantaleon and Sons / Ottoman	İoannis Papadimitrios
2	H. Davud Ferkuh - Osmanlı / H. Davoud Ferkuh / Ottoman	N. Missir - Onisser Pasajı'nda / Onisser Passage
3	Rus Gemileri / Russian Ships	G. Begleris
4	Hidiviye - Mısır / Hidiviyeh / Egypt	Efraim Kohen - Rıhtımda / At the Quay
5	Messagerie Maritime - Fransız / French	Lui Turte
6	Muhtelif şirketler / Miscellaneous Companies	İoannis Alevras ve Ortakları / Ioannis Alevras and Associates
7	T. Bouer Reese ve Ortakları - İngiliz / T. Bouer Reese and Partners - British	D. Rees, Rıhtımda Liman Dairesi karşısında / at the Quays, across from the Harbor Department
8	Muhtelif Şirketler / Miscellaneous Companies	Olivie ve Ortağı - Rıhtımda / Olivie and Co - At the Quay
9	Muhtelif Şirketler / Miscellaneous Companies	D. İ. Alevras (Şirketin aynı zamanda sahibi / also the company owne), Rıhtımda / At the Quay
10	?	S. İliadis - Mithat Paşa Pasajı paralelinde / Parallel to Mithat Pasha Passage
11	Lloyd Triestino - Avusturya-Macaristan / Austria-Hungary	Piyer Dorsumet - Rıhtımda / On the Quay
12	Soçiete İtaliana di Serviçi Maritimi ve Soçiete di Navigaçione Pulia - İtalyan / Italian	Edoardo D'Andria - Rıhtımda / On the Quay
13	Muhtelif Şirketler / Miscellaneous Companies	Saluf ve Vuçinas - Rıhtımda Pastane Sapağı'nda / On the Quay at the Pastry Shop Turnoff
14	Di Smirna Maritim Bur Limited - Osmanlı / Ottoman	Zoli ve Alevras (Şirketin aynı zamanda sahibi / also the company owne) - Rıhtımda / At the Quay
15	Cooks Shipping Agency - İngiliz / British	O. H. Hansen - Rıhtımda / On the Quay
16	Muhtelif Şirketler / Miscellaneous Companies	Bari Kardeşler - Vilayet Meydanı'nda / Bari Brothers - in Vilayet Square
17	Muhtelif Şirketler / Miscellaneous Companies	K. Whittall ve Ortakları - Frenk Caddesi'nde / K. Whittall and Associates / Frenk Street
18	Muhtelif Şirketler / Miscellaneous Companies	V. F. Van-der-Zee - Rıhtımda / On the Quay
19	Muhtelif Şirketler (İtalyan) / Miscellaneous Companies (Italian)	Anri Sperko - Rıhtımda / On the Quay
20	Maritimi İtaliana / İtalyan / Italian	Leopoldos Missi - Rıhtımda Pastane Sapağı'nda / Iliadis Th. Brothers - On the Quay at the Pastry Shop Turnoff
21	Yannulatos'un İoniki Gemisi - Osmanlı / Ioniki Ship of Yannulatos - Ottoman	İ. Zumbulakis - Rıhtımda / On the Quay
22	Muhtelif Şirketler (Yunan) / Miscellaneous Companies (Greek)	Andreas Arnavutoğlu
23	?	İliadis Th. Kardeşler - Rıhtımda Paralel Sokak / On the Quay, Parallel Street
24	?	Barf G. P. ve Ortakları Lmt. - Coya Hanı, No. 23 Barf G. P. and Associates Lmt. / Coya Commercial Building, No. 23
25	?	D. ve A. Varvetian - Bakırcıyan Sokağı'nda / Bakırcıyan Street

Kaynak: G. N. Mihail, *İzmir 1920, Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü*, Çev. Engin Berber, 1998, s. 53.

Source: G. N. Mihail, *İzmir 1920, Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü*, Trans. Engin Berber, 1998, s. 53.

Açıklamalar: Tabloda "Muhtelif Şirketler" şeklinde gösterilen çok sayıda kalemin her birinde kaç şirket bulunduğunu bilmek mümkün olmadığından, 1908 yılıyla kıyaslama yapmak sağlıklı olmayacaktır.

Explanations: Since it is not possible to know how many companies there were in each of the many categories shown as "Miscellaneous Companies" in the table, a comparison with 1908 would not be reliable.

SONUÇ

Öncelikle bizim "komisyoncu işveren" olarak tanımladığımız acente sahibi tüccarların, temsil ettikleri vapur şirketlerinin sahipleri ile imza ettikleri bir sözleşme örneğine rastlayamadığımızı üzülerek belirtmek isteriz. Bu durum, tarafların birbirlerine ve de acentelerin hizmet verdikleri gerçek ve tüzel kişilere karşı hukuki durumlarını ayrıntılarıyla belirlemeyi imkânsız kılmaktadır.

Tarihin erken çağlarından beri deniz ticaretinden beslenmiş bir kent olarak İzmir'in, Osmanlı Devleti'nin son 50 yılında giderek daha çok vapur şirketi ağırladığı, buna bağlı olarak acente olan gerçek kişiler ile hizmet verdikleri mekân sayısında artış görülmektedir. İlgili kartpostal ve fotoğraflardan, Rıhtım Yolu üzerindeki gösterişli yazıhaneler, açığa demirlemiş veya Rıhtım Yolu'na yanaşmış vapurlara binen inen yolcular ile yük bindirip indirenlerin koşuşturmasına aşınayız. Üzücü olan gümrük hizmetlerini veren memurlar, liman işçileri (hamallar), bazı kayıkçı ve mavnacılar ile arabacılar dışında, deniz ticaretinden aslan payını alanlar içinde Müslüman-Türklerin bulunmayışıdır. Aynı durum Ermeni ve Yahudi cemaatine mensup İzmirli için de geçerlidir. Başka bir deyişle Türkler, Ermeniler ve Yahudiler sermaye ve başta yabancı dil ile ticaret hukuku olmak üzere, uzmanlık gerektiren limandaki hiçbir iş kolunda yoktu. Yelkenli ve/veya buharlı vapur şirketlerinin *neredeyse* tamamı, Osmanlı Devleti'nin "Düvel-i Muazzama" dediği büyük devletler uyruğundan sermayedarlara ait olup komisyoncu işverenler Osmanlı uyruğundaki gayri Müslimlerden, Rum-Ortodoks Cemaati'ndendiler.

En çok dikkatimizi çeken ise, İzmir'in bundan 150 yıl önce Doğu Akdeniz'in irili ufaklı tüm limanları ile *okyanus ötesine bile bağlanan* bir deniz yolları ağının merkezinde olduğudur. Günümüzde İzmir, basında ve entelektüel yaşamda olduğu gibi, örneğin denizi yolcu taşımacılığında kullanmada da geçmişini mumla arar durumdadır. Aynı gerileme, İzmir'in halen kullanımda olan tarihindeki son ve üçüncü liman olan Alsancak için de geçerlidir.

CONCLUSION

First of all, we regret to state that we have not come across any example of a contract signed by the merchants who owned the agencies, which we define as "middlemen employers", with the owners of the steamship companies they represented. This makes it impossible to determine in detail the legal status of the parties towards each other and the real and legal persons to whom the agents provided services.

As a city that had been fed by maritime trade since the early ages of history, İzmir hosted more and more ferry companies in the last 50 years of the Ottoman Empire, and accordingly, the number of real persons who became agents and the number of places where they provided services increased. From the related postcards and photographs, we are familiar with the ostentatious offices on the Quay Road, the rush of passengers boarding and disembarking ferries anchored offshore or docked on the Quay Road, and of those loading and unloading cargo. The sad fact is that apart from the customs officials, dock workers (porters), some boatmen and barge-men, and cartmen, there were no Muslim Turks among those who took the lion's share of the maritime trade. The same was true for İzmir residents belonging to the Armenian and Jewish communities... In other words, Turks, Armenians, and Jews were absent from any line of business in the port that required capital and expertise, especially in foreign languages and commercial law. Almost all of the sailing and/or steamship companies were owned by capitalists who were nationals of the great states that the Ottoman Empire called the "*Duvel-i Muazzama*" [Great Powers], and the middlemen employers were non-Muslim Ottoman citizens from the Greek-Orthodox community.

What is most striking is the fact that 150 years ago, İzmir was at the center of a network of sea routes that connected all the ports of the eastern Mediterranean, large and small, *even across the oceans*. Today, İzmir is a shadow of its former self, not only in the press and intellectual life, but also, for example, in the use of the sea for passenger transportation. The same decline applies to Alsancak, the last and third port in İzmir's history still in use.

Ahenk (İzmir), 8 Eylül 1923.

Berber, Engin, "İkinci Meşrutiyet Döneminde Domino Etkisi Yapan Bir Emekçi Eylemi: İzmir Liman İşçileri Grevi", *European Journal of Turkish Studies* [Yayında], 11 /2010, Son güncelleme: 14 Oktobre 2010, Erişim tarihi: 20 Avril 2019, URL: <http://journals.openedition.org/ejts/4303>.

Demir, Tanju, *Türkiye'de Posta, Telgraf ve Telefon Teşkilatı'nın Tarihsel Gelişimi (1840-1920)*, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara: 2005.

İzmir 1905, (Cevat Sami ve Hüsnü, Aydın Vilayeti Celilesinin Ahval-i Tabiiyye, Ziraiye, Ticariyye ve İktisadiye vesair Ahvalinden Bahis 1321 Sene-i Maliyesine Mahsus Nevsal-i İktisat, İzmir, 1323'ten) Sadeleştirerek Yeni Harflere Aktaran, Erkan Serçe, İzmir: İzmir Yayıncılık, 2000.

Hmerologion kai Odigos tis Smirnis kai ton Periks Poleon kai Nision tou Etous 1890 (1890 Yılıının

İzmir ve Çevresindeki Kentler ve Adaların Takvim ve Rehberi), En Aleksandria: Tipografeion

Omonias, 1889.

Mihail, G. N., *Felaketten Önce İzmir* (H Smirni prin apo tin Katastrofi), Atina, 1919.

Mihail, G. N., *İzmir 1920: Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü*, Çev. Engin Berber, İzmir: Akademi Kitabevi, 1998.

Mihalidis, Mihail İ., *Pankosmios Emporikos Odigos tou Etous 1908* (1908 Yılıının Dünya Ticaret Rehberi), İzmir, 1908.

Solomonidis, Hris. Sokr., *İzmir'de Gazetecilik (1821-1922)* / (İ Dimosiografia sti Smirni), Atina, 1959.

Th. K ve S. K. (Haz.), *İzmir 1876 ve 1908 (Yunanca Rehberlere Göre Meşrutiyette İzmir)*, Çev. Engin Berber, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, Nisan 2008.

Öndeş, Osman, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, 1. Baskı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları: 91, Aralık 2013.

Ahenk, September 8, 1923.

Berber, Engin, "The Strike of the İzmir Port Workers: The Domino Effect of a Labour Movement in the Second Constitutional Era", *European Journal of Turkish Studies* [Online], 11 /2010, Last updated: 14 October 2010, Accessed 20 Avril 2019, URL: <http://journals.openedition.org/ejts/4303>, pp. 1-28.

1890 Yılıının İzmir ve Çevresindeki Kentler ve Adaların Takvim ve Rehberi, Alexandria, Omonia Printing, 1889.

Demir, Tanju, *Türkiye'de Posta, Telegraph and Telephone Organization's Historical Development (1840-1920)*, PTT General Directorate, Ankara: 2005.

Hmerologion kai Odigos tis Smirnis kai ton Periks Poleon kai Nision tou Etous 1890, En Alexandria: Tipografeion Omonias, 1889.

İzmir 1905, (Cevat Sami and Hüsnü, Aydın Vilayeti Celilesinin Ahval-i Tabiiyye, Ziraiye, Ticariyye ve İktisadiye ve vesair Ahvalinden Bahis 1321 Sene-i Maliyesine Mahsus Nevsal-i İktisat, İzmir, 1323) Simplified and Transposed into New Letters, Erkan Serçe, İzmir: İzmir Publishing, 2000.

Mihail, G. N. *İzmir 1920, Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü*, Trans. Engin Berber, 1998.

Öndeş, Osman, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, 1st Edition, İMEAK Chamber of Shipping Publications: 91, December 2013, developed from the page before the "Foreword".

Solomonidis, Hris. Sokr. *Journalism in Izmir (1821-1922)* / (İ Dimosiografia sti Smirni), Athens, 1959.

Th. K and S. K. (eds.), *İzmir 1876 and 1908* (İzmir in the Constitutional Monarchy According to the Greek Guides), trans. Engin Berber, İzmir: İzmir Metropolitan Municipality Culture Publication, April 2008.



İZMİR LİMANINDA

MESLEKLER VE MENSUPLARI:

Meşrutiyetten Cumhuriyete İstatistikî Bir Çözümleme Denemesi

Professions and Their Members in İzmir Port:

A Statistical Analysis Essay of The Constitutional Monarchy to the Republic

Deniz, Osmanlı İmparatorluğu için gerek ticari gerekse askeri açıdan her zaman önemli bir rol oynamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'in doğusunun nerdeyse tümüne hakim olması ve dünya ticaretinin hızla artması sonucu 16. ve 17. Yüzyıl'dan itibaren kıyı ve açık deniz ticareti İmparatorluğun limanlarının ve liman şehirlerinin büyümesi ve gelişmesini sağlamıştır.

Özellikle Doğu Akdeniz'de liman, söz konusu bölgedeki kentlerin yapısal olarak sahip oldukları bir işlevken aynı zamanda, 19. Yüzyıl'da gelişen deniz ticaretinin bir sonucu olarak, artan ticari etkinliklerle birlikte bu kentlerin gelişmeleri için temel ivmeyi sağlamıştır¹.

Anadolu'nun batısına özellikle ticari açıdan bakıldığında İzmir'in konumu önemli ve elverişli konumu hemen dikkat çekmektedir. İyi korunan bir körfez içinde yerleşik ve zengin hinterlandlarla bağlantılı olan bu şehir coğrafi koridorlarla bölgenin iç kısmında yer alan verimli topraklar ve şehirler ile bağlanmaktadır.

The sea has always played an important role for the Ottoman Empire, both commercially and militarily. As a result of the Ottoman Empire's domination of almost all of the eastern Mediterranean and the rapid increase in world trade, coastal and offshore trade from the 16th and 17th centuries onwards led to the growth and development of the Empire's ports and port cities.

Especially in the Eastern Mediterranean, while the port was a structural function of the cities in the region, it also provided the main impetus for the development of these cities with increasing commercial activity as a result of the developing maritime trade in the nineteenth century¹.

When looking at western Anatolia, especially from a commercial point of view, İzmir's important and favorable location is immediately striking. Situated in a well-protected gulf and connected to a rich hinterland, the city is linked by geographical corridors to the fertile lands and cities in the interior of the region.

Prof. Dr.

Aykan CANDEMİR

Ege Üniversitesi,
İktisadi ve İdari
Bilimler Fakültesi,
İşletme Bölümü,
İzmir.

Ege University,
Faculty of Economics
and Administrative
Sciences,
Department of Business
Administration,
İzmir

1 Ünlü, Tülin Selvi, (2020), "On Dokuzuncu Yüzyılda Doğu Akdeniz Liman Kentinin Yapısı - Urban Structure of the Eastern Mediterranean Port City in Nineteenth Century", Planlama 2020; 30(1):1-14 | doi: 10.14744/planlama.2019.46704, ,

1 Ünlü, Tülin Selvi, (2020), "On Dokuzuncu Yüzyılda Doğu Akdeniz Liman Kentinin Yapısı - Urban Structure of the Eastern Mediterranean Port City in Nineteenth Century", Planlama 2020; 30(1):1-14 | doi: 10.14744/planlama.2019.46704.

17. Yüzyıl'ın başlarından itibaren İmparatorluğun dış ticaretine katılan İzmir, 18. Yüzyıl'da Avrupa ekonomisinin gelişmesi ve Akdeniz havzasının yeniden canlanmasıyla birlikte İzmir doğup bugünkü haline gelmeye başlamıştır. Zamanla İzmir, İskenderiye ve İstanbul'u geride bıraktı ve Akdeniz'in en önemli limanlarından biri olarak Batı ile dış ticaretin (ihracat ve ithalat) çoğunu (hem hacim hem de değer açısından) gerçekleştirdi ve hem kıyı hem de derin deniz olmak üzere deniz taşımacılığı yollarına hakim oldu². Osmanlı İmparatorluğu ile Batı ülkeleri arasında temas sağlayan İzmir limanı ve hinterlandı oldukça önem taşıyordu³.

19. Yüzyıl'ın ortalarında, Anadolu'ya açılan kapı olan İzmir, uluslararası buharlı gemi trafiği için donatılmış modern bir limandı ve şehri zengin hinterlandına bağlayan demiryolu hatları, ticaretin doğasını ve hacmini önemli ölçüde değiştirdi. Pek çok kişi, zaten çeşitli etnik, dinsel ve ulusal kökenlere sahip topluluklara ev sahipliği yapan bir şehre akın etti ve 1840'lar ile 1880'lerin sonları arasında nüfusu iki kattan fazla iki yüz bine çıkardı. Bankalar, posta servisleri, sigorta şirketleri, aracı kurumlar, ticari paketleme ve saklama depoları, manifaturacılar, oteller, ticari kulüpler, tiyatrolar, kafeler, matbaalar ve benzeri modern kuruluşlar radikal bir ekonomik ve kültürel patlamayı tetikledi. Osmanlı Rumları, Müslümanları, Ermenileri ve Yahudileri ile Venedikli, Fransız, Hollandalı ve İngiliz tüccarların kolonileri, en azından 17. Yüzyıl'dan beri şehri kendilerine yurt edinmiş, ayrı ayrı yönetilen topluluklar halinde bir arada yaşadılar. 19. Yüzyıl'ın ortalarında, İzmir'in kıyı şeridi hala çok düzenli değildi. Yeni limanın inşasına ve kıyı düzenlemesi ile ilgili çalışmalara 1869'da başlandı. Rıhtım, İzmir'in gelişen küresel ekonomiye entegrasyonunu hızlandırdı. İzmir rıhtımı, şehrin bölgesel rekabet gücünü artıran muazzam bir teknolojik ve girişimci başarıydı. Proje, zorlu ve maliyetli bentler ve bir yeraltı kanalizasyon sistemi gerektiriyordu. Aynı zamanda, anıtsal bir dalgakıranı olan geniş ve korunaklı bir liman, geniş depolara sahip yeni bir gümrük binsının yanı sıra, iskeleler, uluslararası bir deniz taşımacılığının

İzmir joined the empire's foreign trade from the early 17th century onwards, and in the 18th century, with the development of the European economy and the revitalization of the Mediterranean basin, it was born and began to develop into what it is today. Over time, İzmir surpassed Alexandria and Istanbul and became one of the most important ports in the Mediterranean, handling most of the foreign trade (exports and imports) with the West (both in terms of volume and value) and dominating the maritime transportation routes, both coastal and deep-sea². The port of İzmir and its hinterland, which provided contact between the Ottoman Empire and Western countries, was of great importance³.

By the mid-19th century, İzmir, the gateway to Anatolia, was a modern port equipped for international steamship traffic, and the railway lines connecting the city to its rich hinterland dramatically changed the nature and volume of trade. Many people flocked to this city, already home to communities of diverse ethnic, religious and national origins, more than doubling its population to two hundred thousand between the 1840s and the late 1880s. Modern institutions such as banks, postal services, insurance companies, brokerage houses, commercial packing and storage warehouses, drapers, hotels, commercial clubs, theaters, cafes, printing presses and the like triggered a radical economic and cultural boom. Ottoman Greeks, Muslims, Armenians, Jews and colonies of Venetian, French, Dutch and English merchants coexisted in separately governed communities that had called the city home since at least the 17th century. In the mid-19th century, İzmir's coastline was still not very organized. The construction of the new port and work on coastal landscaping began in 1869. The quay accelerated İzmir's integration into the developing global economy. The İzmir quay was a monumental technological and entrepreneurial achievement that enhanced the city's regional competitiveness. The project required challenging and costly embankments and an underground sewage system. At the same time, this vast and sheltered port with a monumental breakwater included a new customs building with extensive warehouses,

2 Syrett Eleni Frangakis, (2001), "İzmir and The Ottoman Maritime World of The Eighteenth Century", *Oriente Moderno*, 2001, Nuova serie, Anno 20 (81), Nr. 1, THE OTTOMANS AND THE SEA (2001), 109-128

3 İlgen, Abdulkadir (2007), "Batı Anadolu'nun Dünya-Ekonomiyle Bütünleşme Sancıları ve Gayrimüslim Tebanın Rolü (1876-1908)", *Bellekten*, 2007; 71(260): 101.

2 Syrett Eleni Frangakis, (2001), "İzmir and The Ottoman Maritime World of The Eighteenth Century", *Oriente Moderno*, 2001, Nuova serie, Anno 20 (81), Nr. 1, THE OTTOMANS AND THE SEA (2001), 109-128

3 İlgen, Abdulkadir (2007), "Batı Anadolu'nun Dünya-Ekonomiyle Bütünleşme Sancıları ve Gayrimüslim Tebanın Rolü (1876-1908)", *Bellekten*, 2007; 71(260): 101.

diğer temel unsurlarını da içeriyordu. İyileştirilmiş yüklem ve daha güvenilir nakliye tesisleri, iç bölgelerden mal transferini hızlandıran iki demir yolu ile birleştiğinde, İzmir'in piyasa ekonomilerinin egemen olduğu, birbirine giderek daha fazla bağlanan bir dünyada önemli bir uluslararası liman olmasını sağladı⁴. 19. Yüzyıl'da gerçekleştirilen projeler içinde, en büyük etkiyi, liman ve rıhtım projelerinin yarattığını ve kentin deniz cephesini tümüyle değiştirdiğini belirtilebilir⁵.

Liman şehirlerinde kurulan bankalar ve ticaret haneler iç bölgelere erişimi sağlayan şebekeleri harekete geçirdi. Bu şebekeler tüccarlardan, acemelerden, küçük satıcılardan ve tefecilerden oluşuyordu. Osmanlı İmparatorluğu dahilinde pek çok yerde görülen ancak İzmir gibi önemli bir liman şehrinde daha belirgin hale gelen durum şudur ki, Müslümanlar kırsalın tarımsal faaliyetlerini kontrol ederken, Hıristiyan (Rum ve Ermeni) ve Yahudi cemaatleri ticaret ve sanayiye kontrol eder hale gelmişlerdir. Bu nedenle Osmanlı ticaret burjuvazisinin kökenlerini gayrimüslimler oluşturmuştur. İzmir söz konusu olduğunda gayrimüslim araçlar, Batı Anadolu'daki yerel ağların dünya piyasa ekonomisinin çekirdek bölgelerine entegrasyonunu sağlayan Osmanlı İmparatorluğu'nda "gerçek bir burjuva sınıfı" oluşturdular⁶.

Çalışmaya konu olan işletmelerin çoğu, denize paralel olup 3.285 metre (4.500 arşın) uzunluğundaki Rıhtım Yolu'nda (Kordonboyu) ve/veya çevresindeki caddelerde/sokaklarda konumlanmışlar⁷. Çalışmanın amacı, *basılmış özel takvim ve rehberler* üzerinden giderek, yoğunlukla Birinci Meşrutiyet'ten yani kordonun ve rıhtımın düzenlendiği yıllardan cumhuriyetin ilanına uzanan zaman diliminde İzmir'de faaliyet gösteren işletmeler ve ilgili meslekler ve meslek mensuplarıyla ilgili bilgiler verilecektir.

as well as piers and other essential elements of an international maritime transport. Improved loading and more reliable shipping facilities, coupled with two railroads that accelerated the transfer of goods from the hinterland, enabled İzmir to become a major international port in an increasingly interconnected world dominated by market economies⁴. Among the 19th century projects, we can say that the port and quay projects had the greatest impact and completely changed the city's sea front⁵.

Banks and trading houses established in port cities mobilized networks that provided access to the interior. These networks consisted of merchants, agents, small dealers and moneylenders. The situation in many parts of the Ottoman Empire, but more pronounced in an important port city like İzmir, was that while Muslims controlled the agricultural activities of the countryside, the Christian (Greek and Armenian) and Jewish communities came to control trade and industry. Therefore, non-Muslims constituted the origins of the Ottoman commercial bourgeoisie. In the case of İzmir, non-Muslim middlemen formed a "real bourgeois class" in the Ottoman Empire, enabling the integration of local networks in Western Anatolia into the core regions of the world market economy⁶.

Most of the businesses subject to the study are located on the 3,285-meter (4,500 cubic meters) long Quay Road (Kordonboyu), which is parallel to the sea, and/or on the surrounding streets / alleys⁷. The aim of the study is to provide information about the businesses and related professions and professionals operating in İzmir from the First Constitutional Monarchy, that is, from the years when the waterfront and the quay were organized, to the proclamation of the republic, by going through *printed special calendars and guidebooks*.

4 Zandi-Sayek, Sibel, (2012), "Ottoman İzmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880", University of Minnesota Press, 2012: 1.

5 Bilsel, C. (2000), "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'de Büyük Ölçekli Kentsel Projeler ve Kent Mekanının Başkalaşımı", Ege Mimarlık, (2000), 4: 34-37.

6 Keyder, Çağlar, (1993) Türkiye'de Devlet ve Sınıflar, İletişim Yayınları, İstanbul.

7 Serçe, Erkan, (2000), "İzmir 1905", (Cevat Sami ve Hüsnü, Aydın Vilayeti Celilesinin Ahval-i Tabiiyye, Ziraiye, Ticariyye ve İktisadiye vesair Ahvalinden Bahis 1321 Sene-i Maliyesine Mahsus Nevsal-i İktisat, İzmir, 1323'ten) Sadeleştirerek Yeni Harflere Aktaran, Erkan Serçe, İzmir: İzmir Yayıncılık, 2000: 158.

4 Zandi-Sayek, Sibel, (2012), Ottoman İzmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880, University of Minnesota Press, 2012: 1.

5 Bilsel, C. (2000), "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'de Büyük Ölçekli Kentsel Projeler and Kent Mekanının Başkalaşımı", Ege Architecture, (2000), 4: 34-37.

6 Keyder, Çağlar, (1993), Türkiye'de Devlet and Sınıflar, İletişim Publications, İstanbul.

7 Serçe, Erkan, (2000), İzmir 1905, (Cevat Sami and Hüsnü, Aydın Vilayeti Celilesinin Ahval-i Tabiiyye, Ziraiye, Ticariyye and İktisadiye vesair Ahvalinden Bahis 1321 Sene-i Maliyesine Mahsus Nevsal-i İktisat, İzmir, 1323'ten) Simplified and Transferred to New Letters by Erkan Serçe, İzmir: İzmir Publications, 2000: 158.

Çalışmada yararlanılan **ilk ve ikinci kaynak**, Engin BERBER tarafından çevrilen ve İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını olarak yayımlanan "1876 ve 1908 (YUNANCA REHBERLERE GÖRE MEŞRUTİYETTE İZMİR)" adlı eserdir. İzmir 1876 ve 1908'in ilk bölümü, Th. K. ve S. K. tarafından hazırlanıp 1875 Kasım'ında, İzmir'deki "İzmir" Matbaası'nda basılmış, 14x21 cm boyutundaki *1876 Artık Yılına (Ait) İzmir Takvimi ve Rehberi*'dir (İmerologion ke Odigos Smirnis tu Visektu Etous 1876). İzmir 1876 ve 1908'in ikinci bölümünü, Mihail İ. Mihailidis tarafından hazırlanıp İzmir'deki Amalthia Matbaası'nda basılmış, 18x28 cm boyutundaki *1908 Yılına (Ait) Dünya Ticaret Rehberi*'nin (Pankosmios Emborikos Odigos tu Etus 1908), İzmir'i konu edinen 28 sayfası oluşturmaktadır.

Üçüncü kaynak, İzmir'de Amaltheia Yayınevi / Matbaası tarafından hazırlanmış ve 1887 yılında basılmış *1888 Artık Yılına (Ait) İzmir Takvimi ve Rehberi*'dir (İmerologion ke Odigos Smirnis). Rehber toplam 270 sayfa olup son 30 sayfası reklamlara ayrılmıştır. İzmir ve çevresi hakkında bilgi veren rehberde iş hayatında faaliyet gösteren farklı meslek grupları hakkında bilgiler vermektedir.

Dördüncü kaynak, Kirieris-Yannopoulos ve Ortaklarının sahibi olduğu Geo Reklam Şirketi'nce, 1919 yılında Atina'da bastırılmış *Yunanistan Rehberi*'dir. G. N. Mihail'in hazırladığı bu rehberin, İzmir ve yakın çevresine odaklanmış 103 sayfalık bölümü, 1992 yılında, yeniden basılmış ve Engin Berber tarafından Türkçeye çevrilmiştir⁸. Kaynak olarak Engin Berber'in çevirisi kullanılmıştır.

Çalışmada yararlanılan kaynaklar incelendiğinde meslek gruplarının sınıflandırılmasında ve belirtilmesinde süreklilik olmadığı görülmektedir. Örneğin bir rehberde belirtilen meslek grubu takip eden yılın rehberinde (hazırlayanlar ve / veya yayınlayanlar aynı kişi ve / veya yayınevi olsa da) yer almayabilmektedir. Yine benzer şekilde bazı yıllarda detay verilirken bazı yıllarda detaylar mevcut değildir. Meslek sahiplerinin uyruğu belirtilmese de ad-soyadlarından tespit edilebilenler tablolarda belirtilmiştir. Bununla birlikte Yunanca adlara sahip olan kişilerin Osmanlı tebası Rum ya da Yunan tebası olan meslek sahipleri olup olmadığı tespit edilememiştir.

The first and second source utilized in the study is the work titled "1876 and 1908 (YUNANCA REHBERLERE GÖRE MEŞRUTİYETTE İZMİR / IZMIR IN THE CONSTITUTIONAL PERIOD ACCORDING TO GREEK GUIDEBOOKS)" translated by Engin BERBER and published as İzmir Metropolitan Municipality Cultural Publication. The first part of İzmir 1876 and 1908 is written by Th. K. and S. K. and printed in November 1875 at the "İzmir" printing house in İzmir, the 14x21 cm İzmir Calendar and Guidebook for the Leap Year 1876 (Imerologion ke Odigos Smirnis tu Visektu Etous 1876). The second part of İzmir 1876 and 1908 consists of 28 pages on İzmir in the 18x28 cm World Trade Directory for 1908 (Pankosmios Emborikos Odigos tu Etus 1908), prepared by Mihail I. Mihailidis and printed at the Amalthia Printing House in İzmir.

The third source is the *İzmir Calendar and Guidebook* (Imerologion ke Odigos Smirnis) *for the Leap Year 1888*, prepared by Amaltheia Publishing / Printing House in İzmir and published in 1887. The guidebook is 270 pages in total, with the last 30 pages devoted to advertisements. The guidebook provides information about İzmir and its surroundings, as well as information about different occupational groups active in business life.

The fourth source is the *Guidebook to Greece*, published in Athens in 1919 by the Geo Advertising Company owned by Kirieris-Yannopoulos and Partners. The 103-page section of this guide prepared by G. N. Mihail, focusing on İzmir and its immediate surroundings, was reprinted in 1992 and translated into Turkish by Engin Berber⁸. Engin Berber's translation was used as the source.

When the sources used in the study are examined, it is seen that there is no continuity in the classification and specification of occupational groups. For example, the occupational group mentioned in one guide may not be included in the following year's guide (even if the preparers and/or publishers are the same person and/or publishing house). Similarly, while details are provided in some years, they are not available in others. Although the nationality of the professionals is not specified, those who can be identified by their first and last names are indicated in the tables. However, it was not possible to determine whether those with Greek names were professionals who were Ottoman subjects of Greek or Greek subjects.

8 Berber, Engin, (1998), İzmir 1920: Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü, G. N. Mihail'den Çev. Engin Berber, İzmir: Akademi Kitabevi.

8 Engin Berber, (1998), İzmir 1920: Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü, Trans. from G. N. Mihail by Engin Berber, İzmir: Akademi Bookstore.

Deniz Sigortaları Acenteleri

Deniz sigortaları hizmeti veren işletmeler incelendiğinde yoğunlukla Avrupalı şirketlerin ve Avrupalı, özellikle İngiliz ve Fransızların, işyeri sahiplerinin ağırlıklı olduğu görülmektedir. Osmanlı tebasından olanlar ise ağırlıklı olarak Rumlardır. Osmanlı tebasından olanlar hemen tamamen Avrupalı şirketlerin temsilciliklerini yapmaktadır.

Marine Insurance Agents

When the businesses providing marine insurance services are analyzed, it is seen that European companies and European, especially British and French, business owners were predominant. Those who were Ottoman subjects were predominantly Greeks. The Ottoman subjects are almost exclusively the representatives of European companies.

Tablo 6. Deniz Sigortası Şirketleri ve Acenteleri (1876-1920)

Table 6. Marine Insurance Companies and Agents (1876-1920)

1876	1888	1908	1920
<p>Şirket Adı / Company Name: THE LONDON AND ORIENTAL STEAM TRANSIT</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: Sturçneker Pasajı / Sturçneker Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : William E. Rose.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: COMITE DES ASSURANCES MARITIMES ET LLOYD ORIENTAL</p> <p>Fransız / French</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Kleanthis Vutzinas</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: N.VAMVAKİDİS</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Sponti Pasajı / Sponti Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : N. Vamvakidis</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: ALKİON</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: D'Andria Binası / D'Andria Building</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. Zumbulakis</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: BRITISH AND FOREIGN</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: Rutie Pasajı / Rutie Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Paterson ve Ort. / Paterson and Partners.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: MANNHEIM</p> <p>Alman / German</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Z. Gou.</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: BONA FINDES,</p> <p>Adres / Address: Halkalı Kapı Binası / Halkalı Kapı Building</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. H. Karer</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: COMPAGNIE LYONNAISE</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Baltacı Pasajı / Baltacı Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Colley ve Ort. / Colley and Partners</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: LLOYD HANSEATIQUE</p> <p>Fransız-Polonya / French-Polish</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Lacqroi ve A. Razowsky Lacqroi and A. Razowsky</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: COMMERCIAL UNION</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Melitteon Sokağı / Melitteon Street</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. Frangas</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: LE LLOYD ALLEMAGNE DE BERLIN</p> <p>Alman / German</p> <p>Adres / Address: Ispartalı Pasajı / Ispartalı Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Bern Klun</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: THE INTERNATIONAL</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Frangias ve Zamakopulos.</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: EVEİY FRANÇAISE,</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Hönischer Binası / Hönischer Building</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. F. Missir</p>

1876	1888	1908	1920
<p>Şirket Adı / Company Name: COMPAGNIE DE DÜSSELDORF</p> <p>Alman / German</p> <p>Adres / Address: Ispartalı Pasajı / Ispartalı Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Bern Klun</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: ROYAL EXCHANGE,</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : I. Vlakler ve Zia.</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: FONSIER,</p> <p>Hollandalı / Holland</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : I. V. Van Der Zee</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: LE LLOYD SUISSE</p> <p>İsviçre / Swedish</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : A. Farkoa</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: COMMERCIAL UNION,</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : T.A. Spartalis</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: LONDON ASSURANCE,</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Büyük Vezir Hanı</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. F. Solaris</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: O ARHANGELOS,</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Kapuçinler Pasajı / Kapuçinler Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : G. Vafas</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: LLOYD ALLEMAND,</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : A. Arahtantis</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: MARE</p> <p>İtalyan / Italian</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. Allioti Kardeşler</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: EPTALOFOS</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Valaskopulos</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: LE LLOYD SUISSE, (İsviçre),</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : A. Farkoa</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: MARITIM</p> <p>Hollandalı / Dutch</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. V. Van der Zee</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: İ ANKİRA</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Coya Hanı.</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Hacı Kosti</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: MARINE INSURANCES,</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : I. Rose</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: MEDITERIANO,</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. F. Missir</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: O FİNİKS</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Coya Hanı</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : N. Aleksandrof</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: UNDERWRITING,</p> <p>Alman / German</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: RELIANS,</p> <p>İtalyan / Italian</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. Barri Kardeşler</p>

1876	1888	1908	1920
<p>Şirket Adı / Company Name: BANCA SECLA</p> <p>İtalyan / Italian</p> <p>Adres / Address: Rutie Pasajı / Rutie Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Mokset ve Alverti Mokset and Alverti</p>			<p>Şirket Adı / Company Name: REUNION FRANÇAISE,</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Santa Maria Binası / Santa Maria Building</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. L. Belomin</p>
			<p>Şirket Adı / Company Name: REUNIONA ADRIATIKA,</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. F. Alevras</p>
			<p>Şirket Adı / Company Name: UNIONE MEDITERANEA,</p> <p>İtalyan / Italian</p> <p>Adres / Address: Çuha Han</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : F. Guindici</p>
			<p>Şirket Adı / Company Name: WESTERN AUSTRALIA,</p> <p>İtalyan / Italian</p> <p>Adres / Address: Çuha Han.</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : G. De Porti</p>
			<p>Şirket Adı / Company Name: UNION UNIVERSAILLE,</p> <p>Adres / Address: İkinci Kordon / the Second Quay</p>

Kaynak: Yıllıklardan ve Rehberlerden derlenmiştir.

Source: Compiled from Yearbooks and Guidebooks.



Denizcilik Şirketleri/Acenteleri

Denizcilik şirketlerinin de tıpkı deniz sigortaları hizmeti veren işletmeler gibi yoğunlukla Avrupalı şirketler olduğu görülmektedir. Osmanlı tebasından olanlar ise ağırlıklı olarak Rumlardır. Osmanlı tebasından olanlar da hemen tamamen Avrupalı şirketlerin temsilciliklerini yapmaktadır.

Shipping Companies/Agencies

It is observed that the maritime companies, just like the maritime insurance companies, were predominantly European companies. Those who were Ottoman subjects were predominantly Greeks. The Ottoman subjects were almost exclusively representatives of European companies.

Tablo 7. Denizcilik Şirketleri ve Acenteleri (1876-1920)

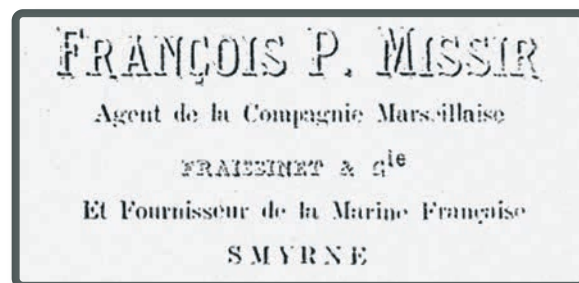
Table 7. Table 2. Shipping Companies and Agencies (1876-1920)

1876	1888	1908	1920
<p>Şirket Adı / Company Name: ASIA MINOR</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: Baltacı Pasajı</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Alfr. Collen.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: A. C. FREITAS</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Heinz.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: PANELLINOS</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Rıhtım / The Quay</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : P. Tarlasiz</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: T. BOUER REEZ VE ORT.</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Kordon</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: BRUNS ET MACHER'S</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: Halkalı Kapı Pasajı / Halkalı Kapı Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : T. ve G. Malkoci</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: BELL'S ASIA MINOR</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: 2. Kordon / Second Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Joly Alfred</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: P.PANTALEON</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: P.PANTALEON</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: W. DIXON</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: Whitall Pasajı / Whitall Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Whitall.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: CUNARD</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: Tristrato Sokağı / Tristrato Street</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Paterson & Co.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: ALEVRAS</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : P.M. KURCI</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: ALEVRAS</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: JOHN BIBBY SONS ET CIE.</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: (Genel Merkez) Liverpool'da. İzmir Verri Pasajı / (Headquarters) in Liverpool. İzmir Verri Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İmparatorluk Osmanlı Bankası</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: CIPRIEN FABRE.</p> <p>Adres / Address: Tenekidi Mahallesi / Tenekidi Neighbourhood</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Farkoa A.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: H. DAVUT FERKUH</p> <p>Osmanlı / Ottoman</p> <p>Adres / Address: Rıhtım / The Quay</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Anatolis Pr. Kiriazis A. ve Destuni Yannulatuou Anatolis Pr. Kiriazis A. and Destuni Yannulatuou</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: ARMATÖR SİGORTA ŞİRKETLERİ TEMSİLCİSİ</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Alevras</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: PAPAGLANNİ KARDEŞLER</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: (Genel Merkez) Liverpool'da. İzmir Rutie Pasajı'nda (Headquarters) in Liverpool. İzmir Rutie Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Paterson ve Ort.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: EGÉE P. M. COURTGI & CO.</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Loukas P.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: STAMİADU RİGİNU</p> <p>Yunan / Greek</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İliadis ve Mukas liadis and Mukas</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: L'AGENCE DES MESSAGERIES MARİTIMES</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Louis Turte</p>

1876	1888	1908	1920
<p>Şirket Adı / Company Name: ROBERT MAC ANDREWS</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: İspartalı Pasajı / İspartalı Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Mac Andrews ve Forbes Mac Andrews and Forbes</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: FLORİO & RUBATTİNO</p> <p>İtalyan / Italian</p> <p>Adres / Address: 2. Kordon / Second Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Maraccini Kardeşler Maraccini Brothers</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: İPEROKEANOS</p> <p>Yunan / Greek</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Alevras</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: OLIVIER VE ORTAĞI</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Kordon</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: HİDİVİYE</p> <p>Mısır / Egyptian</p> <p>Adres / Address: Sponti Pasajı / Sponti Passage.</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Fr. İskender.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: FOSKOLOS & MANGOS</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: 2. Kordon / Second Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Olivier</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: RUS (?)</p> <p>Rus / Russian</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Begleris G.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: Dİ KENDİVİAL MEİL LATİN</p> <p>Yahudi-Osmanlı / Jewish-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Efraim Kohen</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: LLOYD</p> <p>Avusturya / Austrian</p> <p>Adres / Address: İngiliz İskelesi / British Piers</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : O. Marniç.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: FRASSINET & CIE</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Hönischer Pasajı / Hönischer Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Missir P.F.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: H. KARNEZİ</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Papas N.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: S. İLİADİS</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Mithat Paşa Pasajı Paraleli Parallel to Mithat Paşa Passage</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: TONELLU</p> <p>Avusturya / Austrian</p> <p>Adres / Address: Küçük Vezir Hanı</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Şifman.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: GEORGALAS</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Fondrier Kardeşler / Fondrier Brothers</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: LLOYD</p> <p>Avusturya / Austrian</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: LLOYD TRIESTINO</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Kordon,</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Pierre Dorsumet</p>
<p>DENİZ TAŞIMACILIĞI</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: İngiliz İskelesi / British Piers</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Kar. Salzan.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: HİDİVİYE</p> <p>Mısır / Egyptian</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Fr. İskender.</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: SOCIETA ITALIANA DI MARITIMI SERVICI E SOCIETA DI NAVIGAZIONE PULIA</p> <p>İtalyan / Italian</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Eduard D'Andria</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: FRESSINE</p> <p>Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Ospie Pasajı</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Giz.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: HOLLANDAISE NAVIGATION À VAPEUR</p> <p>Hollanda / Dutch</p> <p>Adres / Address: Uluslararası Postane karşısı / Opposite the International Post Office</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Van Der Zee</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: Dİ SMİRNA MARİTİM</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Zoli ve Alevras / Zoli and Alevras</p>

1876	1888	1908	1920
<p>Şirket Adı / Company Name: TRİNAKRİA İtalyan / Italian</p> <p>Adres / Address: Sponti Pasajı / Sponti Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Maracini Kardeşler</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: KARAVAS LIMNİOS&CO. Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Kordon (Borsa yakını / near Borsa)</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Hrusakis</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: COOKS SHIPPING İngiliz / British</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : O.H. Hansen</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: AZİZİYE Osmanlı / Ottoman</p> <p>Adres / Address: Varvareziko Hanı</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Arahtancis</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: LEYLAND İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: Whitall Pasajı / Whitall Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Whitall C.</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: BARRİ KARDEŞLER İtalyan / Italian</p> <p>Adres / Address: Vilayet meydanı / Provincial square</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: ???</p> <p>Rus / Russian</p> <p>Adres / Address: Oniser Pasaj / Oniser Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : N. Fezun.</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: LLOYD AUSTRIA CO. (Avusturya)</p> <p>Adres / Address: Fotiadi Pasajı Kordon / Fotiadi Passage Kordon</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Mossetich O.</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: K. UITEE VE ORT. Adres / Address: Frenk Sokağı / Frenk Street</p>
<p>Şirket Adı / Company Name: LA REUNION Fransız / French</p> <p>Adres / Address: Verri Pasajı / Verri Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Ricardos Rallis</p>	<p>Şirket Adı / Company Name: MAHSUSE Osmanlı / Ottoman</p> <p>Adres / Address: Kordon.</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Kordon.</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: VAN DER ZEE Hollandalı / Dutch</p> <p>Adres / Address: Kordon.</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Alfred Van Der Zee</p>
	<p>Şirket Adı / Company Name: MESSAGERIES MARITIMES Adres / Address: Hönischer Pasajı / Hönischer Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Salzani Ch.</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: ANRİ İtalyan / Italian</p> <p>Adres / Address: Kordon</p>
	<p>Şirket Adı / Company Name: MOSS İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: Whitall Pasajı / Whitall Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Whitall C.</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: MARITIMA ITALIANA İtalyan / Italian</p> <p>Adres / Address: Kordon, Pastane sapağı / Kordon, Pastry shop turnoff</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Leopold Missi</p>
	<p>Şirket Adı / Company Name: PAPAYANNİS & CO. Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: 2. Kordon.</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Apostolu Konst.</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: İONİKİ Yunan / Greek</p> <p>Adres / Address: Kordon.</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : İ. Zumbulakis</p>

1876	1888	1908	1920
	<p>Şirket Adı / Company Name: PAQUET AÎNÉ</p> <p>Adres / Address: Barbaresk Hanı</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Arachtingi Kardeşler Arachtingi Brothers.</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: ANDREAS ARNAVUTOĞLU</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: Kordon</p>
	<p>Şirket Adı / Company Name: RUSSIAN STEAMSHIP COMPANY</p> <p>Rus / Russian</p> <p>Adres / Address: Hönischer Binası / Hönischer Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : Fessoun</p>		<p>Şirket Adı / Company Name: ZOGRAFOS</p> <p>Yunan / Greek</p> <p>Adres / Address: Kordon</p>
			<p>Şirket Adı / Company Name: FARKUH ŞİRKETİ</p> <p>Adres / Address: Hönischer Binası / Hönischer Passage</p> <p>Acente Sahibi - Vekili / Agent Owner - Rep. : N. Missir.</p>
			<p>Şirket Adı / Company Name: VELGERİS</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p>
			<p>Şirket Adı / Company Name: İLİADOS TH. KARDEŞLER</p> <p>Rum-Osmanlı / Greek-Ottoman</p> <p>Adres / Address: 2. Kordon No: 189.</p>
			<p>Şirket Adı / Company Name: BARF G.P. VE ORT.</p> <p>İngiliz / British</p> <p>Adres / Address: Coya Hanı No: 23.</p>
			<p>Şirket Adı / Company Name: VARVETYAND. VE A.</p> <p>Ermeni-Osmanlı / Armenian-Ottoman)</p> <p>Adres / Address: Bakırcıyan Sokağı / Bakırcıyan Street.</p>



Denizcilik Malzemeleri

Denizcilik malzemeleri satan şirketler / kişiler incelendiğinde sadece 1908 ve 1920 yıllıklarından veri elde edilebilmiştir. Denizcilik malzemeleri satanlar incelendiğinde bir tanesi hariç tümünün Osmanlı tebaası Rumlar olduğu tespit edilmiştir.

Maritime Supplies

When analyzing the companies/individuals selling maritime supplies, data could only be obtained from the 1908 and 1920 yearbooks. When the companies / individuals selling maritime supplies are analyzed, it is determined that all but one of them were Ottoman subject Greeks.

Tablo 8. Denizcilik Malzemeleri Satan Şirketler/Kişiler (1908-1920)

Table 8. Companies / Persons Selling Maritime Equipment (1908-1920)

1908	1920
Adı: Andreadis Kardeşler (Rum-Osmanlı) Name: Andreadis Brothers (Greek-Ottoman)	Adı: Andreadis Kardeşler (Rum-Osmanlı) Name: Andreadis Brothers (Greek-Ottoman)
Adı: İoannidis S. ve Oğulları (Rum-Osmanlı) Name: İoannidis S. and His Sons (Greek-Ottoman)	Adı: İoannidis S. ve Oğulları (Rum-Osmanlı) Name: İoannidis S. and His Sons (Greek-Ottoman)
Adı: Nikolaidis M. (Rum-Osmanlı) Name: Nikolaidis M. (Greek-Ottoman)	Adı: İoannidis Papas ve Ortakları (Rum-Osmanlı) Name: İoannidis Papas and Partners (Greek-Ottoman)
Adı: Mattheu I. (İngiliz) Name: Mattheu I. (British)	Adı: Spanomihalakis N. Ve M. (Rum-Osmanlı) Name: Spanomihalakis N. and M. (Greek-Ottoman)

Gümrük Komisyoncuları

Gümrük Komisyoncuları incelendiğinde Denizcilik malzemeleri satan şirketler/kişiler incelendiğinde sadece 1888 yılından veri elde edilebilmiştir. Gümrük komisyoncuları incelendiğinde bir tanesi hariç tümünün Osmanlı tebaası Rumlar olduğu tespit edilmiştir.

The Customs Commissioners

The Customs Commissioners, companies/individuals were analyzed and data could only be obtained from the 1888 yearbook. When the Commissioners of the Customs were analyzed, it was determined that all but one of them were Greeks who were Ottoman subjects.

Tablo 9. Gümrük Komisyoncuları (1888)

Table 9. The Customs Commissioners (1888)

Adı: Andreadu Kardeşler (Rum-Osmanlı) Adres: Gümrük Name: Andreadu Brothers (Greek-Ottoman) Adres: The Customs	Adı: Primis L. (Rum-Osmanlı) Adres: Gümrük Name: Primis L. (Greek-Ottoman) Adres: The Customs
Adı: Drakos M. (Rum-Osmanlı) Adres: Gümrük Name: Drakos M. (Greek-Ottoman) Adres: The Customs	Adı: Vastardis K. (Rum-Osmanlı) Adres: Gümrük Name: Vastardis K. (Greek-Ottoman) Adres: The Customs
Adı: Drakos Pandelis. (Rum-Osmanlı) Adres: Gümrük Name: Drakos Pandelis. (Greek-Ottoman) Adres: The Customs	Adı: Yağcıoğlu İ. ve Petris (Rum-Osmanlı) Adres: Gümrük Name: Yağcıoğlu İ. and Petris (Greek-Ottoman) Adres: The Customs
Adı: Kostalas O. (Rum-Osmanlı) Adres: Gümrük Name: Kostalas O. (Greek-Ottoman) Adres: The Customs	Adı: Caraman Paul. (Avrupa) Adres: Gümrük Name: Caraman Paul. (Europe) Adres: The Customs
Adı: Matalas V. (Rum-Osmanlı) Adres: Gümrük Name: Matalas V. (Greek-Ottoman) Adres: The Customs	Adı: Apikratos G. (Rum-Osmanlı) Adres: Gümrük Name: Apikratos G. (Greek-Ottoman) Adres: The Customs

Gemi Malzemeleri

Gemi malzemelerini satanlar incelendiğinde göreceli olarak farklı etnisitelerden iş insanları görülebilmektedir ancak yine de Osmanlı tebası Rumların ağırlıklı olduğu belirtilebilir.

Ship Materials

When the sellers of ship materials are analyzed, it can be seen that business people of relatively different ethnicities can be seen, but it can still be stated that Ottoman subject Greeks predominate.

Tablo 10. Gemi Malzemesi Satıcıları (1888)

Table 10. Ship Material Sellers (1888)

Adı: Afksendios İ. (Rum-Osmanlı) Adres: Frenk Sokağı Name: Afksendios İ. (Greek-Ottoman) Address: Frenk Street	Adı: Moiz ve Oğlu (Yahudi-Osmanlı) Adres: Malta Sokağı Name: Moiz and His Son (Jewish-Ottoman) Address: Malta Street
Adı: Frangias & Gravenor (Rum-Osmanlı & Avrupalı) Adres: İkinci Kordon Name: Frangias & Gravenor (Greek-Ottoman & European) Address: Second Kordon	Adı: Moskutis A. (Rum-Osmanlı) Adres: Kordon Name: Moskutis A. (Greek-Ottoman) Address: Kordon
Adı: Hall & Mingardo. (Avrupalı) Adres: Malta Sokağı Name: Hall & Mingardo. (European) Address: Malta Street	Adı: Rees Th. (İngiliz) Adres: Yovanoğlu Hanı Name: Rees Th. (British) Address: Yovanoğlu Commercial Building
Adı: Johnson & Co. (Avrupalı) Adres: Malta Sokağı Name: Johnson & Co. (European) Address: Malta Street	Adı: Stanos A. (Rum-Osmanlı) Adres: Malta Sokağı Name: Stanos A. (Greek-Ottoman) Address: Malta Street
Adı: Kokkinis (Rum-Osmanlı) Adres: Kordon Name: Kokkinis (Greek-Ottoman) Address: Kordon	Adı: Van Der Zee (Hollanda) Adres: Hönischer Binası Name: Van Der Zee (Dutch) Address: Hönischer Binası
Adı: Lewis John ve Oğlu (İngiliz) Adres: Çirigotika Sokağı Name: Lewis John and His Son (British) Address: Çirigotika Street	

Nakliye Simsarları

Ticarete konu olan malların taşınması ile ilgili olarak nakliye simsarları incelendiğinde taşıma, yükleme gibi hizmetlerin yerine getirilmesi için çalışan iş insanları ile ilgili olarak 1876 yılındaki bilgiler bulunmaktadır. Az sayıdaki nakliye simsarlarında ağırlık Osmanlı tebası Rumlardadır.

Transportation Brokers

The yearbook of 1876 contains information on transportation brokers, business people working for the transportation of goods subject to trade, such as transportation and loading. Among the small number of transportation brokers, the majority are Greeks, who are Ottoman subjects.

Tablo 11. Nakliye Simsarları (1876)

Table 11. Transportation Brokers (1876)

Adı: Alevras D. Adres: Hönischer Binasında. Name: Alevras D. Address: Hönischer Building.	Adı: Rovolis Adres: St. Fransız Acentesi'nde. Name: Rovolis Address: St. Fransız Agency
Adı: Antoniadis İ. Adres: Baltacı İskelesi'nde. Name: Antoniadis İ. Address: Baltacı Piers.	Adı: Coley ve Ort. Adres: Baltacı Pasajı'nda. Name: Coley and Partners Address: Baltacı Passage.
Adı: Van Der Zee İ. A. Adres: Sturçneker Pasajı dışında Name: Van Der Zee İ. A. Address: Outside Sturçneker Passage	

SONUÇ

İncelenen yıllıklar ve meslek gruplarına bakıldığında yıllıklarda yer alan sınıflandırmanın tam olmadığı, yani meslek gruplarının çoğunun süreklilik arz etmediği, Mavnacılar/Kayıkçılar, Hamallar, Deniz Servis İstasyonları, Bakım / Onarımla ilgili şirketler/kişilerin olmadığı görülmüştür.

Ticaretin 19. Yüzyılda giderek daha fazla küreselleşmesi, ticaretin artışı İzmir'i ticaretin, özellikle de deniz ticaret yollarının/ağlarının önemli bir merkezi/durağı haline gelmesini sağlamıştır. Bu artış ticari faaliyetlerin artışını da beraberinde getirmiştir. Bu durum elbette limanın önemini ve şehrin çekiciliğini de içerecek şekilde İzmir'in yıldızının parlamasını da sağlamıştır.

Her ne kadar şehrin bugünkü durumu geçmişteki durumuyla kıyaslandığında ticaretten hak ettiği payı alamadığı söylene de sahip olduğu potansiyeli anlayabilmek açısından önemlidir.

Diğer taraftan dikkat çeken bir husus da iş insanlarının önemli bir kısmının Osmanlı tebası Rumların olduğudur. Bunun nedenlerinin başında Rumların İzmir'in iş dünyasındaki ağırlığının yanında yıllıkların Rumlar ve/veya Rum yayınevleri tarafından hazırlanmış ve yayımlanmış olmasının da etkisi olabileceğini göz ardı etmemek gerekmektedir.

CONCLUSION

When the yearbooks and occupational groups are examined, it is seen that the classification in the yearbooks is not complete, i.e. most of the occupational groups are not permanent, and there are no companies/individuals related to barges / barges, porters, marine service stations, maintenance/repair.

The increasing globalization of trade in the 19th century and the increase in trade made İzmir an important center/stop of trade, especially maritime trade routes/networks. This increase brought with it an increase in commercial activities. This, of course, has helped İzmir's star to shine, including the importance of the port and the attractiveness of the city.

Although it is said that the city does not get the share it deserves from trade when the current situation of the city is compared to its past situation, it is important to understand the potential it has.

On the other hand, it is noteworthy that a significant portion of the business people were Greeks, who were Ottoman subjects. One of the main reasons for this may be the dominance of Greeks in the business world of İzmir, as well as the fact that the yearbooks were prepared and published by Greeks and/or Greek publishing houses.

KAYNAKLAR

- Berber, Engin, (1998), *İzmir 1920: Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü*, G. N. Mihail'den Çev. Engin Berber, İzmir: Akademi Kitabevi.
- Berber Engin (Çev), (2008), *İzmir 1876 ve 1908 (Yunanca Rehberlere Göre Meşrutiyette İzmir)*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını.
- Bilsel, C. (2000), "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'de Büyük Ölçekli Kentsel Projeler ve Kent Mekânının Başkalaşımı", *Ege Mimarlık*, (2000), 4: 34-37.
- İlgen, Abdulkadir (2007), "Batı Anadolu'nun Dünya-Ekonomiyle Bütünleşme Sancıları ve Gayrimüslim Tebanın Rolü (1876-1908)", *Bellekten*, 2007; 71(260): 101.
- Keyder, Çağlar, (1993) *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Serçe, Erkan, (2000), *İzmir 1905*, (Cevat Sami ve Hüsnü, Aydın Vilayeti Celilesinin Ahval-i Tabiiyye, Ziraiye, Ticariyye ve İktisadiye vesair Ahvalinden Bahis 1321 Sene-i Maliyesine Mahsus Nevsal-i İktisat, İzmir, 1323'ten) Sadeleştirerek Yeni Harflere Aktaran, Erkan Serçe, İzmir: İzmir Yayıncılık, 2000: 158.
- Syrett Eleni Frangakis, (2001), "İzmir and The Ottoman Maritime World of The Eighteenth Century", *Oriente Moderno*, 2001, Nuova serie, Anno 20 (81), Nr. 1, *THE OTTOMANS AND THE SEA* (2001), 109-128
- Ünlü, Tülin Selvi, (2020), "On Dokuzuncu Yüzyılda Doğu Akdeniz Liman Kentinin Yapısı - Urban Structure of the Eastern Mediterranean Port City in Nineteenth Century", *Planlama 2020*; 30(1):1-14 | doi: 10.14744/planlama.2019.46704.
- Zandi-Sayek, Sibel, (2012), *Ottoman İzmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*, University of Minnesota Press, 2012: 1.
- Amaltheia Yayınevi/Matbaası (1888), *1888 İzmir Takvimi ve Rehberi (İmerologion ke Odigos Smirnis)*, İzmir.

REFERENCES

- Berber, Engin, (1998), *İzmir 1920: Yunanistan Rehberinden İşgal Altındaki Bir Kentin Öyküsü*, Trans. from G. N. Mihail by Engin Berber, İzmir: Akademi Bookstore.
- Berber, Engin (Çev), (2008), *İzmir 1876 and 1908 (Yunanca Rehberlere Göre Meşrutiyette İzmir)*, İzmir Metropolitan Municipality Culture Publication.
- Bilsel, C. (2000), "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir'de Büyük Ölçekli Kentsel Projeler and Kent Mekânının Başkalaşımı", *Ege Architecture*, (2000), 4: 34-37.
- İlgen, Abdulkadir (2007), "Batı Anadolu'nun Dünya-Ekonomiyle Bütünleşme Sancıları and Gayrimüslim Tebanın Rolü (1876-1908)", *Bellekten*, 2007; 71(260).
- Keyder, Çağlar, (1993), *Türkiye'de Devlet and Sınıflar*, İletişim Publications, İstanbul.
- Serçe, Erkan, (2000), *İzmir 1905*, (Cevat Sami and Hüsnü, Aydın Vilayeti Celilesinin Ahval-i Tabiiyye, Ziraiye, Ticariyye and İktisadiye vesair Ahvalinden Bahis 1321 Sene-i Maliyesine Mahsus Nevsal-i İktisat, İzmir, 1323'ten) Simplified and Transferred to New Letters by, Erkan Serçe, İzmir: İzmir Publishing, 2000.
- Syrett Eleni Frangakis, (2001), "İzmir and The Ottoman Maritime World of The Eighteenth Century", *Oriente Moderno*, 2001, Nuova serie, Anno 20 (81), Nr. 1, *THE OTTOMANS AND THE SEA* (2001), 109-128
- Ünlü, Tülin Selvi, (2020), "On Dokuzuncu Yüzyılda Doğu Akdeniz Liman Kentinin Yapısı - Urban Structure of the Eastern Mediterranean Port City in Nineteenth Century", *Planlama 2020*; 30(1):1-14 | doi: 10.14744/planlama.2019.46704.
- Zandi-Sayek, Sibel, (2012), *Ottoman İzmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*, University of Minnesota Press, 2012: 1.
- Amaltheia Publication/Printing House (1888), *1888 İzmir Takvimi and Rehberi (İmerologion ke Odigos Smirnis)*, İzmir.



II. Meşrutiyet Döneminde İzmir Limanı ve Kemeraltı Çarşısında EMEK VE EMEKÇİLER

Labor and Laborers

in the Port of İzmir and Kemeraltı Bazaar during
the Second Constitutional Period

Osmanlı'da ekonomik yapı tarıma dayanmaktaydı. Ev işletmeleri ve küçük atölyelerde yapılan üretim ise, ülke ekonomine büyük katkılar sağlamaktan çok, zorunlu olan ihtiyaçları karşılamaya yönelikti¹. Sanayi devriminin Osmanlı'daki etkisi, Batı ile bütünleşmeyi hızlandırmak oldu. Bir başka deyişle; kökeni Hz. Muhammed'in Medine Sözleşmesi'ndeki "gayrimüslimlere hak verilmesi" anlayışına² kadar giden, kapitülasyonlarla kendine uygun ortam bulan emperyalizm, Osmanlı Devleti'ni sarmalı içine almaya başlamıştı³.

İşte bu ortamda, Osmanlı liman kentlerinde ve özellikle de İstanbul'da, uzun yıllar geleneksel yapısını koruyan lonca ve benzeri sınırlayıcı örgüt yapıları da, dönüşüme uğrama sürecine girmişti. Bu süreç; "Geleneksel yapıların uzantılarını da içeren kimi kez sendikal nitelikte 'geçiş' örgütlerinin doğuşuna neden oldu. Bu nedenle korporatif dikey örgüt yapısıyla sendikal yatay örgüt yapısı bir süre

In the Ottoman Empire, the economic structure was based on agriculture. The production carried out in household enterprises and small workshops, on the other hand, served the purpose of meeting the mandatory needs, rather than making a large contribution to the national economy¹. The impact of the industrial revolution on the Ottoman Empire was to accelerate its integration with the West. In other words; imperialism, whose origin goes back as far as the understanding of 'granting rights to non-Muslims'² in the Constitution of Medina of the Prophet Muhammad, and which found a suitable environment for itself with capitulations, had begun to surround the Ottoman State³.

In such an environment, along with some similar restraining organizational structures, the guild, which had maintained its traditional structure for many years in the Ottoman port cities, notably in İstanbul, had also undergone a transformation process. This process gave rise to 'transition' organizations, from time to time of a trade union nature, including extensions of traditional structures. Therefore, the vertical structure of the corporative organization and the horizontal structure of the trade union organization continued

Doç. Dr. / Assoc. Dr.
**Mehmet Emin
ELMACI**

Atatürk İlkeleri
ve İnkılap Tarihi
Enstitüsü, Dokuz
Eylül Üniversitesi.

*Institute of Atatürk
Principles and
Revolution History,
Dokuz Eylül University*

1 Yavuz Selim Karakışla, Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998, s. 92.
2 Taha Akyol, Medine'den Lozana, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1996.
3 Osmanlı Devleti'nde kapitülasyonların olumsuz etkileri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet Emin Elmacı, İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar, İstanbul: Homer Yayınları, 2005.

1 Yavuz Selim Karakışla, Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998, s. 92.
2 Taha Akyol, Medine'den Lozana, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1996.
3 For further details on the negative impacts of the capitulations on the Ottoman State, see Mehmet Emin Elmacı, İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar, İstanbul: Homer Yayınları, 2005.

*iç içe varlıklarını sürdürdü. Usta-kalfa-çırak bütünselliği işçi-işveren ayrışmasının kristalleşmesine gölge düşürdü*⁴.

Tam da bu noktada; Batı ile Osmanlı'daki durumun farkını göstermek gerekiyor. Zira Tanzimat Döneminde "Osmanlı'nın ilk sanayi işletmesi"⁵ olarak adlandırılan Feshane (1835); Yeniçeri Ocağı'ndan sonra, çağdaş anlamda bir ordu olarak planlanan Asakir-i Mansure-i Muhammediye'nin ihtiyaçlarını karşılamak için devlet eliyle kurulmuştu. Toplumdan bir talep yoktu ve devlet kendine ait bir kurumun ihtiyacı üzerine, Feshane'yi "*devletin devlet için açtığı fabrika*" olarak işletmeye başlamıştı⁶. Daha açık söylemek gerekirse, ülkede "*serbest piyasa koşullarından soyutlanan bu fabrikalar ordu için çuha, deri, silah ve barut gibi askeri mühimmatı*" üretirken, aynı zamanda Harbiye Nezareti'nin ihtiyaçlarını sağlamak amacıyla kurulan ilk fabrikaların işçileri de askerlerdi ve bu ekonomik yapı, toplumda "*emeğini satarak geçinen işçinin doğmasına imkân tanımamıştı*"⁷.

İzmir ve Emek Dünyasındaki Yeri

İzmir bir ticaret kenti olarak Helenistik ve Roma döneminde Anadolu-Yunanistan ve Roma arasında adeta bir köprü vazifesi görmekteydi⁸. Sonraki epey uzun bir dönemde ise, Ceneviz ve Venediklilere bir takım ticari ayrıcalıkların tanınmasıyla gelişmeye başladığı devre kadar, ticari hayat bir nebze durgunlaşmıştı. Özellikle Timur'un (1370-1405) bölgeyi fethi sonrasında önce Çeşme, sonrasında da Sakız Limanı önem kazanmaya başlamıştır. Sakız Adası 1566 yılında Türklerin eline geçtikten sonra, İzmir Limanı daha da görünür hale gelmişti⁹.

*to exist intertwined, for some time. The wholism of master-foreman-apprentice overshadowed the crystallization of worker-employer segregation.*⁴

At this very point; it is necessary to demonstrate the difference between the situation in the West and the Ottoman Empire. For, in the Tanzimat period, Feshane (1835), which was called the '*first industrial enterprise of the Ottoman Empire*'⁵ was established by the state subsequent to the Janissary Corps, in order to meet the needs of Asakir-i Mansure-i Muhammediye [The Mansure Army] which was planned as an army in a modern sense. There was not any demand from the society, and the state, upon the need of one of its own institutions, began to operate Feshane as a '*factory opened by the state for the state*'⁶. To put it more clearly, while "*these factories isolated from free market conditions produced military ammunition such as broadcloth, leather, weapons and gunpowder for the army*" across the country, the workers of the earliest factories established to meet the needs of the Harbiye Nezareti [Ministry of War] were also soldiers, and this economic structure "*did not allow the rise of the notion of worker who made a living selling his/her labour*" within the society.⁷

İzmir and Its Role in the World of Labor

As a commercial city, İzmir served as a bridge between Anatolia/Greece and Rome in the Hellenistic and Roman periods.⁸ In the following and quite a long period, however, commercial life had become somewhat stagnant until the time when it began to develop upon the granting of some commercial privileges to the Genoese and Venetians. Especially after the conquest of the region by Timur (1370-1405), first the port of Çeşme, and then the Port of Chios began to gain importance. After Chios Island was taken over by Turks in 1566, the Port of İzmir became even more visible.⁹

4 Zafer Toprak, "1909 Cemiyetler Kanunu", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Cilt 1 (1985), s. 205.

5 Yavuz Selim Karakışla "Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950, Derleyen: Donald Quataert-Erik Jan Zürcher, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998, s. 28.

6 Yavuz Selim Karakışla, "Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", s. 28.

7 Yavuz Selim Karakışla "Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", s. 28.

8 Umut Karabulut, "Ticari Açından İzmir Limanı (1923-1939)", Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2003, s. 6.

9 Umut Karabulut, a.g.t, s. 7.

4 Zafer Toprak, "1909 Cemiyetler Kanunu", Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, Cilt 1 (1985), s. 205.

5 Yavuz Selim Karakışla "Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950, Derleyen: Donald Quataert-Erik Jan Zürcher, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998, s. 28.

6 Yavuz Selim Karakışla, "Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", s. 28.

7 Yavuz Selim Karakışla "Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", s. 28.

8 Umut Karabulut, Ticari Açından İzmir Limanı (1923-1939), Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2003, s. 6.

9 Umut Karabulut, a.g.t, s. 7.

Diğer liman kentlerinde olduğu gibi İzmir’de de hem ulaşım, hem de madenlerle inşaatlarda çalıştırılan işçiler, ücretli emeğin önemli bir dilimini oluşturmaktaydı¹⁰. Osmanlı’da iş ve emek bağlamında en önemli nüfus; ağırlıklı olarak tarımda çalışan işçiler ve en az bir en fazla beş kişinin çalıştığı zanaat işletmelerinden oluşmaktaydı¹¹. Bu örgütler Batı’da “corporation” denilen küçük işletmeler şeklindeydi ve Osmanlı’da loncalara karşılık gelmekteydi.

Özellikle taşımacılık işinde çalışan hamallar, “ticaret merkezlerinin oluştuğu, yükleme ve boşaltma işlerinin yapıldığı kıyı şehirlerinde bulunuyorlardı”¹² Hamalların çoğunluğu “mülksüzleşmiş ve yarı-mülksüzleşmiş” olup kırsaldan, yani köylerden gelmekteydi¹³. 19. Yüzyıl’da yeniçeri isyanlarını da desteklemeleri nedeniyle devlet tarafından sürekli kontrol altında tutulan hamallar; hemşehrilik ilişkileri nedeniyle loncalar üzerinden kolayca örgütlenebiliyor ve iş bırakmalarda da faal olarak görülmekteydiler. “Yükleme, boşaltma, depolama işlerinin ağırlıklı olarak insan gücüne dayandığı bu dönemlerde en ağır işçilerden olan hamalların kendiliğinden tepki veren ve direnen bir kitle olması doğaldır”¹⁴. 19. Yüzyıl’da İzmir’de, “büyük çoğunluğunun Türk olduğu ve iç bölgelerden, özellikle de Konya çevresinden 18-20 yaşlarında İzmir’e gelen yaklaşık 3.000 kadar hamal bulunmaktadır. Bunlar yeterli bir para biriktirinceye kadar burada çalışır ve sonra memleketlerine dönerlerdi”¹⁵. Ayrıca incir, üzüm ve tütünün işlenip ihracata hazır hale getirilmesinde çalışan işçilerin sayısı da oldukça

As in other port cities, workers employed in transportation, construction and mines constituted an important part of paid labor in İzmir as well.¹⁰ In the Ottoman Empire, the major segment of population in terms of work and labor mainly consisted of agricultural workers and artisanal enterprises employing at least one and at most five people.¹¹ These organizations were in the form of small businesses called ‘corporation’ in the West and corresponded to guilds in the Ottoman Empire.

Particularly porters working in the transportation business were “resided in the coastal cities, where trade centers were being shaped, and loading and unloading works were carried out.”¹² The majority of porters were ‘dispossessed and semi-dispossessed’, coming from the countryside, that is, from villages.¹³ The porters, who were kept under constant control by the state because of their support for the janissary revolts in the nineteenth century, could easily organize through guilds due to their relations of fellow-townsmanship and were also actively taking part in strike actions. *In these times when loading, unloading and storage were mainly based on manpower, it was natural that the porters, who were among the manual labourers, were a mass that reacted and resisted spontaneously.*¹⁴

In the nineteenth century, in İzmir, “there were about 3,000 porters, aged between 18 and 20, who came to İzmir from the inner regions, especially from Konya and surroundings, where the vast majority of the population were Turkish. They used to work here until they were able to save enough money, and then return to their hometown”¹⁵ Also, the number of workers working on processing figs, grapes and tobacco, and making

10 Dilek Yeşilkurt, “1909 Tatil-İ Eşgal Kanunu ve Uygulamalar”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2010, s. 11.

11 Hande Çelik Şahin, “Türkiye’de İşçi Sınıfının Gelişim Süreci ve Geçmişten Günümüze İşçi Hareketi” Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 7, 2010, s. 22.

12 Birten Çelik, “Türkiye’de İşçi Hareketlerinin Tarihsel Gelişimi (1800-1870)”, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1999, s. 90.

13 Birten Çelik, a.g.t., s. 90.

14 “Ardıye ve Antrepoculuk İşkolu” Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, Cilt.1 s. 78; Donald Quataert, “Mavunacılar ve Salapuryacılar Loncası” ile “Hamallar Loncası” İstanbul loncalarının en önemlileriydi”, Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), çev. Sabri Tekay, İstanbul: İletişim Yayınları, 2017, s. 119.

15 Rauf Beyru, 19. Yüzyılda İzmir Kenti, İstanbul: Literatür Yayınları, 2011, s. 381.

10 Dilek Yeşilkurt, “1909 Tatil-İ Eşgal Kanunu ve Uygulamalar”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2010, s.11.

11 Hande Çelik Şahin, “Türkiye’de İşçi Sınıfının Gelişim Süreci ve Geçmişten Günümüze İşçi Hareketi” Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 7, 2010, s. 22.

12 Birten Çelik, “Türkiye’de İşçi Hareketlerinin Tarihsel Gelişimi (1800-1870)”, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1999, s. 90.

13 Birten Çelik, a.g.t., s. 90.

14 “Ardıye ve Antrepoculuk İşkolu” Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, Cilt.1 s. 78; Donald Quataert, “Mavunacılar ve Salapuryacılar Loncası” ile “Hamallar Loncası” İstanbul loncalarının en önemlileriydi”, Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), çev. Sabri Tekay, İstanbul: İletişim Yayınları, 2017, s. 119.

15 Rauf Beyru, 19. Yüzyılda İzmir Kenti, İstanbul: Literatür Yayınları, 2011, s. 381.

fazlaydı¹⁶. Evlerinde ihracata yönelik halı üretiminde bulunan önemli sayıda halı işçilerini de unutmamak gerekir¹⁷.

İzmir'in diğer önemli avantajları; "ekonomik canlılığı ve istisnai coğrafi konumu ve hem içe hem de dışa açıklığı, uzun yol kervanlarının son durağı olması ve Ege Denizi'nde uğranmadan geçilmeyen bir limanı olması"¹⁸ şeklinde sıralanabilir. Bu durum her türlü işi yapmaya hazır insanları, şehir nüfusuna katmaktaydı. Özellikle mevsimlik işçiler, zanaatkarlar, inşaat işçileri, tüccarlar, denizciler İzmir'e gelip yerleşen grubun öncüleriydi¹⁹.

1838 tarihli Balta Limanı Antlaşması sonrasında "ticarette en ziyade müsaadeye mazhar devlet"²⁰ olan İngiltere'nin tüccarlarının sayısı oldukça artmaya başlamış ve İzmir İngilizler için önemli bir ticaret merkezi haline gelmişti²¹. İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın yapımı için 1857 yılında²² İngiliz *Ottoman Railway Company*²³ şirketine verilen imtiyazla İzmir'in güneyi; İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu Hattı için de yine İngiliz *Edward Price*'a 1863 yılında verilen imtiyazla da²⁴ İzmir'in doğusu, dünya ekonomisine hızla entegre edilmeye başlayacaktı.

Bu işletmelerin açılması sonrası Ege Denizi'ne kavuşan nehir vadileri ve ötesinden gelen pek çok mal İzmir'e getirildiği gibi, "büyük tonajlı gemilerin doğrudan yanaşarak, daha kolay ve hızlı bir şekilde yüklemeye boşaltma yapabilecekleri modern bir rıhtımın

them ready for export was quite large.¹⁶ It should also be noted that there were a significant number of carpet workers who were engaged in the production of export-oriented carpets in their homes.¹⁷

Some other significant advantages of İzmir may be listed as "its economic vitality and exceptional geographical location and its openness to both inward and outward, its being the last stop of long-distance caravans and its port, which was a port of call on the Aegean Sea."¹⁸ These circumstances added people, who were ready to do any kind of work, to the population of the city. Especially seasonal workers, craftsmen, construction workers, merchants and sailors were the pioneers of the crowd who came to settle in İzmir.¹⁹

After the 1838 Treaty of Balta Liman, the number of merchants from the United Kingdom, which was 'the most-favoured-nation in trade'²⁰, began to increase considerably, and İzmir became an important commercial center for the British.²¹ In 1857,²² with the concession granted to the British *Ottoman Railway Company*²³ for the construction of the İzmir-Aydın Railway Line, the south of İzmir; and with the concession granted to another British, *Edward Price* for the İzmir-Kasaba (Turgutlu) Railway Line in 1863²⁴, the east of İzmir would begin to be rapidly integrated into the world economy.

After the opening of these enterprises, coming from the river valleys and beyond, many goods that reached the Aegean Sea were brought to İzmir, and

16 Dilek Yeşilkurt, a.g.t., s. 11.

17 Yıldırım Koç, Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi - Osmanlı'dan 2020'ye, İstanbul: Kaynak Yayınları, 2021, s. 140.

18 Çınar Atay, İzmir Rıhtımında Ticaret, Kordon Boyunda Yaşam 1610-1940, İzmir: İzmir Ticaret Odası Kültür, Sanat ve Tarih Yayınları, 2012, s. 252.

19 Çınar Atay, a.g.e., 252.

20 Mehmet Emin Elmacı, a.g.e., s. 13.

21 Donald Quataert'ın kitabının başlığının "Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş" olması bu anlamda önemlidir.

22 Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", Çağın Yakalayan Osmanlı; Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, (Ed.) Mustafa Kaçar- Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul: IRCIA Yayınları, 1995, ss. 250-251.

23 Ellery Schalk, The Construction of the Smyrna-Aydın Railway In Southwestern Anatolia. 1836-1866, Degree of Arts University of Texas At El Paso, 1975.

24 Arif Kolay, "İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)", Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2011, s. 8.

16 Dilek Yeşilkurt, a.g.t., s.11.

17 Yıldırım Koç, Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi - Osmanlı'dan 2020'ye, İstanbul: Kaynak Yayınları, 2021, s. 140.

18 Çınar Atay, İzmir Rıhtımında Ticaret, Kordon Boyunda Yaşam 1610-1940, İzmir: İzmir Ticaret Odası Kültür, Sanat ve Tarih Yayınları, 2012, s. 252.

19 Çınar Atay, a.g.e., 252.

20 Mehmet Emin Elmacı, a.g.e., s. 13.

21 It is significant in this sense that the title of Donald Quataert's book is "Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire: Reactions to European Economic Penetration".

22 Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)" Çağın Yakalayan Osmanlı; Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri" (Ed.) Mustafa Kaçar- Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul: IRCIA Yayınları, 1995, s. 250-251.

23 Ellery Schalk, The Construction of the Smyrna-Aydın Railway In Southwestern Anatolia. 1836-1866, Degree of Arts University of Texas At El Paso, 1975.

24 Arif Kolay, İzmir-Kasaba Ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2011, s. 8.

inşasını zorunlu kılmıştı.”²⁵ Fakat Osmanlı zamanında demiryolu gibi rıhtım veya liman yapımı da “bir imtiyaz olarak” verilmekteydi ve gelirler anlamında kapitülasyon kavramı içinde yer aldığından “yabancı sermaye” kapsamına girmektedir.²⁶

Limanlar ve rıhtımlarda işleyiş başlangıçta şu şekildeydi.

*Limanlarda ticari nakliyat çerçevesinde gelen gemiler kıyıya önden veya arkadan mümkün olduğu kadar sokulur, getirdiği, mallan kendi vinçleri ile şatlara veya mavnalara boşaltıyor, onlar da kıyıda ihracat-ithalat işiyle uğraşan tüccarların yaptığı derme çatma ahşap iskelelere getiriyor, ondan sonra işler hamallara kalıyordu. İskelelerden kıyıda binaların ambar yerine kullanılan alt katlarına sırtta taşıyorlardı. Gemilere yüklenecek mallar da aynı şekilde işlem görüyordu. Bu tarz; zahmetli olduğu kadar, çok da fireli oluyordu. Çuvallar, kutular sık sık düşüp; zararlar meydana geliyordu. Gemiler bu nedenlerle limanda uzun süre bekliyor, fazla liman vergisi vermek zorunda kalıyordu. Tabii bundan şikâyet ediyorlardı. Tüccarlar ve mal sahipleri de durumdan memnun değildi. Limanın acilen Batı devletlerindeki tesislere kavuşturulması gerekiyordu*²⁷.

İzmir’de liman yapımı devam ederken, 1867 Kasım’ında gerçekleşen bir denizaltı depremi sonrası limanın bir an önce bitirilmesi gerektiği anlaşılmıştı²⁸. Daha önce Chamaud, A. Bunker ve G. Guerracino adlı üç İngiliz tüccara devlet tarafından rıhtım imtiyazı verilmiş ancak kısa bir süre sonra, bu tüccarlar, bir Fransız Şirketi olan Dussaud Freres’le oldukça karmaşık bir süreçte anlaşma yoluna gitmişlerdi. Bu nedenle imtiyaz

*“it necessitated the construction of a modern pier where large-tonnage ships can dock directly and unload more easily and quickly.”*²⁵ However, in the Ottoman period, the construction of a pier or a port, like a railway, was also given ‘as a concession’ and was covered by ‘foreign capital’ since it was included in the concept of capitulation in terms of revenues.²⁶

In the beginning, the operation in the ports and piers was as follows.

*Within the framework of commercial transportation in ports, “the ships coming to the shore edged in, from the front or from the rear, as near as possible, they unloaded the goods on their own cranes to dummy barges or barges, and these brought them to the makeshift wooden wharves built by the merchants dealing with the export-import business on the shore, and then the work was left to the porters. They carried the goods on their backs from the wharves to the lower floors of the buildings on the shore, which were used as warehouses. Also, the goods to be loaded onto the ships were handled in the same way. This manner of operating was not only troublesome, but also very wasteful. Sacks, boxes often fell down and damage occurred. Waiting for a long time in the port for these reasons, ships had to pay additional port duties. Naturally, they were complaining about it. Merchants and owners were not satisfied with the situation. The port needed to be leveled up to the facilities in the Western states urgently.”*²⁷

While the construction of port was underway in İzmir, it was understood that it should be completed as soon as possible, after the submarine earthquake which occurred in November 1867.²⁸ Previously, three British merchants, Chamaud, A. Bunker and G. Guerracino had been granted pier concession by the state, but soon

25 Engin Berber, “İkinci Meşrutiyet Döneminde Domino Etkisi Yapan Bir Eylem: İzmir Liman İşçileri” European Journal of Turkish Studies (EJTS), 11, 2010, s.2. <https://journals.openedition.org/ejts/4303>

26 Mehmet Emin Elmacı, “Ekonomik Bir Kurum Olarak Devletleştirme Sürecinde İzmir Limanı ve Yolsuzluk Mahkemeleri”, Türkiye Cumhuriyeti’nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu Bildirileri, 26-28 Kasım 2015, C. I, Ed. Erdem Ünlen, İzmir: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2017, s. 783.

27 Cevat Korkut, “XIX. Yüzyılda İzmir’de Uygulanan Örnek Bir Yap-İşlet-Devret Modeli: İzmir’e Rıhtım Yapımı ve İşletme İmtiyazı”, Ege Coğrafya Dergisi, S.13 (2004), s. 1.

28 Umur Karabulut, a.g.t, s. 11.

25 Engin Berber, “İkinci Meşrutiyet Döneminde Domino Etkisi Yapan Bir Eylem: İzmir Liman İşçileri” European Journal of Turkish Studies (EJTS), 11, 2010, s. 2. <https://journals.openedition.org/ejts/4303>

26 Mehmet Emin Elmacı, “Ekonomik Bir Kurum Olarak Devletleştirme Sürecinde İzmir Limanı ve Yolsuzluk Mahkemeleri”, Türkiye Cumhuriyeti’nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu Bildirileri, 26-28 Kasım 2015, C. I, Ed. Erdem Ünlen, İzmir: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2017, s. 783.

27 Cevat Korkut, “XIX. Yüzyılda İzmir’de Uygulanan Örnek Bir Yap-İşlet-Devret Modeli: İzmir’e Rıhtım Yapımı ve İşletme İmtiyazı”, Ege Coğrafya Dergisi, S.13 (2004), s. 1.

28 Umur Karabulut, a.g.t, s. 11.

1869 yılında tamamen Dussaud'lara devredilmiş²⁹ ve inşaat ancak 1877 yılında tamamlanabilmişti³⁰.

İzmir'de hamallık ve limanda yükleme işleri başlangıçta, "hemen hemen tümüyle Türklerin" elindeydi³¹. Sadece kas gücü gerektiren bu işçiliğin ücretinin de sınırlı olduğu söylemek mümkündür. Özellikle hamallar yerel yönetimlere ağır vergiler ödediklerinden, bunun karşılığında da rıhtımdan gelen malları taşıma ayrıcalığını elde etmişlerdi³². Bir süre sonra yaşanan gelişmelerle İzmir'de durum değişmişti.

*19. Yüzyıl sonları ve 20. Yüzyıl başlarında, özellikle ihracatın yoğunlaştığı belirtilen sonbahar aylarında Kordon'un liman içinde kalan kesimi neredeyse geçit vermeyecek derecede işlek olup, ayrıca denkle, balyalar ve sandıklarla doludur. Bütün bunlara ek olarak, burayı dolduran kalabalıkları, gezginleri, burada gezinenleri, hamallarla sandalcıları ve bunların arasında kendilerine yol açmaya çalışan küçük tramvayları, limana mal getiren deve kervanlarını, atlı arabaları katarsak, oluşan curcunayı tanımlamaya çalışan gezginlerin kelimeleri bulmakta nasıl zorlandıklarını anlarız.*³³

İzmir; 20. Yüzyıla girerken 200.000'i aşan nüfusuyla sadece Osmanlı Devleti'nin değil, Doğu Akdeniz'in de en büyük ihracat limanı³⁴ ve Quataert'a göre İstanbul ve Selanik'le birlikte sanayinin yoğunlaştığı üç büyük şehirden biriydi³⁵.

İkinci Meşrutiyet'ten Sonra Emek Dünyası ve Grevler

Tanzimat ile "yedd-i vahit", yani tekel usulünün ortadan kalkmasıyla Osmanlı, "ekonomisinin kendi içine kapalı, gelenekselyapısının pazar ekonomisine dönüşmesine, devletin resmen cevaz verdiği yeni bir

after, these merchants made a deal with Dussaud Feres, a French Company, in a rather complicated process. Therefore, the concession was completely transferred to the Dussauds in 1869²⁹, and the construction was only completed in 1877.³⁰

In the beginning, the portage and the loading works at the port in İzmir were 'almost entirely in the hands of the Turks'³¹. It can be said that the remuneration of this labor, which required muscle strength only, was limited as well. Especially since the porters paid heavy duties to local governments, they were given the concession of transporting goods coming from the wharf in return.³² After a while, the situation in İzmir had changed along with some developments.

*In the late nineteenth and early twentieth centuries, especially in the autumn months when exportation was said to be intensified, the part of the Kordon Street inside of the port was almost too busy to provide a passage, and was full of packs, bales and chests. In addition to all these, if we include the crowds that fill this place, travellers, those who wander here, the porters and the boatmen, and the small trams trying to make their way among them, the camel caravans bringing goods to the port, the horse-drawn carriages; we may comprehend how the travellers trying to describe the uproar had difficulty in finding words.*³³

İzmir, with its population exceeding 200,000 at the turn of the twentieth century, was the largest export port not only in the Ottoman Empire but also in the Eastern Mediterranean,³⁴ and according to Quataert, it was one of the three major cities where industry was concentrated, along with İstanbul and Thessaloniki.³⁵

World of Labor and The Strikes After the Second Constitutional Period

The Tanzimat had been "a new period in which the state officially allowed the transformation of the traditional, introverted structure of the [Ottoman] economy to be

29 Çınar Atay, a.g.e., s. 60.

30 Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Tiirkiye'ye Girişi, İstanbul: Yordam Kitap, 2008, s. 228.

31 Rauf Beyru, a.g.e., s. 381.

32 Rauf Beyru, a.g.e., s. 381.

33 Rauf Beyru, a.g.e., s. 110.

34 Engin Berber, a.g.m., s. 1.

35 Donald Quataert, "Selanik'te İşçiler, 1850-1912" Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950, (der.) Donald Quataert-Erik Jan Zürcher, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998, s. 97.

29 Çınar Atay, a.g.e., s. 60.

30 Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Tiirkiye'ye Girişi, İstanbul: Yordam Kitap, 2008, s. 228.

31 Rauf Beyru, a.g.e., s. 381.

32 Rauf Beyru, a.g.e., s. 381.

33 Rauf Beyru, a.g.e., s. 110.s

34 Engin Berber, a.g.m., s.1.

35 Donald Quataert, "Selanik'te İşçiler, 1850-1912" Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950, (der.) Donald Quataert-Erik Jan Zürcher, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998, s. 97.

dönem" olmuştu³⁶. Balta Limanı Antlaşması sonrası Batı sermayesinin Osmanlı'ya girdiği Tanzimat döneminde, iş ve emeğin de değişime uğradığı ve modern anlamda ilk işçi hareketlerinin ortaya çıktığı görülmektedir. Genel anlamda bu hareketlerin temelinde, çalışan kesimin, teknolojik buluşların üretimde kullanılmasına olan tepki vardı. Osmanlı'da ilk grev, 1863'te Zonguldak kömür madenlerindeki işçilerce yapılmıştı³⁷.

Meşrutiyet ikinci kez ilan edilmezden önce, İzmir Limanı'ndaki işçiler saat ücretlerinde % 100'ü aşan bir zam isteğinde bulunarak greve gitmişlerdi³⁸. 5 Eylül 1908 tarihinde ise, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demiryolu işçileri iş bırakmışlardı³⁹. Grevler nedeniyle sevk işlemleri yapılamadığından, oldukça fazla miktarda incir ve kuru üzüm çürümüş ve ürünü elinde kalan üreticiler zarar görmüşlerdi⁴⁰. Demiryolu şirketlerinin Bahriye Nezareti'nden aldığı askerlerle greve müdahale etmek istemesi, ancak işçilerin şirketin Punta'daki depolarını yakmak istemeleri nedeniyle iş; Punta Karakolu'ndaki polisle çatışmaya dönmüş ve tutuklanan işçi arkadaşlarını kurtarmak isteyen işçiler ile gelen jandarma arasında da çatışma başlamıştı⁴¹. Valinin işe karışması hadiseyi iyice büyütmüş ve halkın işçilerin yanına geçmesine neden olmuştu. Valinin İstanbul'dan daha fazla asker istemesi, yeni taburların oluşturulması ve Mecidiye Zırhlısı'nın da İzmir'e giderek karaya asker çıkartması ile grev zorlukla bastırılmıştı⁴². Yine de işçilere birtakım vaatlerde bulunulmuş ve maaşlarının artırılacağı yönünde verilen söz ile işçiler grevi bırakmışlardı⁴³.

Ülke çapında II. Meşrutiyet'in ilanı sonrasında, "daha iyi ücret ve çalışma şartlarına kavuşma isteği" gibi ekonomik nedenlerle "büyük grev dalgası"

transformed into a market economy" with the removal of the yedd-i vahit, that is, enforcement of monopoly.³⁶ It is seen that in the Tanzimat period, when the Western capital entered the Ottoman Empire after Treaty of Balta Liman, work and labor also went through a change, and the earliest labor movements in the modern sense emerged. In general, the basis of these movements was the reaction of the working class to the use of technological inventions in production. The first strike in the Ottoman Empire was held by the workers in the coal mines of Zonguldak in 1863.³⁷

Before the constitutionalism was declared for the second time, the workers at the İzmir Port went on strike demanding a raise in hourly wages exceeding 100 %.³⁸ On September 5, 1908, the İzmir-Aydın and İzmir-Kasaba railway, workers laid down tools.³⁹ Since shipments could not be made due to the strikes, a fairly large amount of figs and raisins were rotten, and the producers whose products remained unsold incurred losses.⁴⁰ Because the railway companies wanted to intervene in the strike with soldiers of the Ottoman Ministry of Marine, but the workers wanted to burn the company's warehouses in Punta down; it had gone so far as to a shootout with the police in Punta Police Station, and another shootout had started between the workers who wanted to save their arrested colleagues and the gendarmarie who arrived upon the scene.⁴¹ The involvement of the governor had intensified the situation and caused the community to side with the workers. The strike was barely suppressed, as the governor demanded more troops from İstanbul, new battalions were formed, and the Mecidiye Battleship went to İzmir and landed troops.⁴² Nevertheless, some promises were made to the workers and the workers ended the strike as they were promised that their wages would be raised.⁴³

After the proclamation of the Second Constitutional Period, a nationwide '*great wave of strikes*' had occurred due to economic reasons such as '*the desire to achieve*

36 Yavuz Selim Karakışla, "Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", s. 27.

37 Yavuz Selim Karakışla, "Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", s. 28.

38 Taner Aslan, "II. Meşrutiyet Dönemi İşçi Hareketleri ve Bu Hareketlerin Meydana Getirdiği Sorunlar Üzerine Bir Deneme", OTAM, 25, (Bahar 2009), s. 46.

39 Taner Aslan, a.g.m., s. 47.

40 Taner Aslan, a.g.m., s. 47.

41 Hüseyin Avni Şanda, Yarı Müstemleke Oluş Tarihi; 1908 İşçi Hareketleri, İstanbul: Gözlem Yayınları, 1932, s. 37.

42 Taner Aslan, a.g.m., 48.

43 Taner Aslan, a.g.m., 60.

36 Yavuz Selim Karakışla, "Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", s. 27.

37 Yavuz Selim Karakışla, "Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923", s. 28.

38 Taner Aslan, "II. Meşrutiyet Dönemi İşçi Hareketleri ve Bu Hareketlerin Meydana Getirdiği Sorunlar Üzerine Bir Deneme", OTAM, 25, (Bahar 2009), s. 46.

39 Taner Aslan, a.g.m., s. 47.

40 Taner Aslan, a.g.m., s. 47.

41 Hüseyin Avni Şanda, Yarı Müstemleke Oluş Tarihi; 1908 İşçi Hareketleri, İstanbul: Gözlem Yayınları, 1932, s.37.

42 Taner Aslan, a.g.m., 48.

43 Taner Aslan, a.g.m., 60

oluşmuştu⁴⁴. Türkiye’de “sendikal yaşam”, 1908’de işçi hareketleriyle başladı⁴⁵. “İlan-ı Hürriyet”in sağladığı ve sloganı “hürriyet, müsavat ve uhuvvet” olan bu özgürlük ortamında, “hemen hemen tüm işkollarında grevler görüldü; ülkenin dört bir yanında on bini aşkın işçi somut taleplerle direnişe geçti. Her ne kadar 1908 öncesi demiryolu, tersane, Tütün Rejisi, Şirket-i Hayriye gibi yoğun işçi çalıştıran işyerlerinde zaman zaman toplu tavır konduğu izlenmişse de uzlaşma kısa sürede sağlanmış; günlük yaşam etkilenmemiştir”⁴⁶.

Ancak 1908 sonrasında farklı bir sıkıntı baş göstermişti. Bunun ana nedeni ise, İngiltere’nin 1877’ye kadar sürekli koruduğu Osmanlı Devleti’ni böl-parçala politikasıyla gözünü azıklıklara çevirmesi idi. Bu duruma diğer Batılı devletler de dahil olmuştu. Bu bağlamda liman işçileri arasında da etnik bölünmeler gerçekleşmeye başlamıştı⁴⁷. Osmanlı’nın kendi toplumsal yapısını Müslüman-gayrimüslim, “millet” sistemine oturtmuş olması nedeniyle giyim-kuşamdaki farklılık ile ortaya çıkan ötekileşme bile bu etnik ayrışmaları kolaylaştırır hale getirmişti. İzmir üzerinden örnek verecek olursak; “farklı kültürlerin görüldüğü rıhtımın liman kısmında insanların milliyetini aşağı yukarı giysilerinden çıkarmak mümkün olmakta idi. Dizlerine kadar kısa pantolonlu Rum işçiler ile sarıklı Türk işçileri tanımak zor değildi”⁴⁸.

Meşrutiyetin başlangıcında etnik ayrışmalar bir şekilde özgürlük havası içinde geride kalmışken, özellikle 1912’de Balkan Savaşlarının olumsuz etkisiyle ayrışma, liman işçileri arasında da yayılmıştı. “Genellikle Ermeni ve Rumlardan oluşan vasıflı işçiler ile genellikle Müslümanlardan oluşan vasıfsız işçiler arasındaki çelişki, etnik ayrılıklarla daha da keskinleşiyordu”⁴⁹.

*better wages and working conditions’.*⁴⁴ *‘The union life’* in Turkey began with the workers’ movements in 1908.⁴⁵ In this environment of freedom provided by *‘İlan-ı Hürriyet’* [The Proclamation of Freedom], the motto of which was *‘hürriyet, müsavat ve uhuvvet’* [freedom, equality and brotherhood],

*strikes were observed in almost all branches of business; more than ten thousand workers all over the country resisted with concrete demands. Although it was observed that there was a collective attitude given from time to time in workplaces that employed large numbers of workers, such as railways, shipyards, the Régie Company and the Şirket-i Hayriye before 1908, reconciliation was achieved in a short time, and daily life was not affected.*⁴⁶

However, after 1908, a different kind of problem had arisen. The main reason for this was that the British set eyes on minorities with a divide and rule policy against the Ottoman Empire, which it used to secure and encourage it constantly until 1877. Other Western states were also involved in this situation. In this context, ethnic divisions also began to take place among the dockworkers.⁴⁷ Due to the fact that the Ottoman Empire had its own social structure based on a Muslim/non-Muslim *‘nation’* system, even the marginalization emerging with the difference in clothing made these ethnic segregations easier. For example, if we were to think of an example over İzmir; *“in the port section of the quay, where different cultures were seen together, it was possible to distinguish the nationality of people more or less from their clothes. It was not difficult to recognize the Greek workers in short pants up to the knees and the Turkish workers in turbans.”*⁴⁸

At the beginning of the Constitutional period, ethnic segregations were somehow left behind in an atmosphere of freedom, whereas especially in 1912, by the negative impact of the Balkan Wars, the segregation had spread among the dockworkers as well. *“The discrepancy between skilled workers, usually consisting of Armenians and Greeks, and unskilled workers, usually consisting of Muslims, was deepened by ethnic separatism.”*⁴⁹

44 Yavuz Selim Karakışla, “Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923”, s. 20.

45 Zafer Toprak, a.g.m., s. 206.

46 Zafer Toprak, a.g.m., s. 206.

47 Yıldırım Koç, a.g.e., s. 139.

48 Çınar Atay, a.g.e., s. 84.

49 Yıldırım Koç, a.g.e., s. 139.

44 Yavuz Selim Karakışla, “Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923”, s. 20.

45 Zafer Toprak, a.g.m., s. 206.

46 Zafer Toprak, a.g.m., s. 206.

47 Yıldırım Koç, a.g.e., s. 139.

48 Çınar Atay, a.g.e., s. 84.

49 Yıldırım Koç, a.g.e., s. 139.

Boykotaj: Avusturya-Macaristan'a Karşı İktisadi Savaş

Özgürlükten kaynaklanan olumlu hava, 5 Ekim 1908'de Avusturya-Macaristan ve Bulgaristan'ın hareketleriyle altüst olmuştu. Bulgaristan bağımsızlığını ilan etmiş aynı gün, Bosna-Hersek'in Avusturya-Macaristan tarafından ilhakı da halkı iyice umutsuzluğa itmişti. Bu olay İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından da, hükümet üzerinde bir baskı aracı olarak kullanılmaya çalışılacaktı.

Bosna-Hersek'in ilhakına en büyük tepki de İstanbul'dan gelmişti. Gazete haberleri arasında İngiltere Devleti'nin Reuter Telgraf Ajansı ile yolladığı bir telgraf vardı ve buna göre Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ilhakının ve Bulgaristan'ın istiklalinin İngiltere Hükümeti tarafından tanınmayacağı belirtiliyordu⁵⁰. Arkasından Rusya ve Fransa'nın da bu yönde görüşleri ortaya çıkınca, 6 Ekim akşamı Fatih, Unkapanı, Haydar, Küçükmustafa Paşa ve diğer yörelerden binlerce insan, havanın yağmurlu olmasına bakmadan, Beyoğlu tarafındaki İngiliz elçiliği binasına gelerek elçiliğe coşkulu bir şekilde teşekkürlerini sunmuşlardı⁵¹. Bu gösterilerin hemen ardından bu sefer, Müslüman, Rum ve Ermenilerden oluşan bir kalabalık, ellerinde Osmanlı ve Yunan bayraklarıyla, Harbiye Nezareti önünde toplanmış, ardından Babıâli'ye gelerek Vükela Heyeti'ni alkışlamışlardı. Oradan Beyoğlu'na geçerek, İngiltere, Fransa ve Rus elçiliklerinde de gösteriler yapmışlardı. Hatta *Tanin* gazetesi; daha geç saatlerde bazı kişilerin Sırbistan elçiliğine giderek, Osmanlı lehindeki davranışlarından dolayı teşekkür ettiğini de bildirmekteydi.⁵² Sırbistan kendi çıkarı için Bosna-Hersek'in ilhakına karşı çıkmaktaydı ancak halk için Sırbistan'ın Osmanlı yanında olması onlara yetmekteydi.

Avusturya'yı protesto amacıyla başlayan bu hareketlerin, giderek padişahçı ve dinci tavır almaya başlaması üzerine, İttihat ve Terakki Cemiyeti devreye girmiş ve halkı, Avusturya'ya karşı boykota davet etmişti⁵³. Osmanlı Devleti'nde Avusturya'ya karşı uygulanan boykota, "boykotaj" adı verilmekle birlikte farklı terimler de kullanılmıştı. Osmanlı

Boycott: Economic Warfare against Austria-Hungary

The positive atmosphere arising from the spirit of freedom had been turned upside down by the actions of Austria-Hungary and Bulgaria on October 5, 1908. On the same day that Bulgaria declared its independence, the annexation of Bosnia and Herzegovina by Austria-Hungary also drove the people to despair. This incident would be used by the Committee of Union and Progress as a means of pressure on the government as well.

Still, the biggest reaction to the annexation of Bosnia and Herzegovina came from İstanbul government. Among the newspaper reports was a telegram sent by the British State via the *Reuter* Telegraph Agency, which stated that the Austrian annexation of Bosnia and Herzegovina and the independence of Bulgaria would not be recognized by the British government.⁵⁰ Immediately afterwards, when the opinions of Russia and France also in line with that came out, on the evening of October 6, thousands of people from Fatih, Unkapanı, Haydar, Küçükmustafa Paşa and other districts, regardless of the rainy weather, came to the British embassy building in Beyoğlu and expressed their gratitude to the embassy enthusiastically.⁵¹ Right after these demonstrations, this time, a crowd of Muslims, Greeks and Armenians gathered in front of the Ministry of War with Ottoman and Greek flags in their hands, and then came to the Sublime Porte and applauded the Ottoman Council of Ministers. From there, they went to Beyoğlu, where they also held demonstrations at the embassies of Great Britain, France and Russia. Insomuch that, the newspaper *Tanin* also reported that some people went to the Serbian embassy later that day and thanked them for their behaviour in favour of the Ottoman Empire.⁵² Serbia was against the annexation of Bosnia and Herzegovina in its own interest, but it was enough for the people to have Serbia on the side of the Ottoman Empire.

When these actions, which began as a protest against Austria, gradually took a sultanist and religious stance, the Committee of Union and Progress stepped in and invited the people to boycott Austria.⁵³ Although the boycott against Austria in the Ottoman Empire was

50 Tanin, 24 Eylül 1324 (7 Ekim 1908).

51 İkdâm, 7 Teşrinievvel 1908, Tanin, 24 Eylül 1324, İttihat, 12 Teşrinievvel 1908.

52 Tanin, 25 Eylül 1324. (8 Ekim 1908).

53 Erdal Yavuz, "1908 Boykotu", ODTÜ Gelişme Dergisi, 1978 özel sayısı, s.163.

50 Tanin, 24 Eylül 1324 (7 Ekim 1908).

51 İkdâm, 7 Teşrinievvel 1908, Tanin, 24 Eylül 1324, İttihat, 12 Teşrinievvel 1908.

52 Tanin, 25 Eylül 1324. (8 Ekim 1908).

53 Erdal Yavuz, "1908 Boykotu", ODTÜ Gelişme Dergisi, 1978 özel sayısı, s.163.

Ziraat ve Ticareti Dergisi "*Harb-i İktisadi yahut ticaret muharebesi*" başlıklı yazısında iki farklı terimi, boykotun tanımını da yaparak şu şekilde vermişti⁵⁴:

Harb-i iktisadi daha doğrusu ticaret muharebesi, bir devlet efradının diğer bir devlet ülkesinden gelecek her nevi emtia-ı ticariyeye ve mamulât-ı sanayiye karşı nefret etmesi, rağbetsizlik göstermesidir. Böyle bir muharebe önünde en kuvvetli, en zengin devletler bile titrer. Çünkü malını satamayan, ticareti sekteye uğrayan devletin, ülkesinde iflaslar çoğalır. Buhran-ı maliler baş gösterir, ahalisi fakir kalır.

İzmir'de kurulan Boykotaj Cemiyeti'nin yayın organı *Kave* gazetesi ise boykotajı, "*hakka, hukuk ve uhud-u beyneddüvele muhalif bir vaziyet alan veyahud, tecavüzat-ı medeniyet-i şikenanede bulunan bir devlet veya emaretin her türlü mamulât ve mahsulâtına karşı, bundan müteessir olan diğer devlet tebaası tarafından ilan edilen bir nevi harb-i milli*"⁵⁵ olarak tanımladık-tan sonra "*boykotaj netice-i itibariyle gayet faydalı ve hem de vatanperver ve hissiyat-i aliye ile mütehasıs olan akvam-ı necibe ve muhteremiyeye mahsus bir hassadır*" diyerek kimler tarafından yapılabileceğini de belirtmişti. Donald Quataert ise boykotajı, Bosna Hersek'in ilhakına tepki olmaktan çıkartarak "*boykotaj Osmanlı sosyo-politik gruplarının Avrupa ticari nüfuzundan nasıl etkilenip nasıl tepki verdiğini gösterir ve Osmanlı Devleti'nin Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'na karşı açtığı iktisadi savaşı anlatır*"⁵⁶ dedikten sonra hamal ve mavnacıların boykotunu da Osmanlı toplumunun Avrupa iktisadi sızmasının etkilerine karşı durmadaki yeteneği olarak tanımlar. Boykotaja, "*muharebe-i iktisadi*" gözüyle bakan Tanin ise "*Muharebe-i iktisadiyenin esasen hissiyat-ı milliye'den neşet ettiği şüphesizdir. Milli bir nefret, ekseriye düşmanın mallarına zarar verebilecek carilere müracaat eder*"⁵⁷ derken, Neue Fraya Presse'de yayımlanan makalesinde Halit Ziya da, "*Şimdi artık hüküm süren hükümet değil millettir. Hâkimiyet-i milliye bütün manasıyla, bütün kuvvetiyle tatbik olunuyor*"⁵⁸ diyerek kaynak olarak milleti göstermiştir.

called 'boycott', different terms were also used. The Ottoman Journal of Agriculture and Trade, in its article titled '*Economic Warfare, or trade war*', brought forth these two terms giving also the definition of boycott as follows⁵⁴:

Economic warfare, or rather, trade war, is the hatred and indifference of the members of a state against all kinds of commodities and manufactured goods coming from another state. Even the most powerful, richest states cringe before such a battle, because bankruptcies increase in a country that cannot sell its goods, and whose trade is disrupted. Then, economic depressions begin, and its people remain poor.

The '*Kave*' newspaper, which was a publication of the Boycott Association established in İzmir, describing the boycott as "*a kind of national war against all kinds of products and crops of a state or an emirate which is uncivilized or in opposition to truth, law and international agreements, declared by the citizens of a state affected by this*"⁵⁵ and went on stating by whom it could be done: "*Consequently, boycott is a very useful, patriotic and special sentiment and virtue peculiar to the noble and honorable nation*". Donald Quataert, on the other hand, removing the boycott from being a reaction to the annexation of Bosnia and Herzegovina, says: "*The boycott shows how the Ottoman socio-political groups were affected by the European commercial clout and how they reacted to this, and tells us about the economic warfare of the Ottoman Empire against the Austro-Hungarian Empire*"⁵⁶, and goes on describing the porters and bargemen's boycott as the ability of Ottoman society to counter the effects of European economic penetration. And Tanin, considering the boycott an 'economic warfare', said: "*There is no doubt that economic warfare basically arises from national feelings. A national hatred often appeals to the liquidity which can damage the property of the enemy*"⁵⁷. In his article published in the Neue Fraya Presse, giving full credit to the nation, Halit Ziya said: "*Now, it is the nation ruling, not the government anymore. The national sovereignty is being exercised in all its meaning and with all its strength*"⁵⁸.

54 Osmanlı Ziraat ve Ticareti, 5 Teşrinievvel 1324, (18 Ekim 1908), s. 364-68.

55 Kave, 4 Kanunuevvel 1324, (17 Aralık 1908).

56 Donald Quataert, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), s. 17.

57 Tanin, 5 Teşrinievvel 1324, (18 Ekim 1908).

58 İttihat ve Terakki, 12 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

54 Osmanlı Ziraat ve Ticareti, 5 Teşrinievvel 1324, (18 Ekim 1908), s. 364-68.

55 Kave, 4 Kanun-ı evvel 1324, (17 Aralık 1908).

56 Donald Quataert, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), s. 17.

57 Tanin, 5 Teşrinievvel 1324, (18 Ekim 1908).

58 İttihat ve Terakki, 12 Kânun-ı evvel (Aralık) 1908.

İstanbul'da ilk boykotu ilginçtir ki, burada bulunan Selanikli tüccarlar başlatmıştı. İlhak haberinden iki gün sonra, 7 Ekim tarihinde İstanbul'daki Selanikli tüccarlar Avusturya fabrikalarına telgraf çekerek daha önce sipariş ettikleri malları almayacaklarını bildirmişlerdi.⁵⁹ Bu arada gazeteler de, halkı boykota karşı bilinçlendirmeye başlamıştı. Özellikle İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin gayri resmi yayın organı *Tanin* gazetesinde 9 Ekim tarihinde yer olan Hüseyin Cahit'in makalesi, boykotajın başlangıcı olarak kabul edilmişti. İstanbul'un bütün mağazalarının camlarına da yapıştırılan makalesinde Hüseyin Cahit; "Osmanlıların sükûn içinde çalışmaya muhtaç oldukları şu sırada Bosna-Hersek'in üzerine saldıran (adi ve murdar bir hareketle) Avusturya'nın çürük metallerini almayınız" diyordu.⁶⁰

Boykotaj artık yavaş yavaş örgütlenmeye başlamıştı. 8 Ekim tarihinde sokaklardaki bütün duvarlara "Avusturya emtiası almayınız" şeklinde kâğıtlar yapıştırılmaya başlandı.⁶¹ Özellikle İstanbul'daki Trininy, Aştayn, Mayer Gündoğdu ve Gülizar adlı Avusturya mağazalarından halkın mal almaması istenmişti.⁶² İstanbul'dan sonra Anadolu'nun çeşitli yerlerinden de Bosna Hersek'in ilhakına tepki ve boykotaj haberleri gelmekteydi. Edirne, Afyon, Çanakkale, İzmit, Adapazarı, Bursa, Kavala, Kırklareli Ohri, Yanya, Üsküp, Fiume, Kalkandelen, Avlonya, Arnavutluk, İşkodra, Halep, Yafa, Beyrut, Kahire, Trablusgarp, Derne, Hindistan, Arabistan ve İzmir bu yerlerden bazılarıydı.

İzmir'de İktisadi Savaş ve Liman İşçileri

İzmir'de de halk ilk olarak 10 Ekim 1908 günü sabah saat sekiz sularında hükümet binasının önündeki meydanda toplanarak bir protesto gösterisi yapmış ve Avusturya-Macaristan'ı şiddetle kınamıştı. Ayrıca kendi hissiyatını paylaşan devletlere teşekkür etmiş ve bu sorunun adil olarak çözülmesi yönünde her şeyi yapacaklarını bildirmişlerdi⁶³.

Halk alınan bu kararı telgrafla büyük devletlere yollamak için mızıkça önderliğinde ve hürriyet marşı ile telgrafhaneye kadar gitmişlerdi. İzmir'deki

It is interesting that the first boycott in İstanbul was initiated by Thessalonian merchants who had been in this city at that time. Two days after the news of annexation, on October 7, Thessalonian merchants in İstanbul sent telegrams to the Austrian factories, informing them that they would not receive the goods they had ordered earlier.⁵⁹ Meanwhile, newspapers had begun to raise public awareness about the boycott as well. Particularly, the article by Hüseyin Cahit, which appeared in the newspaper *Tanin*, the unofficial publication of the Committee of Union and Progress, on October 9, was considered the beginning of the boycott. In his article which was also pasted on the windows of all stores in İstanbul, Hüseyin Cahit said: "Do not buy the putrid commodities of Austria that attacked Bosnia and Herzegovina (with a vile and despicable act) at a time when the Ottomans need to work in peace."⁶⁰

The boycott was now gradually beginning to be organized. On October 8, papers stating 'Do not buy Austrian goods' began to be pasted on all the walls of the streets.⁶¹ In particular, the public was asked not to buy goods from the Austrian stores in İstanbul called Trininy, Aştayn, Mayer Gündoğdu and Gülizar.⁶² After İstanbul, there were also reports of reaction and boycotting against the annexation of Bosnia and Herzegovina, from various parts of Anatolia. Edirne, Afyon, Çanakkale, İzmit, Adapazarı, Bursa, Kavala, Kırklareli, Ohrid, Ioannina, Skopje, Rijeka, Tetovo, Avlona, Albania, Shkoder, Aleppo, Jaffa, Beirut, Cairo, Tripoli, Derna, India, Arabia and İzmir were some of these places.

Economic Warfare and Dockworkers in İzmir

In İzmir, the public gathered for the first time, in the square in front of the government building at about eight o'clock in the morning on October 10, 1908, made a protest and fiercely condemned Austria-Hungary. They also expressed their gratitudes to the states that shared their feelings and stated that they would do anything to solve this problem fairly.⁶³

The people had gone all the way to the telegraph office under the leadership of military band and with the anthem of freedom to send this decision to the great states by telegram. Thanks to the local newspapers

59 Donald Quataert, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), s. 105.

60 *Tanin*, 26 Eylül 1324 (9 Ekim1908).

61 *Tanin*, 26 Eylül 1324. (9 Ekim1908).

62 Ahenk, 13 Teşrinievvel (Ekim) 1908.

63 İttihat, 11 Teşrinievvel (Ekim)1908.

59 Donald Quataert, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), s. 105.

60 *Tanin*, 26 Eylül 1324 (9 Ekim1908).

61 *Tanin*, 26 Eylül 1324. (9 Ekim1908).

62 Ahenk, 13 Teşrinievvel (Ekim) 1908.

63 İttihat, 11 Teşrinievvel (Ekim)1908.

yerel gazetelerden *Ahenk* ve *İttihat Terakki*'nin sözcüsü durumundaki *İttihat* gazetesiyle birlikte halk hadisenin ayrıntılarını öğrenmeye başladı. *İttihat* gazetesinin 13 Ekim nüshasındaki "*almayalım Avusturya emtiasını almayalım bunun yerine yerli mamulâta istimalle başlamakta sebat gösterirsek Avusturya'ya karşı hiç olmazsa bir harb-i iktisadi açabiliriz*" denilmiş ve İzmir'deki ilk boykotu başlatmıştı. Gazete ayrıca geniş bir liste vererek, halkın boykot yapacağı malları da kamuoyuna duyurmuştu.

Ahenk gazetesi de, *Tanin* gazetesinden alıntı yaparak yeni boykot alanlarını sıralıyordu:

*Avusturya mallarını almayınız
Avusturya vapurlarına binmeyiniz.
Avusturya bankalarından paralarınızı alınız
Avusturya fesleri yerine milli fesleri kullanınız.
Fakat sakın cebre şiddete kalkışmayınız* ⁶⁴.

Boykotun başlangıçta İzmir'de yavaş gitmesinin tek nedeni, boykotu uygulayacak kesimin tüccarlar olması ve tüccarların da genelde gayrimüslimler ve yabancı olmalarıydı. Ayrıca bu konuda en önemli sorun siparişi boykot kararından önce verilmiş malların, boykote tabi olmasının tüccarı zarara uğratmasıydı. Boykotun hızlandırılması için gazeteler önemli işlev görüyordu. *Ahenk* gazetesi "*boykot fes çıkartıp kalpak külah giymekle başa çıkamaz. Fesleri çıkardık ve çıkarmalyız. Fakat iş bununla bitmez bu hususta en büyük gayret-i hamiyeti erbab-ı ticaret göstermelidir*" diyerek ⁶⁵ bu konuda üzerine düşeni yapıyordu.

Bu süreçte boykote konu olan en önemli meta, herkesin başındaki feslerdi. Bu nedenle Avusturya malı fes ticareti yapan tüccarlar büyük zarar görmeye başlamışlardı. Tüccarların çoğu Avusturya fabrikalarına verdikleri siparişleri iptal edip yerlerine Bursa ve Rumeli'de yapılan arakkiyeleri ve Hereke feslerini almaya başladılar.

Boykot uygulanması, özellikle gemilerle gelen malların boşaltılması ve taşınmasında büyük rolleri olan İzmir'deki liman işçileri olan hamallar ve mavnacıları ön plana çıkarmaya başlamıştı. Çünkü Avusturya aleyhinde uygulanan boykotun hamallar tarafından uygulanması söz konusuydu. Özellikle gemilerdeki yükü karaya taşıyacak kayıkların

in İzmir, the newspapers *Ahenk* and *İttihat* -the latter functioning as the voice of the Committee of Union and Progress-, the public was beginning to learn about the details of the incident. The October 13 issue of the *İttihat* newspaper stated: "*Let's not buy the Austrian commodity, let's just not buy them; if we are persistent in starting to consume domestic products instead, we can at least declare an economic warfare against Austria*" and launched the first boycott in İzmir. Giving a long list, the newspaper also announced to the public the goods to be boycotted.

Ahenk newspaper was also quoting *Tanin* newspaper and listing new ranges of boycott:

*Do not buy Austrian goods
Do not take Austrian steamships.
Withdraw your money from Austrian banks
Use national fez instead of Austrian fez.
But do not engage in compulsion and violence.* ⁶⁴

The only reason why the boycott initially went slowly in İzmir was that the merchants were the ones who would implement the boycott, and they were mostly non-Muslims and foreigners. Moreover, the most important problem in this regard was that the goods ordered before the boycott decision were subject to the boycott, causing merchants to incur losses. Newspapers played a significant role in accelerating the boycott. Doing its fair share of the work, the *Ahenk* newspaper was stating: "*boycott cannot be handled by taking off the fez and wearing calpack or conical hat. We have taken off the fez, and we should do so. But that is not enough, the greatest efforts in this regard should be made by the tradesmen.*" ⁶⁵

In this process, the most important commodity subject to the boycott was the fez which was worn commonly. So, the merchants trading Austrian-made fez were beginning to suffer greatly. Most of the merchants canceled their orders from the Austrian factories and began to replace them with arakkiye [a soft felt cap usually worn by dervishes – T.N.] and Hereke fezzes made in Bursa and Rumelia.

The implementation of the boycott had begun to bring porters and bargemen in İzmir, who were the dockworkers that had a major role in unloading and transporting goods brought by ships, into the forefront. For, it was the porters who would implement the boycott against Austria. Particularly, the situation of the boats' that would carry the cargo on the ships to the land not going to the ships concerned the bargemen, and the situation of the customs clearance of the goods

64 *Ahenk*, 15 Teşrinievvel 1908. *Ahenk* bir alanı da kendisi verir ve Avusturya postanelerine de gidilmemesini ister.

65 *Ahenk*, 16 Teşrinisani (Kasım) 1908.

64 *Ahenk*, 15 Teşrinievvel 1908. *Ahenk* also adds a range itself and asks not to go to Austrian post offices either.

65 *Ahenk*, 16 Teşrinisani (Kasım) 1908.

gemilere gitmemesi mavnacıları, malın gümrüğe çıkartılması ile malın mağazaya taşınmaması durumu da hamalları ilgilendirmekteydi.

Bu nedenle hamal ve mavnacıların bu konudaki ilk tepkileri İzmir'de Avusturya kumpanyası olan Lloyd Vapur Kumpanyası'na olmuştur. 16 Ekim 1908 tarihinde Trabzon ve İstanbul yoluyla gelen Lloyd'un *Orano* vapuruna İzmir'deki mavnacılar gitmediği için vapur akşama kadar mallarını boşaltamamıştı. Vapur ertesi gün ancak kendi tayfası ve kumpanyanın işçileri ile yükünü boşaltabilmişti⁶⁶. Ertesi gün yine Lloyd kumpanyasının *Galiçya* adlı vapuru her zaman limana gelip 500-600 yolcu bırakırken, bu kez boykot nedeniyle yolcusunu indirememiş ve başka limana gitmek zorunda kalmıştı⁶⁷. 22 Ekim'de ise yine aynı kumpanyanın *Bukovina* vapuruna kayıkçılardan kimse gitmediği için, kendi filikalarıyla yolcularını boşaltmıştı.⁶⁸

İzmir Limanı ticaret için önemli olduğundan bu anlamda yükü oldukça ağırdı. Büyük miktarda Avusturya yük ve yolcu vapuru İzmir Limanı'na gelmekteydi. Bir sayı vermek gerekirse 30 Aralık 1907- 30 Aralık 1908 tarihleri arasında İzmir Limanına gelen vapur sayısı toplam olarak 2990 iken, Avusturya gemisi sayısı 107 idi.⁶⁹ Avusturya ayrıca İzmir ticaretinde hem ithalat, hem de ihracat sıralamasında İngiltere'den sonra ikinci gelmekteydi.⁷⁰

Kasım ayına kadar İzmir'de boykot uygulaması çok yavaş gitmekteydi. Ancak bu süreçte üç önemli olay İzmir'de boykotun yönünü değiştirmeye yetecektir. Bunlardan birincisi, İstanbul'da boykotu daha düzenli yapmak için oluşturulmuş boykotaj sendikası olan etkilenen İzmirliilerin, 5 Kasım 1908 tarihinde bazı semtlerde de alt kolu olan bir komite oluşturması olacaktır. Bu cemiyetin kuruluş haberi, 11 Kasım tarihli *İttihat* gazetesinde verilmişti. Artık çoğunluğu tüccar ve İttihatçılardan oluşan boykot cemiyeti aldığı kararları da gazetelerden yayınlamaya başlamıştı⁷¹. Cemiyet, Avusturya malı getiren tüccarları gazetelere verdiği ilanlarla

and not carrying the goods to the stores concerned the porters.

Therefore, the earliest reactions of the porters and bargemen on this issue were to the Lloyd Steamship Company, an Austrian company based in İzmir. On October 16, 1908, Lloyd's steamship *Orano*, which came to İzmir via Trabzon and İstanbul, was unable to unload its goods until the evening as the bargemen in İzmir did not go and disembark. It was only able to unload its cargo the next day by its own crew and the company's workers.⁶⁶ The next day, Lloyd Company's steamship *Galicja*, which usually came to the port and dropped off 500-600 passengers, this time could not land its passengers due to the boycott and had to go to another port.⁶⁷ And on October 22, the steamship called *Bukovina* of the very same company landed its passengers with its own lifeboats since none of the boatmen went to the ship.⁶⁸

Since the Port of İzmir was important for trade, its burden was quite heavy in this sense. A great number of Austrian cargo and passenger ships were arriving at the Port of İzmir. To give a number, the total number of steamships arriving at the Port of İzmir between 30 December 1907 and 30 December 1908 was 2990, and the number of Austrian ships was 107.⁶⁹ Also Austria was second only to England in terms of both import and export in İzmir trade.⁷⁰

Until November, the boycott implementation in İzmir was going very slowly. However, three important events in this process were to be enough to change the course of the boycott in İzmir. The first of these would be that the people of İzmir, who were affected by the boycott union established to make the boycott more regular in İstanbul, formed a committee with a sub-branch in some districts on November 5, 1908. The news of the foundation of this association was given in the newspaper *İttihat*, on November 11. Now, the boycott association, mostly consisting of merchants and the Unionists, had started to publish its decisions in the newspapers.⁷¹ The association named the merchants who brought Austrian goods

66 Ahenk, 18 Teşrinievvel (Ekim) 1908.

67 İttihat, 20 Teşrinievvel (Ekim) 1908

68 Ahenk, 24 Teşrinievvel (Ekim) 1908

69 Ahenk, 28 Kanunsani (Ocak) 1909

70 Mübahat Kütükoğlu "İzmir Ticaret Odası İstatistiklerine göre XX. yy. Başlarında İzmir Ticareti" Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyumu Tebliğleri, Haz. Tuncer Baykara, İzmir: Akademi Kitabevi, 1994, s. 76

71 İttihat ve Terakki 17 Teşrinisani (Ekim)1908.

66 Ahenk, 18 Teşrinievvel (Ekim) 1908.

67 İttihat, 20 Teşrinievvel (Ekim) 1908.

68 Ahenk, 24 Teşrinievvel (Ekim) 1908.

69 Ahenk, 28 Kanunsani (Ocak) 1909.

70 Mübahat Kütükoğlu "İzmir Ticaret Odası İstatistiklerine göre XX. yy. Başlarında İzmir Ticareti" Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyumu Tebliğleri, Haz. Tuncer Baykara, İzmir: Akademi Kitabevi, 1994, s.

71 İttihat ve Terakki 17 Teşrinisani (Ekim)1908.

isim isim açıklamaktaydı.⁷² Hangi mallara boykot yapılacağı, kimlere boykot yapılmayacağı cemiyetin kararındaydı. Cemiyet boykot için özel olarak *Kave* adında bir gazete bile çıkartmıştı. İzmir'de boykot süresince 237 tüccarın Boykot Cemiyeti'ne üye olduğunu ve cemiyetin 8241 kuruluş gelire karşı 6157 kuruluş harcamasının olduğu bilinmektedir. Cemiyet, kalan paranın boykot sona erince işçiler yararına harcanacağı belirtmişti.⁷³

Hamal ve mavnacılar tarafından Avusturya'ya karşı uygulanan boykot, Sadrazam'ın 28 Kasım'da limanlara gönderdiği genelge ile biraz hafiflemişti ancak boykotun hızını artıracak ikinci önemli gelişme de gerçekleşir. 3 Aralık tarihinde İzmir'den boykota uğramadan İstanbul, Trabzon ve Selanik'e gönderilen Avusturya malları bu liman şehirlerinde oluşmuş boykot cemiyetleri tarafından tepkiyle karşılanmış ve bu tarihten sonra İzmir'e yabancı liman muamelesi yapılacağı söylenmişti. Bu nedenle İzmir'den gelen mallar listelenerek fişlenmeye başlanmıştı⁷⁴. Bu nedenle artık İzmir Limanı'nda sıkı tutulan denetim tüccarları boykota zorlamaktaydı. İşte hem bu karar, hem boykot sendikasının kurulmuş olması İzmir'de boykotun daha planlı yapılmasına neden olacaktı. Tüccarlar artık Avusturya'dan mal almıyor daha önce vermiş oldukları siparişleri de alsalar bile hediye etmeye başlıyorlardı. Örneğin Kemal Cafer Bey getirtmiş olduğu 278 çuval şekerin 8 çuvalını bir hastaneye hediye etmiş, geri kalanı da geri gönderterek boykotaj cemiyetine üye olmuştu⁷⁵.

Bu süreçte Sadrazam'ın 28 Kasım tarihli, limanlarda boykot uygulanmaması şeklindeki genelgesi tüm limanlara gönderilmişti. Ancak genelge, bütün liman emekçilerinin yaptığı gibi, İzmir Limanı işçileri tarafından da protesto edilmişti⁷⁶. Boykotu artıracak üçüncü gelişme, hamal ve mavnacılardan gelecektir. Özellikle Müslüman ve Rum hamallar, 7 Aralık sabahında Lloyd Vapur Kumpanyası'nın *Hungaria* adlı vapurunun yükünü karaya çıkartmamışlar ve sabahın saat yedisinde toplanarak bir daha Avusturya vapurlarına yanaşmayacaklarına

one by one, putting advertisements on newspapers.⁷² It was the decision of the association which goods would be boycotted, or who would not be boycotted. The association even published a newspaper called *Kave* specifically for the boycott. It is known that 237 merchants were members of the Boycott Association during the boycott in İzmir, and the association spent 6157 piastres, against 8241 piastres of income. The association stated that the remaining money would be spent for the benefit of the workers once the boycott was over.⁷³

The boycott implemented by porters and bargement against Austria had eased a little with the circular sent by the Grand Vizier to the ports on November 28, but then the second important development that would increase the speed of the boycott took place. On December 3, Austrian goods sent from İzmir to İstanbul, Trabzon and Thessaloniki without being boycotted were reacted by the boycott associations established in these port cities, and it was said that İzmir was to be treated as a foreign port as of that date. Therefore, the goods coming from İzmir were itemized and blacklisted.⁷⁴ For this reason, the strict control in the Port of İzmir was now forcing the merchants to boycott. Thus, both this decision and the establishment of the boycott union were to cause a more well-planned boycott in İzmir. Merchants were no longer buying goods from Austria, and they were starting to give them away, even if they received the orders they had placed earlier. For example, Kemal Cafer Bey gave 8 sacks of the 278 sacks of sugar he had previously imported, to a hospital as a gift, sent the rest back, and became a member of the boycott association.⁷⁵

During this process, the Grand Vizier's circular dated November 28, stating that no boycott should be applied at the ports, was sent to all ports. Yet, the circular was protested by the dockworkers of the Port of İzmir, as well as all the port laborers.⁷⁶ The third development to intensify the boycott would come from porters and bargemen. Particularly, Muslim and Greek porters did not disembark the cargo of the Lloyd Steamship Company's steamship *Hungaria* on the morning of December 7, and gathered at seven o'clock in the morning, swore that they would never dock Austrian

72 Ahenk, 8 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

73 Ahenk, 13 Kânunusani (Ocak) 1909.

74 Donald Quataert, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), s. 113.

75 İttihat, 5 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

76 Ahenk, 8 Teşrinievvel (Ekim) 1908.

72 Ahenk, 8 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

73 Ahenk, 13 Kânunusani (Ocak) 1909.

74 Donald Quataert, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), s. 113.

75 İttihat, 5 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

76 Ahenk, 8 Teşrinievvel (Ekim) 1908.

dair yemin etmişlerdi.⁷⁷ Ardından bu kararı duyurmak için kahveci Aziz Ağa'nın başkanlığında bir gösteri daha yapmış ve önce Kordon'a, daha sonra Avcılar Kulübü'nden Frenk Mahallesi'ne geçerek hükümet binasına gelmişlerdi. Tek niyetleri anlaşmazlık içinde oldukları Vali Rauf Paşa'yı kendilerine göre doğru yöne getirtmekti. Hilmi Uran hadiseyi "o sıralarda İzmir'de vali bulunan ihtiyar vezir Rauf Paşa'ya da heyet girerek umuma uymasını kendisine teklif etmiş ve ona da bir boykotaj külahı giydirmişlerdi"⁷⁸ şeklinde anlatmıştı.

Bir devlet memuru olarak vali olukça zor durumdaydı, çünkü merkezden sürekli kendisine gelen emirler ile halk arasında kalmaktaydı. Şöyle ki, herkes feslerini atmaktayken vali ve diğer devlet memurları fesle dolaşmaktaydılar. İzmir Mektupçusu Kamil Dursun o dönemi anlatırken, valinin fesli olmasından dolayı memurların sokakta kalpakla dolaşırken onun yanına çıkacakları zaman fes giyerek çıktıklarını anlatmıştır.⁷⁹

Hamalların bu protesto gösterisine halk da katılmış ve her köşe başında "Yaşasın hamiyetli hamallar, yaşasın mavnacılar arabacılar, yaşasın boykotaj yaşasın Osmanlılar"⁸⁰ diye bağırıyorlardı. Hamallar geçtikleri yerlerde şiddete izin vermemeye çalışmışlardı. Buna rağmen bazı çocukların ve onları takip eden bir grubun feslilere saldırmasına da engel olamamışlardı. Hamalların bu protesto gösterisi sırasında herkesin başındaki feslere saldırılıp yere atılmaya başlanmış ve sekiz gün boyunca binlerce fesin gümrük önünde paramparça edildiği belirtilmektedir.⁸¹ Böylelikle parlak başlayan gösteri sıkıntıya girmişti. Fes giyen herkesin başından feslerinin alınıp yırtıldığı ve "Fes Yırtma Bayramı"⁸² olarak anılan bugün nedeniyle Avusturya

steamships again.⁷⁷ Then, to announce this decision, they held another demonstration under the leadership of the coffee shop owner Aziz Agha and first went to Kordon Street, then passing by the Hunters Club, to the Frank Quarter, and came to the government building. Their only intention was to bring the Governor Rauf Paşa, with whom they were in disagreement, to reason according to their own lights. Hilmi Uran described the incident as follows: "One delegation entered the room of the old vizier Rauf Pasha, who was the governor of İzmir at that time, and offered him to concur with the public, and they had him wear a boycott cap."⁷⁸

As a civil servant, the governor was in a very difficult situation, because he was caught between two fires: the orders constantly coming to him from the center and the people. Namely, while everyone was taking off their fezzes, the governor and other civil servants were walking around in fezzes. When describing that period, the chief secretary of provincial government of İzmir, Kamil Dursun, explained that since the governor was wearing a fez, the officers were wearing fezzes whenever they visited him in his office, and they wore calpacs when walking around the streets.⁷⁹

The public also participated in this protest demonstration of the porters and shouted, "Long live the patriotic porters, long live the bargemen and the carters, long live the boycott, long live the Ottomans"⁸⁰ at every corner. The porters had tried not to allow violence in the places they passed. Despite this, they could not prevent some children and a group of people following them from attacking people wearing fezzes. During this protest demonstrations of the porters, the ones whoever wearing fezzes were attacked, their fezzes were thrown to the ground, and it is stated that thousands of fezzes were smashed in front of the customs building for eight days.⁸¹ Thus, the demonstration, which had started out brightly, got into a bit of a jam. The Austrian consul complained about this day known as

77 İkdâm, 11 Kânunuevvel (Aralık) 1908. Sadrazamın gönderdiği genelgeye karşı çıkmış hamal ve mavnacılar hakkında, bütün gazeteler övgülü yazılar yazmaya başlamıştı. Bu da hamal ve mavnacıları daha da cesaretlendirmişti.

78 Hilmi Uran, Hatıralarım, Ankara: Ayyıldız Matbaası, 1959. s. 30,

79 Anadolu, İzmir'e Ait Hatıralar, 29 Haziran 1944.

80 İttihat, 8 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

81 Donald Quataert, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), s.113. Bu gösteriler sırasında Şair Eşref de Kemeraltı caddesinden geçerken fesi başından alınıp yırtılmış, yerine kalpak geçirilmişti. Bu nedenle Şair, Ekmekçi başı kahvesinde şu beyti söylemiştir. Fesi yırttı külahı giydi millet. Kızılbaş kaldı erkânı vilayet. Anadolu, İzmir'e Ait Hatıralar, 29 Haziran 1944.

82 Fes yırtma bayramı deyimini Selanik'te çıkan Zaman gazetesi kullanmıştı. İttihat, 12 Kânunuevvel 1908.

77 İkdâm, 11 Kânunuevvel (Aralık) 1908. All the newspapers had begun to write laudatory articles about the porters and bargemen who opposed the circular sent by the Grand Vizier. This further encouraged the porters and bargemen.

78 Hilmi Uran, Hatıralarım, Ankara: Ayyıldız Matbaası, 1959. s. 30.

79 Anadolu, İzmir'e Ait Hatıralar, 29 Haziran 1944.

80 İttihat, 8 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

81 Donald Quataert, Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), s.113. During these demonstrations, the poet Eşref was also attacked while he was passing through Kemeraltı Street, his fez was torn from his head and replaced with a calpac. Upon this, the poet worded the following couplet in the Ekmekçi başı coffee. People tore off the fez, wore the cap. The top officials of the province are left alone as Qizilbash. Anadolu, İzmir'e Ait Hatıralar, 29 Haziran 1944.

konsolosunun şikâyeti olmuş, bunun üzerine Rauf Paşa gereken önlemleri alarak adli takibâtı yaptırmıştı.

Avusturya konsolosu valiye giderek bu durumu ve özellikle fes yırtımını da şikâyet etmiş, ayrıca hamalların *Hungaria* vapurunun yükünü boşaltmadığından dem vurarak, fes yırtılmasına da son verilmesini istemişti.⁸³ Konsolos İstanbul'daki Avusturya Elçiliği'ne de bilgi vermişti. Bu nedenle Hariciye ve Dâhiliye Nezareti Vali Rauf Paşa'dan açıklama istemişti. Rauf Paşa 15 Aralık 1908 tarihli telgrafında, "*Geçen teşrinisanini 24. Pazartesi (7 Aralık) günü bir takım eşhasın bazı kisanın feslerini yırtmakta olduklarının işitilmesi üzerine hemen sureti mahsusada devriyeler jandarmalar ve polisler çıkarılıp bir saatte işin önü alındığı gibi mütecasirlerin cihet-i adliyyeye tevdi ettirildiği maruftur*" yanıtını vermişti⁸⁴.

Aslında İzmir'de gazeteler sertlik yanlısı olaylara kesinlikle hoşgörü ile bakmıyordu. Boykot Cemiyeti de yayınladığı ilanlarda halkın kesinlikle şiddetten kaçınmasını öneriyor⁸⁵ ve 7 Aralık'taki fes yırtma olayında bazı küçük çocukları suçluyordu.⁸⁶ *Köylü* gazetesi feslerin yere atılıp yırtılması yerine kalpak giyilmesini destekliyor ancak fes giyen devlet memurlarına dokunulmamasını istiyor ve bunun nedenini de "*çünkü bir memur devletin resmi memurudur zaten Avusturyalılar boykotu millet değil hükümet zorla yaptırıyor diyor. Bu yüzden hükümet memurlarına ses çıkartmamak lazımdır*"⁸⁷ şeklinde açıklayarak devlet memurlarına destek veriyordu. *Kave* adlı gazete de "*geçen günkü gibi yırt yırt diye bir Hamit oyunu çıkararak fesi çıkartma hususunu cebre kadar vardırılmayalım*"⁸⁸ uyarısında bulunuyordu.

İzmir'deki fes yırtma bayramının Selanik'te yankısı büyük oldu. Selanikliler, İzmir'de Avusturya mallarının yırtıldığını gazetelerden öğrenince, aynı boykotu taklit etmeye başladılar. Nitekim İttihat ve Terakki gazeteleri bu konuda şöyle bir haber vermişti⁸⁹:

Dün Selanik sokak başlarında 'hamiyetmeden ahali' imzasıyla yapıştirılan ilannamede,

the '*Fez-Tearing Feast*',⁸² on which fezzes of everyone wearing them were torn from their heads; and Rauf Pasha, taking the necessary precautions, conducted the judicial proceedings.

The Austrian consul went to the governor and complained about this situation, especially about the tearing of the fezzes, also mentioning that the porters did not unload the cargo of the steamship *Hungaria*, demanded an end to the tearing of the fezzes.⁸³ The consul had also informed the Austrian Embassy in İstanbul. Upon this, The Ministries of Foreign Affairs and Internal Affairs requested an explanation from the Governor, Rauf Pasha. In his telegram dated December 15, 1908, Rauf Pasha gave an response stating as follows: *It is an evident fact that, on hearing that a number of people were tearing some people's fezzes on Monday (December 7th), special patrols, gendarmes and policemen were immediately dispatched and the incident was suppressed within an hour, and these over-venturous people were handed over to the courthouse.*⁸⁴

In fact, the newspapers in İzmir did not take any tolerant views of the hard-line events. In its advertisements, the Boycott Association also recommended that the public absolutely abstain from violence⁸⁵, and blamed some young children for the fez-tearing incident on December 7.⁸⁶ The newspaper *Köylü* had been supporting wearing calpaks instead of tearing fezzes and throwing them to the ground, yet asking people not to touch civil servants wearing fezzes, and explaining the reason for this: "*because an official is an official working for the government. As it is, the Austrians assert that the boycott is being forced by the government, not the nation. Therefore, it is necessary not to object government officials,*"⁸⁷ in support of government officials. The newspaper called *Kave* had also been warning: "*Let's not carry it to excess and violence, just like the buffoonery of the other day's, yelling 'tear, tear, tear!'*"⁸⁸.

The fez-tearing feast in İzmir had a broad repercussion in Thessaloniki. When the Thessalonians learned from the newspapers that Austrian goods were torn in İzmir, they began to imitate the very same boycott. Hence, the newspapers of the Committee of Union and

83 Ahenk, 8 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

84 BOA. HR. SYS. 266/1.

85 İttihat, 8 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

86 Ahenk, 9 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

87 Köylü, 27 Teşrinisani (Ekim)1324. 10 Aralık.1908.

88 Kave, 4 Kânunuevvel 1324 17 Aralık 1908.

89 İttihat ve Terakki, 15 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

82 The term Fez-Tearing Feast was used by the newspaper Zaman, which was published in Thessaloniki. İttihat, 12 Kânunuevvel 1908.

83 Ahenk, 8 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

84 BOA. HR. SYS. 266/1.

85 İttihat, 8 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

86 Ahenk, 9 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

87 Köylü, 27 Teşrinisani (Ekim)1324. 10 Aralık.1908.

88 Kave, 4 Kânunuevvel 1324 17 Aralık 1908.

şehrimiz ahalisi dahi fesleri atmaya ve umumen kalpak giymeye davet edilmiştir. Geçen gece Sefa Kıraathanesi'yle, hükümet karşısında vaki kıraathanede içtima eden birçok ahali başlarındaki fesleri yırtarak bundan böyle fes yerine kalpak kullanmaya ahd etmişlerdi.

Köylü gazetesine Selanik'ten gelen bir mektuptan anlaşıldığına göre,

Selanik evvelce boykotaj hususunda her yerden fazla ileri gitmekte iftihar ediyordu fakat bu kere gelen İzmir gazetelerinden anlaşılıyor ki, İzmir ahalisi bu hususta bütün sair yerlerle rekabet edecek derecede hamiyet ve vatanperverlik göstermeye başladılar. İzmir gazetelerinin verdiği bu haberler üzerine bura ahalisi de kıskandı. Onlar da İzmir ahalisini taklit etmek niyetindeydiler⁹⁰.

İzmir'de boykot daha da sıkılaşıyordu. Mavnacı ve hamallar iki gün sonra tekrar biraraya gelerek toplanmışlar ve bir kez daha Avusturya gemilerinden mal çıkartmama konusunda kesin karara varmışlardı.⁹¹ Tabii bu aşamada ilginç olaylar da olmaktadır. Örneğin Avusturya vapuru *Hungaria*'nın bu kez Amerikan malı getirmiş olmasına rağmen, malların sahibi Mösyö Solari Avusturya vapuru ile gelmiş olmasından dolayı yine boykota uğrayacağını anlamış, bu nedenle gümrük binasına başvurarak mallarını Sisam Adası'na göndertip bir Yunan vapuruyla tekrar İzmir'e getirtme iznini alabilmişti⁹².

25 Aralık tarihinde, Avusturya'nın İzmir konsolosunun şikâyetine neden olacak yeni bir olay gerçekleşir. Konsolos bir Avusturya vapurundan mal taşıyan bir mavnanın rıhtıma bağlı bulunan halatının kesilerek mal taşınmasının engellendiği ve bir boykotaj sendikası üyesinin İzmir Limanı'nda mal gelip gelmediğini kontrol için memur edildiği iddialarıyla şikâyette bulunmuştu⁹³. Valinin 17 Ocak tarihli yanıtında ise, İzmir'de şimdiye kadar Avusturya vapurlarına dışarıdan saldırının olmasına izin verilmediği, hiçbir mavnanın iplerinin kesilmediği ve limanda da görevli bir boykotaj cemiyeti üyesinin bulunmadığı belirtilmişti.

Şeker ticareti de İzmirli tüccarlar için önemliydi. En fazla şeker ithalatı yapılan ülke ise, Avusturya idi. Bu nedenle şekere de boykot yapılmaktaydı.

Progress had reported on this subject as follows⁸⁹:

In the announcement affixed with the signature of 'philanthropist people' on the streets of Thessaloniki yesterday, even the people of our city have been invited to take off fezzes and wear calpacs in public. The other night, many people who had met in Sefa Coffee House which resides across the government building, had torn off their fezzes and made a commitment to wear a calpack instead of a fez from that day forth.

As understood from a letter sent to the newspaper *Köylü* from Thessaloniki;

Thessaloniki used to be proud to go further than anywhere else in terms of boycott, but this time it follows from the İzmir newspapers that the people of İzmir have begun to show a level of sense of honor and patriotism to compete with all other places in this regard. Upon the news given by İzmir newspapers, the people of here were also jealous. They also intended to imitate the people of İzmir.⁹⁰

The boycott became even tighter in İzmir. Two days later, the bargemen and porters once again met and made a firm decision not to clear goods from Austrian steamships.⁹¹ Naturally, some interesting events were happening at this stage as well. For instance, although the Austrian steamship *Hungaria* brought American goods this time, the owner of the goods, Monsieur Solari, realized that he would again be boycotted as the goods had arrived on an Austrian steamship, so he applied to the customs office and was able to get permission to send his goods to Samos and have them brought back to İzmir by a Greek steamship.⁹²

On December 25, another event took place, which would cause the Austrian consul in İzmir to make a complaint once again. The consul filed a complaint with allegations that the rope of a barge carrying goods from an Austrian steamship was cut off and the transportation of goods was prevented, and that a boycott union member was assigned to check whether the goods were arriving at the Port of İzmir.⁹³ In the governor's response dated January 17, it was stated that no external attacks on Austrian steamships were allowed in İzmir until that moment, that the ropes of no barges were cut off and that there was no member of boycott association in charge at the port.

Sugar trade was also important for merchants of İzmir. The country with the highest sugar import was Austria.

90 Köylü, 7 Kânunuevvel 1324. 20 Aralık 1908.

91 Donald Quataert; Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), s. 113.

92 İttihat, 24 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

93 BOA. HR. SYS. 266/1.

89 İttihat ve Terakki, 15 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

90 Köylü, 7 Kânunuevvel 1324. 20 Aralık 1908.

91 Donald Quataert; Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908), s. 113.

92 İttihat, 24 Kânunuevvel (Aralık) 1908.

93 BOA. HR. SYS. 266/1.

Ancak bu tek taraflı bir zarar değildi. Mutlaka İzmirli tüccarlara da zarar vermektedir. Bu nedenle Avusturya burada başka bir yöntem uygulamıştı. Şekerin fiyatını düşürmüştü. Bu nedenle İzmirli tüccar için Avusturya'dan şeker almak karlı bir iş haline gelmişti. Ama mavnacılar ve hamallar hala mal çıkartmamaktaydı. Tüccarların sığındığı gerekçelerin başında da, malların siparişinin boykottan çok önce olduğu gelmekteydi. Buna rağmen 3 Kasım'da İzmir'e gelen *İyonya* ve *Avlonya* adlı iki Yunan vapurundaki Avusturya malı 2000 çuval şeker hamallar tarafından çıkartılmamıştı.⁹⁴

Avusturya ile Osmanlı Devleti'nin antlaşma için resmi görüşmelere başlaması İzmir'de boykotu biraz olsun azaltmıştı ancak görüldüğü gibi mavnacılar ve hamallar boykotu hala devam ettirmektedirler.⁹⁵ Liman loncaları, özellikle hamallar ve mavnacılar aracılığıyla boykot süresince büyük bir güç oluşturmuşlardı. İttihat ve Terakki Cemiyeti, hamal ve mavna esnafıyla oluşturduğu ittifakı, dışarıda Avusturya ve Türk düşmanları için kullanırken içeride ise, hükümete karşı bir baskı aracı olarak görüyordu. Hükümetin Bosna-Hersek'in ilhakına karşı her zaman yapıldığı gibi, protesto dışında etkili bir müdahalesinin olmaması İttihat ve Terakki'nin geniş halk kitlesini mavnacı ve hamallar aracılığıyla birarada tutmasını kolaylaştırmıştır. Cemiyetin liman işçilerini kullanmasındaki en büyük etken ise, bu grubun uzun seneler boyu ellerinde bulundurdukları güçlerini ve haklarını son bir iki sene içinde kaybetmesi olmuştur.

İktisadi Savaşın Sonu

İzmir'deki hamallar da, İstanbul'daki örgütlerinin yaptığı gibi boykotu biraz da kendi çıkarları adına şiddete başvurarak uygulamaya başlamışlardı. Nitekim 20 Ocak 1909 tarihinde *Deutsche Line Levantini* adlı Alman kumpanyasının "Patmos" adlı vapurunda Avusturya şekerlerinin olması, İzmir'deki hamallara boykotun devam ettiğini gösterme fırsatı vermiştir. Cemiyetin de baskısıyla şekerler karaya çıkartılmaz. İşin garibi, gelen şekerlerin boykotun başlangıcından beri boykota katılan Boykotaj Cemiyeti'ne de üye olan Hacı Mustafa Pasiç ve kardeşi Hasan Pasiç'e ait olmasıydı. Hamallar bunu öğrenince Pasiç kardeşlere tepki

Therefore, sugar was also boycotted. But this was not a one-sided damage. It was inevitably harming the merchants of İzmir as well. For this reason, Austria had followed another method at this point. It lowered the price of sugar. Thus, buying sugar from Austria became a profitable business for the merchants from İzmir. However, the bargemen and porters were still not clearing goods. One of the justifications merchants ran behind was that the orders of the goods were long before the boycott. Nevertheless, 2000 sacks of Austrian sugar on two Greek steamships, *Ionia* and *Avlonia*, which arrived in İzmir on November 3, were not cleared by the porters.⁹⁴

The official negotiations between Austria and the Ottoman State for a treaty had reduced the boycott in İzmir even if just a bit, but as had been seen, the bargemen and porters were still boycotting.⁹⁵ The Harbour Guilds, especially through porters and bargemen, had created a great power during the boycott. The Committee of Union and Progress regarded the alliance it formed with the guilds of porters and bargemen as a means of pressure against the government at home, while using it in the interest of the enemies of Austrian and Turkish people abroad. As usual, there had been a lack of effective intervention by the government except from protestation against the annexation of Bosnia and Herzegovina, and this made it easier for the Committee of Union and Progress to keep the large masses of people together through bargemen and porters. The biggest factor in the Committee's making use of dockworkers was the fact that this group lost the power and rights they had held for many years, in the last couple of years.

The End of the Economic Warfare

As their organizations in İstanbul did, the porters in İzmir had also started to implement the boycott by resorting violence, partly because of their own interests. As a matter of fact, on January 20, 1909, the presence of Austrian sugar on the steamship *Patmos* of the German company Deutsche Line Levantini gave the porters in İzmir the opportunity to show that the boycott was continuing. As a result of the pressure of the association, the sugar was not taken to land. Oddly enough, the sugar in question belonged to Hacı Mustafa Pasiç and his brother Hasan Pasiç, who were also members of the Boycott Association, and who had been participating in the boycott since the

94 İttihat, 4 Teşrinisani (Ekim) 1908.

95 Avusturya Hükümeti, daha önce boykotaj sona ermeden görüşmelere başlamayacağı politikasından vazgeçince, iki devlet 14 Aralık'ta tavizat için görüşmelere başlamış bulunuyordu. Ocak ayı içerisinde, Avusturya ile Osmanlı Devleti arasında görüşmeler, çetin bir şekilde devam ederken, boykotaj İzmir'de azalmış da olsa, hamallar sayesinde devam etmekteydi.

94 İttihat, 4 Teşrinisani (Ekim) 1908.

95 When the Austrian Government abandoned its previous policy that it would not start negotiations until the boycott was over, the two states had already started negotiations for concessions on December 14. In January, while the negotiations between Austria and the Ottoman State were going on austerely; albeit decreasing, the boycott was continuing in İzmir thanks to the porters.

de göstermişlerdi.⁹⁶ Bosnalı Hacı Mustafa Pasiç bu tepki üzerine olayın üzerine gitmiş ve kendisinin aslında bir İngiliz tebaasından birisi aracılığıyla Belçika'dan şeker siparişi verdiğini, ancak Avusturya malı şekerin gelmesinden haberi olmadığını belirtmişti.⁹⁷ Boykotaj Cemiyeti de araştırmalar sonucunda, Pasiç kardeşlerin kandırıldığını anlayarak, vatanseverliğinden kuşku duymadıkları 75 yaşındaki Mustafa Pasiç'i koruma yoluna gitmiş ve ancak 13 Şubat tarihinde, hamalların ikna edilmesi ile şeker çuvalları karaya çıkartılabildiği.

Bu İzmir'de hamalların son boykot olayıydı. Şubat ayı içerisinde, Osmanlı-Avusturya protokolü Viyana'da onaylanıp geldikten sonra, Meclis-i Mebusan'da görüşülmeye başlandı. Protokol ise, 26 Şubat'ta kesin olarak Meclis'ten geçmiş ve son imzalar atılmıştı. Akabinde yeni Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa hamallarla görüşerek, boykotun sona erdirilmesini istemişti. İttihat ve Terakki üyeleri de bu yönde fikir bildirince, sonunda hamallar 27 Şubat'ta işbaşı yapmış ve Avusturya mallarını boşaltmaya başlamışlardı. İzmir'de de boykot 26 Şubat tarihinde Avusturya ile resmi imzaların atıldığı güne kadar devam etti. Bu beş aylık süreç sonunda sadrazamın Aydın Vilayeti'ne boykotun kaldırılması yönündeki emri⁹⁸ sonrası, İzmir Boykotaj Cemiyeti'nin İstanbul ve Selanik boykot cemiyetleri ile görüşmeleri sonunda, 3 Mart tarihli bildiriyle boykot resmen sona ermişti. Mart ayının başında İzmir Limanı'na gelen Lloyd Kumpanyası'nın Galiçya vapuruna boykot uygulanmamış, tam tersi Boykotaj Cemiyeti adına bir ziyafet verilmişti. Boykotta önemli katkıları bulunan hamallar ve mavnacılar da vapura çağrılıp vapur kaptanı ve mürettebatınca sevgi gösterileriyle karşılanmışlardı.⁹⁹

26 Şubat 1909 tarihi, Bosna-Hersek meselesinin tam olarak çözüldüğü tarih olarak bilinmekteydi. Bu tarihte son imzalar atılmış ve protokol Osmanlı Mebusan Meclisi'nde 46 ret oyuna karşılık, 136 oy ile kabul edilince, *İkdam* gazetesi şu haberi yapmıştı:

26 Şubat 1909 günü, Osmanlı Devleti ile Avusturya-Macaristan tarihi ilişkilerinde ilelebed yad edilecek bir gündür. İşte bugünde, Avrupa büyük devletlerinden ancak, Avusturya-Macaristan hükümetidir ki, Babiali ile akd ettiği muahede mucibince, yeni Türkiye için dahi büyük devletler hukukunca musavi bir hukuk kabul ediyor¹⁰⁰.

beginning of it. When the porters learned about this, they also reacted to the Pasiç brothers.⁹⁶ Upon this reaction, Hacı Mustafa Pasiç, a Bosnian, kept going on at the incident, and stated that he had actually ordered sugar from Belgium through a British citizen, however he was unaware of the way the Austrian origin sugar arrived.⁹⁷ As a result of some investigations, realizing that the Pasiç brothers were deceived, the Boycott Association sought to protect 75-year-old Mustafa Pasiç, of whose patriotism they were not doubtful, and only on February 13, upon persuading the porters, the sacks of sugar could be brought ashore.

This was the last boycott of the porters in İzmir. In February, after the Ottoman-Austrian protocol was approved in Vienna, it was started to be discussed in the Ottoman Parliament. The protocol was definitely ratified by the Parliament on February 26, and was finally counter signed. Subsequently, the new Grand Vizier Hüseyin Hilmi Pasha met with the porters and demanded the end of the boycott. When the members of the Committee of Union and Progress also stated an opinion in line with this, the porters finally went back to work on February 27, and began to unload Austrian goods. The boycott in İzmir continued until the day legal signatures were appended mutually with Austria on February 26. At the end of this five-month period, upon the Grand Vizier's order to lift the boycott in Aydın Province⁹⁸, the boycott officially ended with the March 3 declaration of the İzmir Boycott Association, at the end of the discussions with the boycott associations in İstanbul and Thessaloniki. At the beginning of March, let alone implement a boycott, a banquet was given on behalf of the Boycott Association in honor of the Lloyd Company's steamship *Galicja*, which arrived at the Port of İzmir. The porters and bargemen who made significant contributions to the boycott were also invited to the steamship and welcomed with cheers by its captain and crew.⁹⁹

February 26, 1909, was known as the date when the Bosnia and Herzegovina issue was fully resolved. On this date, final signatures were appended, and when the protocol was adopted with 136 votes against 46 rejection votes in the Ottoman Parliament, the newspaper *İkdam* made the following news:

February 26, 1909 is the day that will forever be remembered in the historical relations between the Ottoman State and Austria-Hungary. Today, it is only the Austro-Hungarian government, one of the great European powers, that accepts, in accordance with the treaty concluded with the Sublime Porte, a common law, even for the new Turkey, under the law of great powers.¹⁰⁰

96 İttihat, 27 Kânunusani 1908 (Ocak 1909).

97 İttihat, 27 Kânunusani 1908 (Ocak 1909).

98 Ahenk, 28 Şubat 1909.

99 Ahenk, 6 Mart 1909.

100 İkdam, 29 Şubat 1909.

96 İttihat, 27 Kânunusani 1908 (Ocak 1909).

97 İttihat, 27 Kânunusani 1908 (Ocak 1909).

98 Ahenk, 28 Şubat 1909.

99 Ahenk, 6 Mart 1909.

100 İkdam, 29 Şubat 1909.

SONUÇ

Bosna-Hersek'in ilhakı, 1878 tarihinden beri Avusturya'nın arzu ettiği bir husustu. Osmanlı Devleti zaten elinden kaçırdığı bu iki vilayeti, ne kadar pahalıya satabileceğini düşünmekteydi. Bu ortamda, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin büyük çabalarıyla Avusturya'ya karşı başlatılan boykotaj da, İngilizlerin isteği doğrultusunda yalnızca Avusturya'dan Bosna-Hersek'e karşı taviz koparma amacını taşımaktaydı. Boykotajı "*Avrupa'daki hükümet yahut daha doğrusu, hükümetin kuvva-i saikası tarafından tertip edilen ilk boykotaj olması hasebiyle, pek son modadır*"¹⁰¹ diye tanımlayan Avusturyalılar da, Osmanlı Devleti'nin, boykotajı kendilerinden taviz koparmak için bir baskı aracı olarak kullandığı görüşündeydi.

Geniş bir alana yayılan boykotaj, değişik gruplar tarafından kendi amaçları için kullanılma noktasına kadar gelmişti. İttihat ve Terakki, kendi otoritesini artırma amacındayken, boykotta önemli yeri olan hamallar ve mavnacılar ise, son dönemlerde yabancılara kaptırdıkları hakları geri alma düşüncesindeydi. İzmir Limanı'ndaki hamal ve mavnacılar da İstanbul'daki meslektaşlarının yolunu tutmuş ve boykotu tüm güçleriyle uygulamaya çalışmışlardır. İzmir de özellikle liman işçileri, devletin merkezi İstanbul'da da olduğu gibi, Avusturya-Macaristan'a karşı yapılan ticari ve iktisadi savaş olan boykot sayesinde, II. Abdülhamit döneminde kaybettikleri tekellerini geri kazanmaya çalışmışlardır. Geçici bir kanun olan "*Tatil-i Eşgal Yasası*" ile daha düzenli bir ortam gelene kadar da bu güçlerini korumuşlardır. Özellikle, Bosna-Hersek'in ilhakı üzerine boykot ile güçlerini artıran Osmanlı liman kentlerindeki loncalar üzerinden liman işçileri, bu güçlerinin Birinci Dünya Savaşı sonrasına kadar korumuşlardır.

CONCLUSION

The annexation of Bosnia and Herzegovina had been an aspiration of Austria since 1878. The Ottoman State was already thinking about how expensively it could sell these two provinces, which it had already lost. In this setting, the boycott against Austria, initiated by the great efforts of the Committee of Union and Progress was also aimed only at extracting concessions from Austria in exchange for Bosnia and Herzegovina upon the request of the British. The Austrians, who defined the boycott "*as the first boycott organized by the government in Europe, or rather the incentive forces of the government, a very fashionable [boycott]*"¹⁰¹, were also of the opinion that the Ottoman State was using the boycott as a means of pressure to extract concessions from them.

The boycott, which had spread over a wide area, had come to the point of being used by different groups for their own purposes. The Committee of Union and Progress aimed to increase its own authority, and the porters and bargemen, who played an important role in the boycott, were focused on taking back the rights they had recently lost to foreigners. Following the example of their colleagues in İstanbul, the porters and bargemen in the Port of İzmir tried to implement the boycott with all their might. In İzmir, especially the dockworkers, just as in İstanbul, the seat of the government, tried to regain their monopoly they had lost during the period of Abdulhamid II, thanks to the boycott, which was a commercial and economic warfare against Austria-Hungary. They had maintained their power until a more orderly environment was recaptured with the '*Ottoman Strike Law*', which was a temporary law. In particular, the dockworkers that increased their power with the boycott over the annexation of Bosnia and Herzegovina through the guilds in the Ottoman port cities, retained this power of theirs until after the First World War.

101 Sabah, 21 Teşrinisani (Kasım)1908. Sabah gazetesi bu haberi, Avusturya Neue Fraya Prese gazetesinden alıntı yaparak yazmıştı.

101 Sabah, 21 Teşrinisani (Kasım)1908. The newspaper Sabah had written this news by quoting the Austrian newspaper Neue Fraya Prese.

KAYNAKLAR

Osmanlı Arşiv Belgeleri

BOA. HR. SYS. 266/1.

Gazete ve Dergiler

Ahenk (İzmir)

Anadolu (İzmir)

İkdam (İstanbul)

İttihat (İzmir)

İttihat ve Terakki (İzmir)

Kave (İzmir)

Köylü (İzmir)

Osmanlı Ziraat ve Ticareti Dergisi

Sabah (İstanbul)

Tanin (İstanbul)

Kitap ve Makaleler

"Ardiye ve Antrepoculuk İşkolu" Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, Cilt.1.

AKYILDIZ, Ali. "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)" Çağını Yakalayan Osmanlı; Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri" (ed.) Mustafa Kaçar- Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul: IRCIA Yayınları, 1995.

AKYOL, Taha. *Medine'den Lozan'a*, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1996.

ASLAN, Taner. "II. Meşrutiyet Dönemi İşçi Hareketleri ve Bu Hareketlerin Meydana Getirdiği Sorunlar Üzerine Bir Deneme" OTAM, 25, (Bahar 2009).

ATAY, Çınar. *İzmir Rıhtımında Ticaret, Kordon Boyunda Yaşam 1610-1940*, İzmir: İzmir Ticaret Odası Kültür, Sanat ve Tarih Yayınları, 2012.

BERBER, Engin. "İkinci Meşrutiyet Döneminde Domino Etkisi Yapan Bir Eylem: İzmir Liman İşçileri" *European Journal of Turkish Studies (EJTS)*, 11, (2010), s. 1. <https://journals.openedition.org/ejts/4303>.

BEYRU, Rauf. *19. Yüzyılda İzmir Kenti*, İstanbul: Literatür Yayınları, 2011.

REFERENCES

Ottoman Archival Documents

BOA. HR. SYS. 266/1.

Newspapers and Journals

Ahenk (İzmir)

Anadolu (İzmir)

İkdam (İstanbul)

İttihat (İzmir)

İttihat ve Terakki (İzmir)

Kave (İzmir)

Köylü (İzmir)

Osmanlı Ziraat ve Ticareti Dergisi

Sabah (İstanbul)

Tanin (İstanbul)

Books and Articles

"Ardiye ve Antrepoculuk İşkolu" Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, Cilt.1.

AKYILDIZ, Ali. "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)" Çağını Yakalayan Osmanlı; Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri" (ed.) Mustafa Kaçar- Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul: IRCIA Yayınları, 1995.

AKYOL, Taha. *Medine'den Lozan'a*, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1996.

ASLAN, Taner. "II. Meşrutiyet Dönemi İşçi Hareketleri ve Bu Hareketlerin Meydana Getirdiği Sorunlar Üzerine Bir Deneme" OTAM, 25, (Bahar 2009).

ATAY, Çınar. *İzmir Rıhtımında Ticaret, Kordon Boyunda Yaşam 1610-1940*, İzmir: İzmir Ticaret Odası Kültür, Sanat ve Tarih Yayınları, 2012.

BERBER, Engin. "İkinci Meşrutiyet Döneminde Domino Etkisi Yapan Bir Eylem: İzmir Liman İşçileri" *European Journal of Turkish Studies (EJTS)*, 11, (2010), s. 1. <https://journals.openedition.org/ejts/4303>.

BEYRU, Rauf. *19. Yüzyılda İzmir Kenti*, İstanbul: Literatür Yayınları, 2011.

- ÇELİK, Birten. *Türkiye'de İşçi Hareketlerinin Tarihsel Gelişimi (1800-1870)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1999.
- ELMACI, Mehmet Emin. "Ekonomik Bir Kurum Olarak Devletleştirme Sürecinde İzmir Limanı ve Yolsuzluk Mahkemeleri", *Türkiye Cumhuriyeti'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu Bildirileri*, 26-28 Kasım 2015, C. I, (Ed.) Erdem Ünlen, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, İzmir, 2017.
- ELMACI, Mehmet Emin. *İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar*, İstanbul: Homer Yayınları, 2005.
- KARABULUT, Umut. **Ticari Açıldan İzmir Limanı (1923-1939)**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2003.
- KARAKIŞLA, Yavuz Selim. "*Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923*", **Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950**, Derleyen Donald Quataert-Erik Jan Zürcher, İletişim Yayınları, 1998, İstanbul.
- KARAKIŞLA, Yavuz Selim. **Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950**, İletişim Yayınları, İstanbul, 1998.
- KOÇ, Yıldırım. **Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi - Osmanlı'dan 2020'ye**, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2021.
- KOLAY, Arif. **İzmir-Kasaba Ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2011.
- KORKUT, Cevat. "XIX. Yüzyılda İzmir'de Uygulanan Örnek Bir Yap-İşlet-Devret Modeli: İzmir'e Rıhtım Yapımı ve İşletme İmtiyazı", *Ege Coğrafya Dergisi*, Sayı. 13 (2004).
- KURMUŞ, Orhan; *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul: Yordam Kitap, 2008.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat. "İzmir Ticaret Odası İstatistiklerine göre XX. Yy. Başlarında İzmir Ticareti" *Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyumu Tebliğleri*, Haz. Tuncer Baykara, İzmir: Akademi Kitabevi, 1994.
- QUATAERT, Donald. "*Selanik'te İşçiler, 1850-1912*" *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950*, (Der.) Donald Quataert-Erik Jan Zürcher, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998.
- ÇELİK, Birten. *Türkiye'de İşçi Hareketlerinin Tarihsel Gelişimi (1800-1870)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 1999.
- ELMACI, Mehmet Emin. "Ekonomik Bir Kurum Olarak Devletleştirme Sürecinde İzmir Limanı ve Yolsuzluk Mahkemeleri", *Türkiye Cumhuriyeti'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu Bildirileri*, 26-28 Kasım 2015, C. I, (Ed.) Erdem Ünlen, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, İzmir, 2017.
- ELMACI, Mehmet Emin. *İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar*, İstanbul: Homer Yayınları, 2005.
- KARABULUT, Umut. "Ticari Açıldan İzmir Limanı (1923-1939)", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2003.
- KARAKIŞLA, Yavuz Selim. "*Osmanlı Sanayi İşçisi Sınıfının Doğuşu 1839-1923*", *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950*, Derleyen Donald Quataert-Erik Jan Zürcher, İletişim Yayınları, 1998, İstanbul.
- KARAKIŞLA, Yavuz Selim. *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1998.
- KOÇ, Yıldırım. *Türkiye İşçi Sınıfı Tarihi - Osmanlı'dan 2020'ye*, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2021.
- KOLAY, Arif. "*İzmir-Kasaba ve Uzantısı Demiryolu Hatları (1863-1897)*", Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2011.
- KORKUT, Cevat. "XIX. Yüzyılda İzmir'de Uygulanan Örnek Bir Yap-İşlet-Devret Modeli: İzmir'e Rıhtım Yapımı ve İşletme İmtiyazı", *Ege Coğrafya Dergisi*, Sayı. 13 (2004).
- KURMUŞ, Orhan; *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul: Yordam Kitap, 2008.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat. "İzmir Ticaret Odası İstatistiklerine göre XX. Yy. Başlarında İzmir Ticareti" *Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyumu Tebliğleri*, Haz. Tuncer Baykara, İzmir: Akademi Kitabevi, 1994.
- QUATAERT, Donald. "*Selanik'te İşçiler, 1850-1912*" *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950*, (Der.) Donald Quataert-Erik Jan Zürcher, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998.

- QUATAERT, Donald. *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, çev. Sabri Tekay, İstanbul: İletişim Yayınları, 2017.
- (Der.) QUATAERT, Donald-ZÜRCHER, Jan Erik. *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998.
- SCHALK, Ellery. *The Construction of the Smyrna-Aydın Railway In Southwestern Anatolia. 1836-1866*, Degree of Arts University Of Texas At El Paso, 1975.
- ŞAHİN, Hande Çelik. "Türkiye'de İşçi Sınıfının Gelişim Süreci Ve Geçmişten Günümüze İşçi Hareketi" *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 7, 2010.
- ŞANDA, Hüseyin Avni. *Yarı Müstemleke Oluş Tarihi; 1908 İşçi Hareketleri*, İstanbul: Gözlem Yayınları, 1932.
- TOPRAK, Zafer. "1909 Cemiyetler Kanunu", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt.1 (1985).
- URAN, Hilmi. *Hatıralarım*, Ankara: Ayyıldız Matbaası, 1959.
- YAVUZ, Erdal. "1908 Boykotu" *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1978 Özel Sayısı.
- YEŞİLKURT, Dilek. *1909 Tatil-i Eşgal Kanunu ve Uygulamalar*, İstanbul, Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), 2010.
- QUATAERT, Donald. *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, çev. Sabri Tekay, İstanbul: İletişim Yayınları, 2017.
- (Der.) QUATAERT, Donald-ZÜRCHER, Jan Erik. *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler 1839-1950*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1998.
- SCHALK, Ellery. *The Construction of the Smyrna-Aydın Railway In Southwestern Anatolia. 1836-1866*, Degree of Arts University Of Texas At El Paso, 1975.
- ŞAHİN, Hande Çelik. "Türkiye'de İşçi Sınıfının Gelişim Süreci Ve Geçmişten Günümüze İşçi Hareketi" *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 7, 2010.
- ŞANDA, Hüseyin Avni. *Yarı Müstemleke Oluş Tarihi; 1908 İşçi Hareketleri*, İstanbul: Gözlem Yayınları, 1932.
- TOPRAK, Zafer. "1909 Cemiyetler Kanunu", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt.1 (1985).
- URAN, Hilmi. *Hatıralarım*, Ankara: Ayyıldız Matbaası, 1959.
- YAVUZ, Erdal. "1908 Boykotu" *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1978 Özel Sayısı.
- YEŞİLKURT, Dilek. "1909 Tatil-i Eşgal Kanunu ve Uygulamalar", İstanbul, Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), 2010.



İZMİR RIHTIMI: DİJİTAL OLARAK YENİDEN İNŞASI

The Smyrna Quay: A Digital Reconstruction

2012 yılında arkadaşım Achilleas Chatziconstantinou ile eski İzmir hakkında bir proje üzerinde çalışmaya karar verdik. Küçük bir araştırmadan sonra, İzmir Rıhtımı'nın iyi bir konu olacağını düşündük. Rıhtımı, hakkında çok fazla bilgi olması ve onu tasvir eden neredeyse sınırsız fotoğraf ve kartpostal bulunması nedeniyle seçtik. Kartpostal başlıklarının yardımıyla, "Theatre de Smyrne" ve "Grand Hotel Kraemer Palace" gibi belirli binaları tespit edebildik. Ne yazık ki, Rıhtım'ın 50 yıl boyunca geçirdiği değişikliklerden dolayı bu yöntemle çok fazla yol kat edemedik. Örneğin, İzmir'in merkezinin bu iki panoramasında, 1893 ile 1920 yılları arasında çok az binanın aynı kaldığı açıkça görülmekte. Bu sebepten dolayı, tespitlerimiz için daha sistematik bir yaklaşım izlemeye karar verdik.

Bunun için Rıhtım'ın mümkün olduğunca çok fotoğrafına ihtiyacımız vardı. 2000'den fazla fotoğraf ile başlayıp ve projeye devam ettikçe çok daha fazlasını topladık.

In 2012, my friend Achilleas Chatziconstantinou and I decided to collaborate on a project about old Smyrna. After a little research, it appeared to us that a good subject would be the Smyrna Quay. The Quay was selected because of the wealth of information about it, and the almost unlimited photos and postcards depicting it. Aided by postcard captions, we could recognize specific buildings, such as the "Theatre de Smyrne" and the "Grand Hotel" "Kraemer Palace". Alas, this approach didn't lead us very far, the main difficulty being the evolution of the Quay during the 50 years of its existence. For example, in these two panoramas of the central section, it is evident that very few buildings had remained unchanged between 1893 and 1920. That's the main reason we decided to pursue a more systematic approach for our identifications.

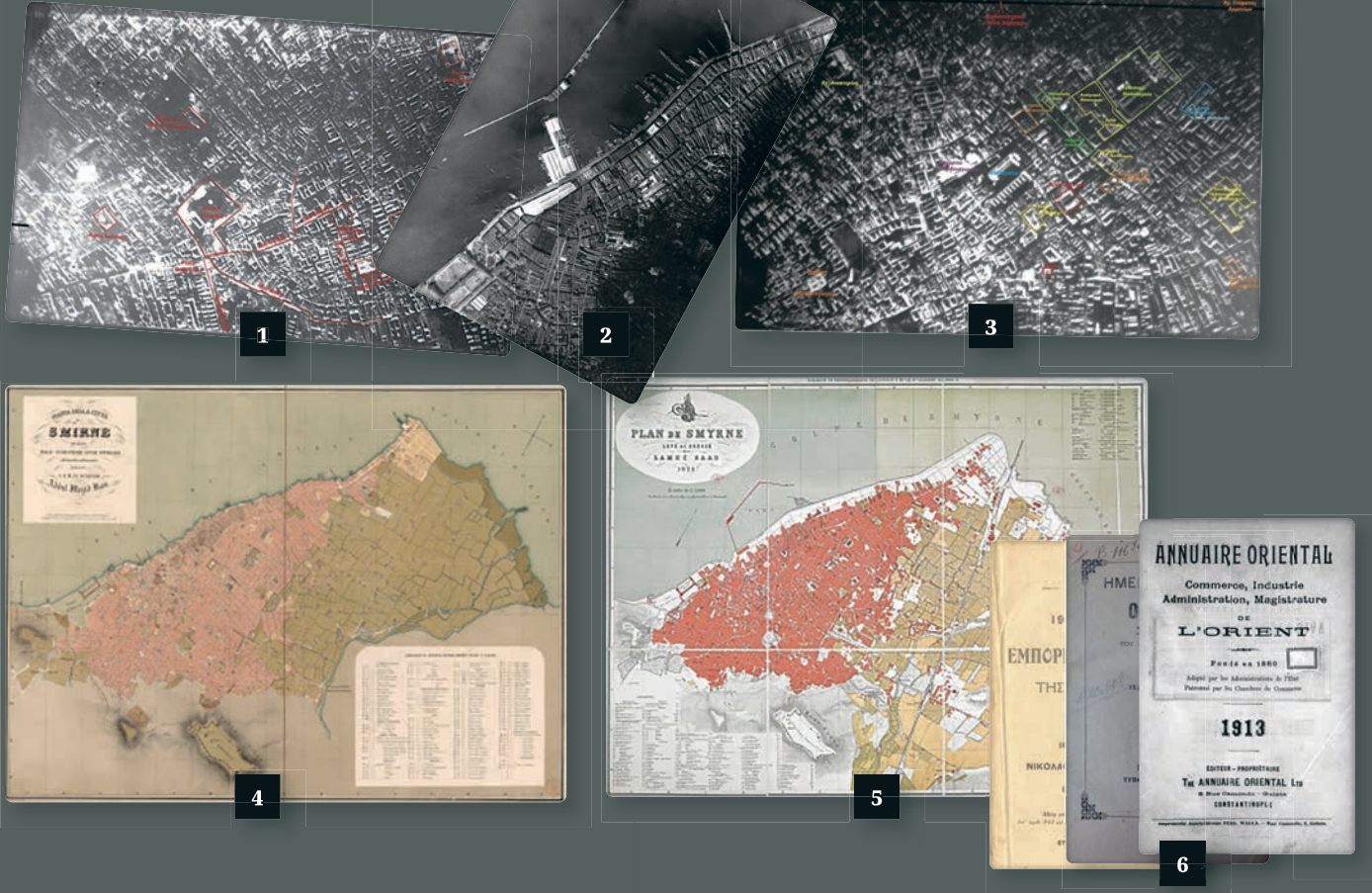
Our precise goal started to emerge at this point: What we actually wanted was to create something like these panoramas I have shown previously, but encompassing the entire Quay. For this, we would need as many photos of the Quay as we could find. We initially collected more than 2000 photos, and much more were being added as we proceeded with the project.

**Georgios
POULIMENOS**

Bilgisayar
Programcısı /
Araştırmacı,
Atina.

Computer
Programmer /
Researcher, Atina





Hava Fotoğrafları (1920-1922)

Havadan çekilmiş fotoğraflar özellikle önemlidir. Yukarıda İzmir Limanı'nın 1920 yılına ait bir fotoğrafı ile 1922 yangınından hemen sonra çekilmiş iki fotoğrafını görebilirsiniz. **[1, 2, 3]**

Harita ve Planlar (1854-1936)

Bunların yanı sıra, Rıhtım'ın inşasından önceki ve yangından sonraki yıllara ait haritalar da dâhil olmak üzere, farklı zaman dilimlerinden mümkün olduğunca çok sayıda eski harita ve plana ihtiyacımız vardı. **[4, 5]**

Ticari Rehberler (1876-1922)

Muhtelif ticari işletmelerin isimleri, yerleri ve sahipleri hakkında bilgi veren ticari rehberler gibi çeşitli kaynakların da toplanması gerekmektedir. Ayrıca, *Amalthea* ve *Aydın* gibi eski İzmir gazetelerine ve tabii ki, İzmir'in bir zamanlarki halini anlatan kitaplara ve anı kitaplarına da başvurmamız gerekiyordu. **[6]**

Aerial photos (1920-22)

Photos taken from the air would be especially important. To the above, you can see a photo of the Smyrna harbor from ca. 1920, and to the below, two photos of the burned area, taken right after the 1922 fire. **[1,2,3]**

Maps and plans (1854-1936)

In addition to that, we would need as many old maps and plans as possible, and from various time periods, including maps from before the construction of the Quay as well as from the years after the fire. **[4, 5]**

Commercial guides (1876-1922)

A variety of other sources should also be gathered, such as commercial guides, which provide information about the names, locations and owners of various commercial enterprises. Also, old Smyrna newspapers such as «Amalthea» and «Aydın» should be consulted, and of course books and memoirs that described Smyrna as it once was. **[6]**



7

Blok (A-Z) ve Parsellerin (1-...) Kodlanması

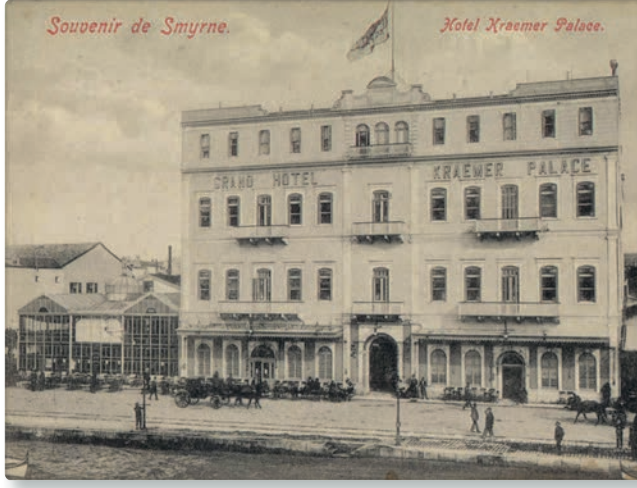
Bu kaynakların birçoğunu bir araya getirdikten sonra ilk adım, tüm Rıhtım'ı bloklara, blokları da parsellere ayırarak bir dizin oluşturmak oldu. Daha sonra her bir parsel için özel bir etiket verdik. Örneğin fotoğrafın [7] solundaki bina için P11 etiketi kullanıldı. Aynı zamanda, fotoğraflara geçici tarihler atamaya çalıştık. Daha sonra, binaların kullanım amaçlarını, içinde yer alan işletmelerin adlarını ve her bir binanın sahiplerini belirlememiz gerekiyordu. Fotoğraflar, haritalar, ticari rehberler, gazeteler, kitaplar ve arşivlerdeki verileri bir araya getirerek Rıhtım'daki 200'den fazla binanın çoğu için birer kimlik kartı oluşturduk.

Bu arada, burada gösterilen binalardan ikisi, koyu renkle işaretlenmiş P12 ve S1, bugün hala mevcut, ancak neredeyse tanınmaz haldeler. P12, Vali Kazım Dirik Caddesi'nin biraz kuzeyinde bir harabeye dönüşmüş olan eski Hotel Constantinople olup S1 ise, şu anki Kültür ve Turizm Müdürlüğü binasıdır.

Encoding of Blocks (A-Z) and Plots (1-...)

After gathering a lot of these sources, a first step was to create an index of the entire Quay by dividing it into blocks, and the blocks into plots. A unique label was then allocated to each plot, for example P11 for the building at the left of this picture [7]. At the same time, we tried to assign provisional dates to the photos. Next, we had to identify the buildings' use, the names of the businesses housed there, and the owners of each individual building. By combining data from photos, maps, commercial guides, newspapers, books and archives, we compiled an ID card for most of the more than 200 buildings on the Quay.

By the way, two of the buildings shown here, P12 and S1, marked in bold, still exist today, but they are almost unrecognizable. P12 is the former Hotel Constantinople, now a ruin a little north of Vali Kazım Dirik Caddesi, while S1 is the current Directorate of Culture and Tourism building.



Şekil 26. Kraemer Hotel'in Kartpostalı

Figure 26. Greece Guide 1919



Şekil 27. Kraemer Hotel, Düzeltilmiş

Figure 27. Hotel Kraemer Rectified



Şekil 28.

Figure 26.

Hotel Kraemer Detail
Hotel Kraemer Detail

Nihai hedefimiz bu noktada ortaya çıkmaya başladı: Asıl istediğimiz, gösterdiğimiz bu panoramalara benzeyen, ancak tüm Rihtım'ı kapsayan bir çalışma yaratmaktı. Bunu yapabilmek için tüm binaların cephelerinin net, önden çekilmiş fotoğraflarına ihtiyacımız olacaktı. Diğer eğik açılı fotoğrafların aksine, Hotel Kraemerin bu fotoğrafı nispeten kullanılabilir durumda olanlardan. İleri matematiksel teknikler kullanarak fotoğrafları daha makul bir hale getirmeyi başardık. (Şekil 26)

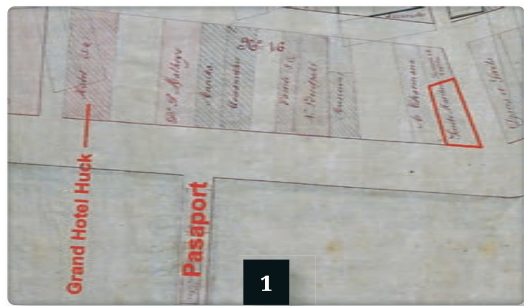
Tekrar gözden geçirdiğimizde, bu sonucun hiç de yeterli olmadığına karar verdik. Her şeyden önce, elimizde tüm binalar için bu kadar yüksek kaliteli fotoğraflar yoktu ve elimizdeki fotoğrafların hepsi de aynı döneme ait değildi. Bir diğer sorun da binaların çıkıntılı kısımlarıydı. Örneğin, burada otelin sol tarafındaki balkonlar, fotoğrafın binaya doğrudan bakan bir konumdan çekilmesinden dolayı eğri görünüyor. (Şekil 27)

Son olarak, sadece tek bir fotoğraf kullanarak, bu fotoğrafta görünen demir korkulukların tasarımı gibi, yakından çekilmiş diğer fotoğraflarda gözlemlenen detayları eklemek imkânsız olacaktı. Dolayısıyla gerçekçi ve doğru bir panorama oluşturmak istiyorsak, binaları daha önce oluşturduğumuz düzeltilmiş görüntüler üzerinde dijital olarak çizmemiz gerektiği sonucuna vardık. (Şekil 28)

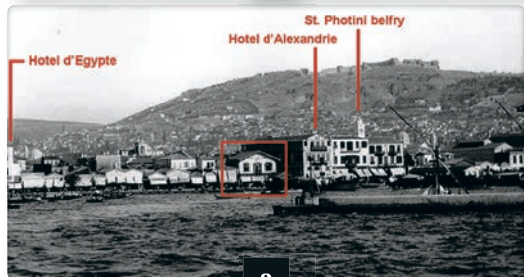
In order to do that we would need clear, front-view pictures of all the buildings' façades. This one of the "Hotel Kraemer" is one of the more usable photos, while others are much more oblique. By using advanced mathematical techniques we were able to transform the pictures to something more acceptable. (Figure 26)

On second thought, this result wasn't satisfactory at all. First of all, we didn't have such high quality pictures for all buildings, and even the ones we did have were not all from the same period. Another problem was that of the protruding elements. For example, here the balconies at the left side of the hotel appear skewed, as a result of the picture not being taken from a location directly facing the building. (Figure 27)

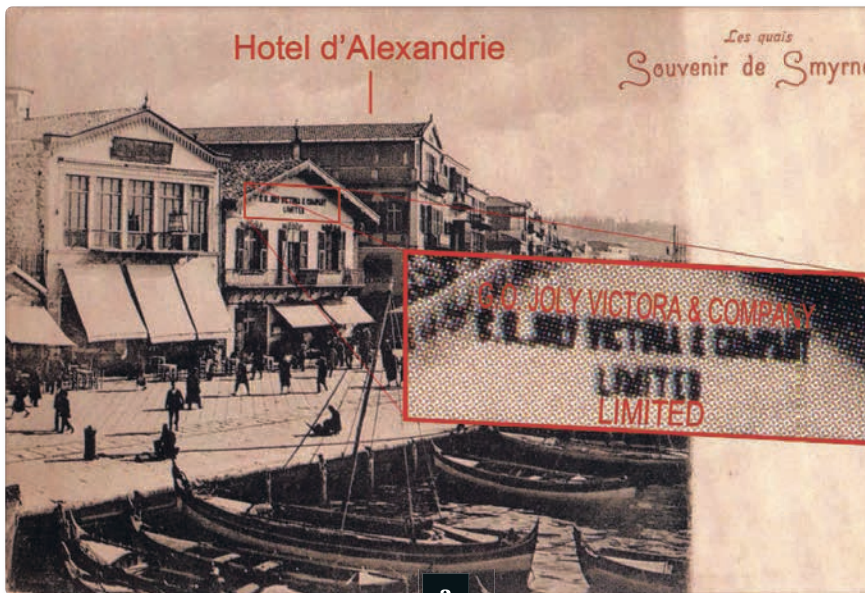
Finally, by using just a single picture, it would be impossible to add details observed in other pictures taken from close up, such as the design of the iron railings visible in this photo. So we concluded that if we were to create a realistic and accurate panorama, we actually had to draw the buildings, by digitally tracing them on the adjusted images we had already generated. (Figure 28)



1



2



3

La Grande Bretagne Otelii O14 - 1889 Vitalis Planı

Şimdi, binaların geçmiş tarihini yeniden inşa etmek için kullandığımız kaynak ve yöntemlerin çeşitliliğini göstermek için, belli bir örnek sunmak istiyorum. İç limanı geçip Pasaport'a bakan bloğun güney köşesinde yer alan O14 kodlu bir arsayı [1] inceleyelim.

Bu arsa oldukça erken bir dönemde, tüm blokta çok az sayıda önemli binanın bulunduğu bir dönemde inşa edilmiş. Bloğun geri kalanı çeşitli kafe, taverna ve barlara ev sahipliği yapan küçük ahşap barakalarla doluymuş. Bu fotoğrafta [2], binanın birinci katının pencereleri üzerindeki tabelayı zar zor seçebiliyoruz.

O14 - Jolly-Victora Şirketi

Aynı döneme ait bir başka fotoğrafta [3] bu tabela rahatlıkla okunabilmekte ve fotoğraftan binanın "G.O. Joly - Victora & Company Limited" şirketinin ofislerine ait olduğunu öğreniyoruz.

Bu şirket İngiliz uyruklu bir Levanten ile bir Yunan'ın ortak mülkiyetindeydi ve liman dışında demirlemiş büyük gemilere yük yüklemek ve boşaltmak için kullanılan mavnaların çoğunu işletmekteydi. Şirket 1890'larda düşüşe geçti ve 1900'den kısa bir süre önce kapandı.

Hotel La Grande Bretagne O14 - 1889 Vitalis Planı

And now I would like to present one specific case, in order to illustrate the variety of sources and methods we used to reconstruct the past history of the buildings. Let's move to the inner port, and examine a plot of land being assigned the code O14 [1], which was located at the south corner of the block facing the Pasaport.

This plot was built over quite early, at a time when the whole block featured very few substantial buildings. The remainder of the block was full of small wooden shacks hosting a variety of cafés, taverns and bars. In this photo [2], we can barely discern a label over the windows of the first floor of the building.

O14 - Jolly-Victora Company

In another picture [3] from the same period, this label can easily be read, and we learn that the building housed the offices of "G.O. Joly - Victora & Company Limited".

This company was jointly owned by a Levantine of British nationality and a Greek, and it operated most of the barges used to load and unload cargo from larger ships anchored outside of the port. In the 1890's the company went downhill and was liquidated shortly before 1900.

O14 - 1905 Goad Planı

Doğal olarak, 1900'lerin başından kalma bu kart-postalda **[1]** "Joly – Victora" şirketinin tabelası artık göremiyoruz. Altındaki 1905 Goad Planı'ndan **[2]** binanın o dönemde ne amaçla kullanıldığını öğreniyoruz: Ön tarafta bir restoran ve bakkal, ortada bir şarap deposu ve arka tarafta bir bar bulunuyormuş.

1890'dan 1910'a kadar geçen yıllar boyunca, rıhtımın bu bölümü sürekli değişmekteydi: Ahşap barakaların yerini burada görüldüğü gibi daha kalıcı yapılar alıyordu. Buna rağmen, incelenen bina değişmeden kalmayı başarmıştır.

O14 - 1914 Kadastro Planı

1914-22 dönemine ait bir sonraki fotoğrafta **[3]** çarpıcı değişiklikler görebiliyoruz: Ahşap barakalar tamamen ortadan kalkmış, yerlerini bir dizi otel almış. Hatta bizim binamızın solundaki dört bina ve sağdaki bloğun ilk üç binası o dönemde otel olarak kullanılıyormuş. **[4]** Köşedeki eski binamızın yerine bile yeni ve daha yüksek bir yapı inşa edilmiş, birinci ve ikinci kattaki iki tabeladan anlaşıldığı kadarıyla bu yeni yapı da, muhtemelen bir otel olarak iş görüyormuş. Üstteki tabelanın ilk satırındaki kelime "OTEL" kelimesine benziyor ve üstteki tabelanın Fransızca, alttakinin Yunanca olduğunu varsayarsak, alttaki tabelanın ilk satırında "ΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ", yani Yunanca "otel" yazıyor olmalı. Maalesef otelin adı okunamaz durumda.

O14 - Hangi Otel?

1920 Yunan Ticari Rehberi, Oteller Bölümü;

Bir İsme Uydurmaya Çalışmak

Otelin ismini bulmak için biraz dedektiflik yapmak gerekti. İlk olarak, Yunanca yayımlanan 1920 tarihli bir Ticaret Rehberi'ne **[5]** başvurduk. Rıhtımda olmayan tüm otellerin üzerini kırmızıyla çizer ve geri kalanlardan yerlerini bildiklerimizi yeşille işaretlersek, geriye sadece sarı ile işaretlenmiş dört olası aday kalıyor. Şimdi de yanda gösterilen **[6]** okunamayan otel tabelalarını inceleyelim. İlk olarak en üstteki etiketin ilk satırına "OTEL" kelimesini sığdırmaya çalıştık. Aynı harf boyutunu kullanarak, Yunanca "otel" kelimesini alttaki etiketin ilk satırındaki kelimenin üzerine yerleştirdik ve yakın bir uyum olduğunu gördük. Daha sonra, önceden tespit ettiğimiz Yunanca otel isimlerini, her seferinde bir tane olmak üzere, aynı harf büyüklüğünü kullanarak Yunanca tabelanın bir sonraki satırına ekledik ve sadece "La Grande Bretagne" anlamına gelen "Η ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ" isminin uyduğunu gözlemledik. Diğer isimlerin hepsi çok uzundu. Bu şekilde otelimiz için geçici bir isim elde ettik.

O14 - 1905 Goad Plan

Logically, the "Joly – Victora" company label is no longer visible in this postcard **[1]** from the early 1900's. From the 1905 Goad plan **[2]** at the left we learn the usage of the building at that time: It hosted a restaurant and a grocery store at the front, a wine depot in the middle and a bar at the back.

During the years from 1890 to 1910, this part of the quay was in a process of continuous change: The wooden shacks were being replaced by more permanent constructions, as seen here. In contrast, the building under examination remained unchanged.

O14 - 1914 Plan cadastral

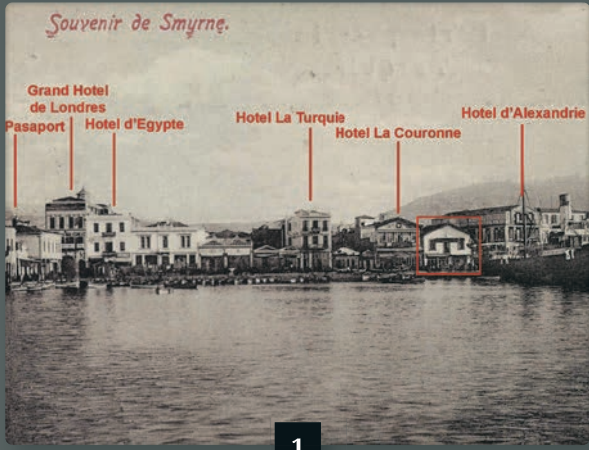
In the next picture **[3]** from the period 1914-22, we can see dramatic changes: The wooden shacks are entirely gone, replaced by a series of hotels. In fact, the next four buildings to the left of our building were at that time hotels, **[4]** and the same was true for the first three buildings of the block to the right. Even our old building at the corner had been replaced by a new, higher structure, presumably also a hotel, as deduced from the two labels at the first and second floor. The word at the first row of the top label looks like the word "HOTEL", and if we assume that the top label is in French and the bottom one in Greek, then the first row of the bottom label should read "ΕΝΟΔΟΧΕΙΟΝ", that is "hotel" in Greek. Unfortunately, the name of the hotel cannot be read.

O14 - Which Hotel?

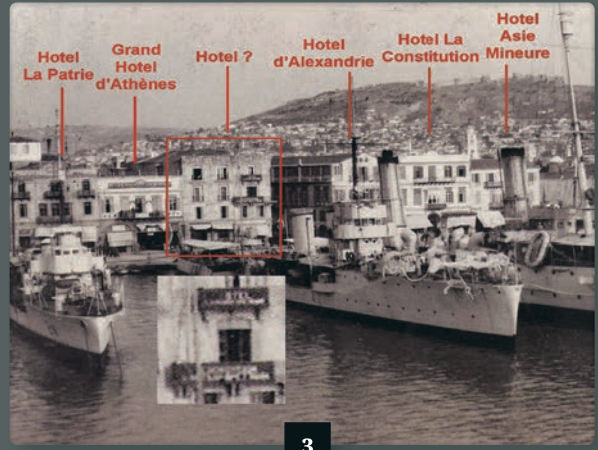
1920 Greek commercial guide hotels section;

Trying to fit a name

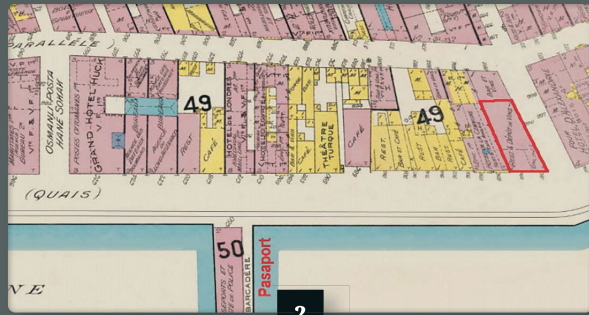
To discover the hotel's name required a bit of detective work. Initially, we consulted a 1920 Commercial Guide **[5]**, published in Greek. If we cross out in red all hotels not at the waterfront, and check in green those of the remainder we already knew their location, only four possible candidates remain, marked in yellow. Let us now examine the unreadable hotel labels, shown here at the right **[6]**. We first tried to fit the word "HOTEL" on the first row of the top label. Using the same letter size, we overlaid the Greek word for «hotel» on the word in the first row of the bottom label, seeing that there is a close fit. We then added the Greek hotel names determined earlier, one at a time, to the next row of the Greek label, always using the same letter size, and we observed that only the name "Η ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ", meaning "La Grande Bretagne", fitted. All others were too long. In this way, we obtained a provisional name for our hotel.



1



3



2



4

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΎΨΗΟΥ

- ✓ «Αιγύτιο Πέλαγος». Αγιότ. Μουστάτσι, Προκωνιά.
- ✓ «Αθήνας». Κα. Δημήτρη, Προκωνιά.
- ✓ «Αλεξάνδρειας». Μπελέτ Γ., Προκωνιά.
- ✓ «Ανδρών». Μπ. Τίμοστον, οδός Βασιμαχαγιέ.
- ✓ «Αίγυπτος και Κέρκυρα». Π. Χ' Λάμπρου, Προκωνιά.
- ✓ «Αθηνών». Οδός Βασιμαχαγιέ.
- ✓ «Αγγλίας». Γεωργίου Αγγλική Στάλη.
- ✓ «Αρμενίας». Μπαϊράκ. Νικολάου, οδός Αιωνοκρηπίου.
- ✓ «Αρμενίας». Γεωργιάδου Γ., οδός Αιωνοκρηπίου.
- ✓ «Αρμενίας». Τσακαλιών Θ., Προκωνιά.
- ✓ «Αρμενίας». Κ. και Γ. Χαρισίου, Προκωνιά.
- ✓ «Αρμενίας και Δουβλίνου». Αρμενιανού Γ., Προκωνιά.
- ✓ «Αρμένιο». Τζουά Α., Προκωνιά.
- ✓ «Αρσένος και Κεδονίας». Κορηιάτη Γ., Προκωνιά.
- ✓ «Μεγάλη Βρετανία». Πρωτόκρας Κ., Προκωνιά.
- ✓ «Μικρά Ασία». Μιχαήλδου Κ., Προκωνιά.
- ✓ «Μουσουλμανική και Ιδρυοποιτική». Χριστοφορίδου Α., Προκωνιά.
- ✓ «Ναυαγίων». Κωνσταντίνου Α., Προκωνιά.
- ✓ «Νέο». Πέλλας Π., οδός Βασιμαχαγιέ.
- ✓ «Ομόνοια». Σωκράτη Β., Προκων.
- ✓ «Παράδεισος». Φίλιππου Π., Προκωνιά.
- ✓ «Πόλεως». Φρατζιάδου Ε., Προκωνιά.
- ✓ «Πατρίας». Ποτήρη και Βάρδαλη, Προκωνιά.
- ✓ «Σμύρνα Πάλλας». Ναιμ Μουσταφίς, Προκωνιά.
- ✓ «Σπέρτης Πάλλας». Ναιμ Μουσταφίς, Προκωνιά.
- ✓ «Σύνταγμα». Κ. Χ' Μάζου, Προκωνιά.

5



6

Amalthea Gazetesi 16/29.6.1922

Dönemin basınında yapılan araştırmalar bir başka ipucunu daha ortaya çıkardı. Yunan gazetesi *Amalthea*'nın 16 Haziran 1922 tarihli sayısında [1], bir buharlı gemi şirketinin reklamını okuyoruz: "Daha fazla bilgi için, "Grande Bretagne otelinin karşısındaki Rue d'Alexandrie No. 8 adresindeki merkez acentemizle irtibata geçiniz".

Yolun diğer tarafındaki otelin ismi "Hotel d'Alexandrie" idi. O halde, mantıken iki otel arasındaki dar sokağın da adının aynı olması, yani "Rue d'Alexandrie" olması gerekirdi. Bu durumda buharlı gemi şirketinin merkez acentesi "Hotel d'Alexandrie"nin sol tarafında, bizim otelimizin karşısında olmalıdır ki, bu durumda bizim otelimiz "Hotel La Grande Bretagne"den başkası olamaz.

Bu vakayı, kimlik tespitine ulaşmak için eski fotoğraflardan, yıllık ticari rehberlerden ve basından edindiğimiz ipuçlarını kullanmanın bir örneği olarak sundum. Ancak ironik bir şekilde, çabalarımızın sonunda tamamen lüzumsuz olduğu ortaya çıktı.

Yunan Çıkarması, 2/15.5.1919

Bir süre sonra, otelin isminin Yunanca versiyonunun çok kolay okunabildiği bu fotoğrafla [2] karşılaştık!

Yakın Cephe-Görünüm Fotoğrafı

Bir sonraki adım otelin birçok fotoğrafını toplamak ve orthogonal düzeltme adı verilen matematiksel bir teknik kullanarak, bunları tam karşıdan çekilmiş gibi görünecek şekilde dönüştürmekti. [3]

Bu fotoğraf neredeyse karşıdan çekilmiş olduğu için bu dönüşüm zor olmayacaktı. [4]

Ortogonal Doğrultma

Bir sonraki fotoğraf [5] ise, eğik bir açıdan çekildiği için daha büyük bir dönüşüm gerekiyordu.

Dekorasyon Detayları

Balkon korkuluklarının tasarımı ve dekoratif sıva gibi mimari detayları sağlamak için diğer fotoğraflara [6] ihtiyaç vardı.

Göreceli Yükseklik ve Genişlik

Binayı gerçekten çizmeden önceki son adım, göreceli yüksekliğini ve genişliğini belirlemektir. Bunu yapmak için eski ve yeni haritalar kullanıldı ve özellikle yükseklik için komşu binalarla karşılaştırmalar yapıldı. [7]

Amalthea newspaper 16/29.6.1922

Research in the press of this period revealed another clue. In the June 16th, 1922 edition of the Greek newspaper *Amalthea* [1], in an advertisement of a steamship company, we read: "For more information, contact our central agency at Rue d'Alexandrie No. 8, opposite the 'Grande Bretagne' hotel".

The hotel at the other side of the road was named "Hotel d'Alexandrie". It is logical, then, that the narrow street between the two hotels had the same name, namely "Rue d'Alexandrie". The central agency of the steamship company should be then at the left side of "Hotel d'Alexandrie", facing our hotel, which thus could be none other than "Hotel La Grande Bretagne".

I presented this case as an example of using clues from old photos, annual commercial guides and the press, in order to arrive at identification. But ironically, our efforts proved to be completely unnecessary in the end.

Greek landing, 2/15.5.1919

Some time later, we came upon this photo [2], where the Greek version of the hotel's name is very easily readable!

Near Front-View Photo

The next step was to collect many photos of the hotel and transform them to seem as having been taken from directly opposite, using a mathematical technique called orthogonal rectification. [3]

This photo was taken from nearly opposite, therefore it was easy to transform. [4]

Orthogonal Rectification

The next one [5] though was taken from an angle, and the transformation had to be more radical.

Decoration Details

Other photos [6] were required to provide architectural details, such as the design of the balcony railings and decorative plaster.

Relative Height and Width

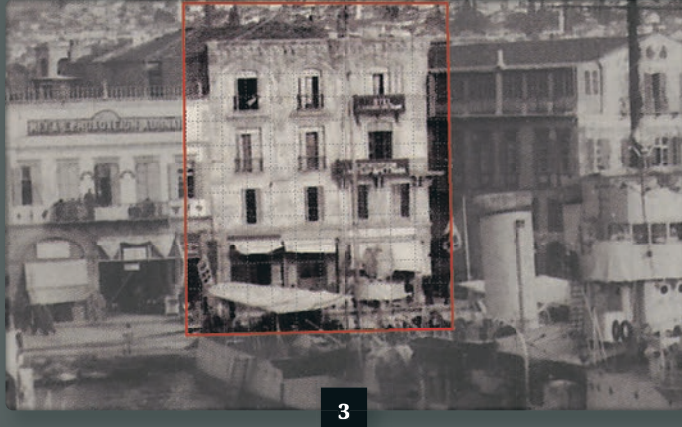
A final step before actually drawing the building was determining its relative height and width. This was done by using old and new maps, and, specifically for the height, by comparing it to adjacent buildings. [7]



1



2



3



4



5



6



7

Binanın İzini Sürmek

Son olarak, bina uygun bir yazılım kullanılarak fotoğrafın üzerine çizildi. [1]

Ortakdaki fotoğrafın sağ üst köşesinde bazı mimari detayları eklemek için, başka bir fotoğrafın kullanıldığına özellikle dikkat ediniz.

Çizimi Tamamlama

Binanın muhtelif bileşenleri ayrı katlarda çizildi ve sonunda duvarların üzeri boyandı. [2]

Yerinde La Grande Bretagne

Burada "La Grande Bretagne" oteli, yanındaki binaların arasındaki yerini almış haliyle bulunmaktadır. [3]

İZKA - İzmir Zaman Makinesi 3D

Tamamlanan cephe, 3D çizim için bir başlangıç noktası olarak kullanılabilir. Bu, İzmir'de bir grup tarafından bizim çizimlerimiz kullanılarak gerçekleştirilmiştir ve "İzmir Zaman Makinesi" adlı bir web sitesinde görüntülenebilmektedir. [4]

La Grande Bretagne neredeydi?

"La Grande Bretagne" binasının yeri neresiydi? Eğer hala var olsaydı, bina aşağıdaki görseldeki gibi duruyor olurdu. [5]

Tracing the Building

Finally, the building was traced over the picture, using appropriate software. [1]

Notice the use of another photo at the upper right corner of the middle picture to add some architectural details.

Completing the Drawing

The various elements were drawn at separate levels and in the end the walls were painted over. [2]

La Grande Bretagne in Place

This is the hotel "La Grande Bretagne" in place, amid adjacent buildings. [3]

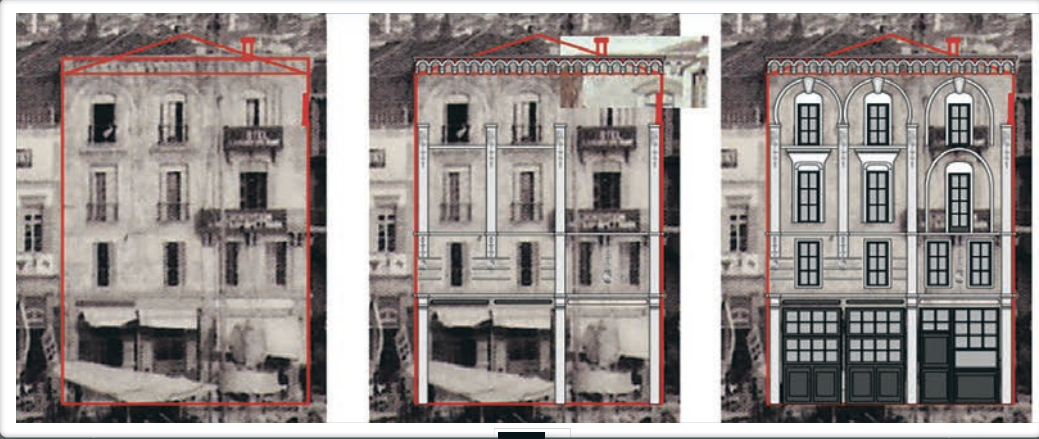
İZKA - İzmir Time Machine 3D

The completed façade can be used as a starting point for a 3D drawing. This was accomplished by a group here in İzmir using our drawings, and is viewable at a web site named "İzmir Time Machine". [4]

Where was La Grande Bretagne?

Where was "La Grande Bretagne" located? If it still existed, the building would be standing here. [5]

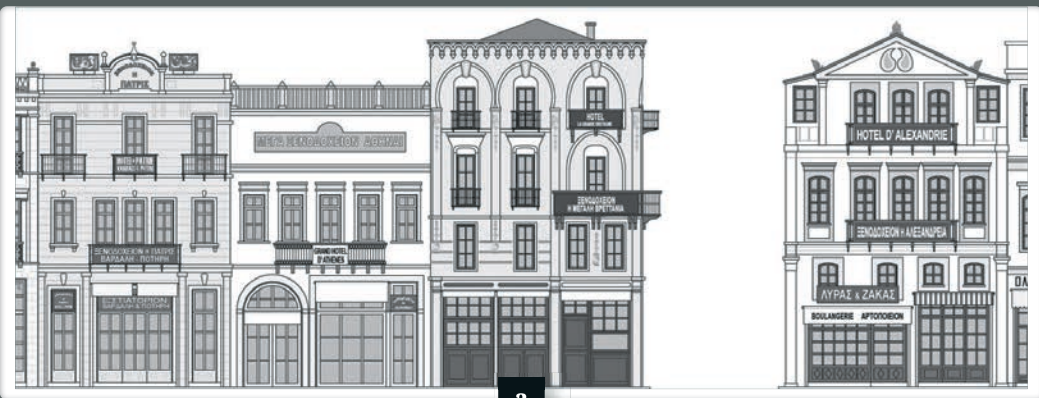




1



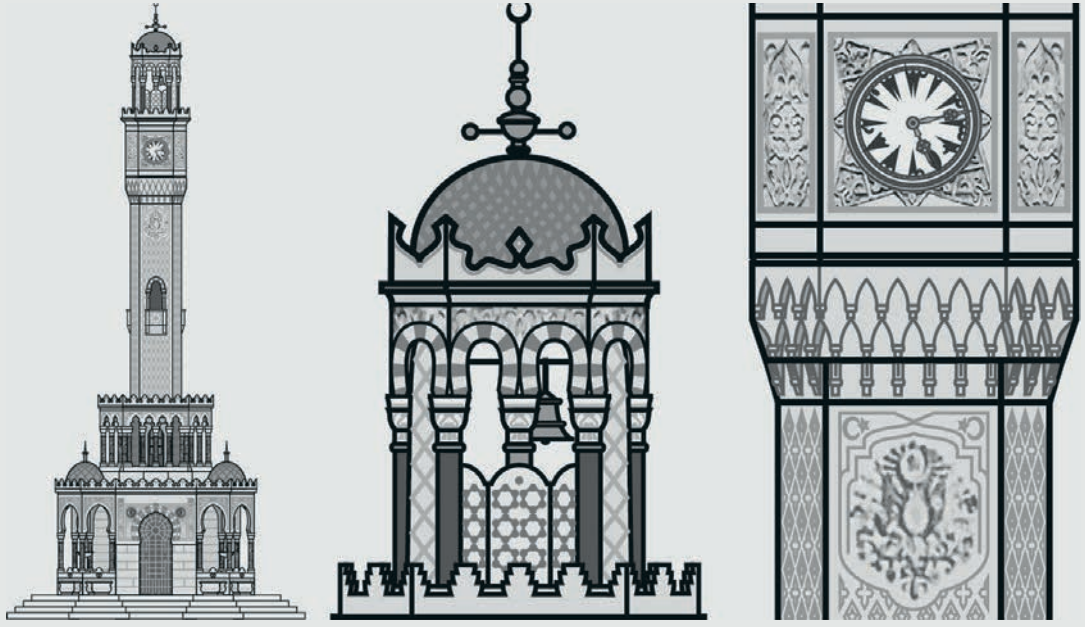
2



3



4



1

Saat Kulesi Detayları

Binaların, özellikle de bugün hala mevcut olanların yüksek kaliteli fotoğraflarına sahip olduğumuzda, çizimler yüksek bir aslına uygunluk düzeyine ulaştı.

Örnek olarak, Saat Kulesi'nin tepesinde bulunan ve saatleri bildirmek için kullanılan çana ve sağdaki Osmanlı tipi saate bakabilirsiniz. **[1]**

Clock Tower Details

When we had high quality pictures of the buildings, especially from those still existing today, the drawings achieved a high degree of fidelity.

For example, look here at the bell on the top of the Clock Tower, used to signal the hours, and at the Ottoman-type clock to the right. **[1]**

Smyrna Rıhtımı - Kitap [2]

The Smyrna Quay - Book [2]



2

Limandaki Türk Emlâkı

Ve şimdi, bu İzmir limanı ile ilgili bir sempozyum olduğu için, limanda ve rıhtımın yakınındaki eğlence bölümünde Türklere ait mülkleri gösteren iki haritayı sunuyoruz. Başlangıçta Türklerin burada mülk edinmeye pek ilgi göstermediğini, ancak ilerleyen yıllarda bu durumun değiştiğini görebiliyoruz.

Rıhtımda bina sahibi olan önde gelen üç Türk, zengin bir tüccar ve Latife Hanım'ın dedesi olan Sadık Bey Uşakizade; Grand Hotel Kraemer Palace da dahil olmak üzere en büyük iki otelin sahibi olan Naim Bey Mulaviç ve son olarak da, İzmir Ticaret Borsası'nın kurucusu Nişli Hacı Ali Süleymanoviç'tir.

Turkish Properties at the Port

And now, since this is a symposium about the İzmir port, here are two maps depicting properties belonging to Turks, at the port and the nearby entertainment section of the quay.

We can see that at the beginning there was not much interest by the Turks to acquire properties here, but this changed in the following years.

Three prominent Turks who owned buildings on the quay were Sadık bey Uşakizade, a rich merchant and grandfather of Latife hanım; another one was Naim bey Mulaviç, owner of two of the largest hotels, including Grand Hotel Kraemer Palace; and finally there was Nişli Hacı Ali Süleymanoviç, who was the founder of the İzmir Commodity Exchange.

1889



1914





İzmir Limanının Kent ve Kentli Kimliğine Etkileri:

SANAT, SPOR VE GÜNDELİK HAYAT

Impacts of İzmir Port on City Identity and Urban Identity:

Arts, Sports and Everyday Life

Toplumsal değişme anlamında genelde yapılan yanlış, içinde bulunulan dönem üzerinden var olan durumu ortaya koyma eğilimidir. Bu eğilim bir kez başladığında ise, siyasiler için bulunamaz bir fırsat ortaya çıkıverir ve her şeyin onlarla meydana gelmiş olduğu gibi bir durum ortaya konmaya başlanır. Oysa söz konusu olan, durumun nereden gelip nereye doğru gitmekte olduğunu ortaya koymaktır ki, ancak bu halde bir karşılaştırma yapabilmek mümkün hale gelecektir. Türkiye’de son kırk yıl içerisinde yaşanan büyük dönüşüm süreciyle birlikte kentsel nüfusun devasa oranlara ulaşmasıyla daha önce hem siyasette, hem de toplumsal yaşamda etkin olan kır / köy yoğunluğu ortadan kalkmıştır. Fakat göç olgusunun farklı dinamiklerle birlikte nasıl bir gelişim süreci göstermiş olduğu gerçeği, hala orta yerde durmaya devam etmektedir. İşte bu noktada, son yıllarda giderek artan taşralaşma sürecinin gözler önüne serilmesi önem arz etmektedir. Bir zamanlar bambaşka bir gelişim gösteren ilçelerin, beldelerin içinden geçilen süreçlerle birlikte nasıl bir dönüşüm yaşadıkları ve nasıl bir hale dönüşmüş olduklarının ortaya konulması son derece mühimdir. Çünkü bu sayede sadece var olan durumun betimlenmesi gerçekleşmiş olmayacak, aynı zamanda nelerin yapıldığı ve de yapılamamış olduğu da, gelecek kuşaklara yol gösterecek bir bilgi seti olarak tarihteki yerini alacaktır.

A common mistake made in respect of social change is being in tendency to present the existing situation in terms of the current period. Once such a tendency appears, a unique opportunity arises for politicians and a position is taken up as if everything was originated with them. Whereas, the point is to reveal the course of events and state of affair, only then would it be possible to make a comparison. With the urban population reaching gigantic proportions along with the great transition process that has taken place in Turkey over the last forty years, the rural/village density, which was previously robust both in politics and in public life, has disappeared. However, the fact that the phenomenon of migration has undergone a process of progress with various dynamics remains blatantly obvious. At this point, it becomes important to reveal the augmenting process of provincialization in recent years. It is of great significance to reveal how the districts and towns that once had developed disparately have undergone a transformation and what they have become as a result of some processes they went through. For, in this way, not only the current situation will be depicted, but also what has been done, as well as what has not been done, will take its place in history as a body of information that will blaze a trail for future generations.

Prof. Dr.

Ahmet TALİMCİLER

Fen-Edebiyat
Fakültesi,
Sosyoloji Bölümü,
İzmir Bakırçay
Üniversitesi.

*Faculty of Arts and
Science, Department of
Sociology,
İzmir Bakırçay
University.*



Şekil 29. İzmir Limanı 1880 (19. Yüzyıl İzmir Fotoğrafları, Vehbi Koç Vakfı, İstanbul, 1997, s. 60).

Figure 29. Port of İzmir, 1880 (Photos of 19th Century İzmir, Vehbi Koç Foundation, İstanbul, 1997, p. 60)

İzmir kenti, coğrafi konumu başta olmak üzere, art alanı son derece zengin bir tarımsal bölgeye sahip olmasının yanı sıra, tarih boyunca çok farklı medeniyetlerin geçiş noktasında bulunma gibi bir özellikle de donatılmıştır. İzmir'in farklı bir kent olduğuna ilişkin vurgular, içinde bulunduğumuz dönemde giderek artarken, aslında biraz yakından bakıldığında tarih boyunca da özel bir konumda olduğu fark edilecektir. İşte tam bu noktada, konferansımızın da konusunu teşkil eden İzmir Limanı'yla birlikte, İzmir'de nelerin olduğundan farklı bir hale dönüştüğü ve bunun arkasında ne gibi saiklerin yer aldığı gerçeği, ilgi çekici bir soru olarak yanıtlanmayı beklemektedir. İzmir kentinin 19. Yüzyıl'ın ikinci yarısında kapitalizmle eklenme süreci içerisine girmesi ve burada başta nüfus artışı olmak üzere, yeni sosyolojik olguların ortaya çıkması önem arz etmektedir.

İzmir, bir Doğu kenti olarak gelişmeye ve modern hayat dinamiklerinin getirilerini bünyesinde barındırmaya başlaması ile farklı bir pozisyona doğru yol almaya başlar. Burada ilgi çekici olan husus, kentin ikili bir yapı üzerinde gelişmesi ve bu gelişmenin sonuçlarının, bugün hala hissettiğimiz kültürel köklerin oluşmasına katkı vermiş olmasıdır. Söz konusu ikili yapının ortaya çıkmasında, yeni hayata sokulan limanın ve onunla adeta eşgüdüm

Its geographical location being in the first place, as well as having an extremely rich agricultural hinterland, the city of İzmir has also been equipped with a feature like being at the crossing point of many different civilizations throughout history. Albeit the emphases on İzmir's being a distinctive city are gradually increasing today, in fact, a closer look will reveal that it has been in an exceptional position throughout history. At this point, what were the things that turned into something different than before in İzmir –as well as the Port of İzmir which is also a subject of our conference- and what motives are behind this is an interesting question yet to be answered. It is significant that the city of İzmir entered into an articulating process with capitalism in the second half of the nineteenth century and that some new sociological phenomena, notably population growth, emerged.

İzmir has begun to launch towards a different status as it began to develop as an Eastern city and contain the advantages of the dynamics of modern life within itself. The interesting point here is that the city has been developed on a dual structure and that the consequences of this development have contributed to the formation of cultural roots, which are perceivable even today. The newly introduced port and the railways that seemed to be improving concurrently were to have a great impact on the emergence of the dual structure at issue. On one hand, the population had



içerisinde ilerleyen demiryollarının büyük bir etkisi olacaktır. Bir taraftan nüfus yaşanan ekonomik zenginleşme ile hızla artacak; öte taraftan ise, bu artan zenginliğin kent içerisindeki gündelik hayatın yaşanma dinamiklerine olan etkisi sanatta, sporda, mekânsal yayılma noktalarında bariz bir biçimde hissedilmeye başlanacaktır. Özellikle mekânsal farklılaşmanın yaşanmasında, ulaşım teknolojilerinde yaşanan dönüşüm süreci etkili olacaktır. Kentin içerisinde başta Buca ve Bornova olmak üzere, Avrupalı bir hayat tarzının işletildiği zamanlar yaşanacak ve bu durum kentin kimliğinin şekillenmesinde etkili olacaktır. Öte yandan bu ikili yapıyla beraber kentin gayrimüslim sakinlerinin (Ermeni, Rum, Yahudi) bir kısmının da, var olan zenginlikten pay almasıyla birlikte büyüyen bankacılık, sigortacılık vb. sektörler, kentin alışıldık yerleşim yerlerinin dışında kalan sahil şeridinde köşkler, konaklar yapılmaya başlanmıştır. Kent zenginleşirken, bu zenginliğin gündelik hayat pratikleri başta olmak üzere tüm kente yönelik etkileri olmaya başlamıştır. Bu çalışmada işte, bu etkilerin yaratılmaya başlandığı 19. Yüzyıl'ın sonu ile cumhuriyetin ilanı arasında geçen sürede yaşananlara odaklanacağız ve ardından bu sürecin etkilerini gündelik hayat, mekânsal farklılaşma, spor, sanat ve çeşitli farklı göstergeler üzerinden analiz etmeye çalışacağız.

rapidly increased with the economic flourishing; and on the other hand, the effect of this increasing wealth on the dynamics of daily life in the city had become clearly palpable in art, sports and spatial expansion locations. The process of transition in transportation technologies had particularly been effective in the spatial differentiation undergone. There had been times when a European way of life had been carried out in the city, notably in Bornova and Buca, and this had been effective in shaping the identity of the city. On the other hand, along with this dual structure, mansions and manor houses had begun to be built on the coastline outside of the common settlements in the city, and sectors such as banking, insurance etc., had grown as some of the non-Muslim residents of the city (Armenians, Greeks, Jews) had received their shares of the existing wealth. As the city had grown richer, some impacts of this abundance had begun to be seen on the entire city, especially on the practices of everyday life. The aim of this study is to focus on what happened between the end of the nineteenth century -when these effects began to emerge- and the early republican period; and subsequently to analyze the effects of this process in terms of everyday life, spatial differentiation, sports, art and multiple different indicators.

Yüzyılda İzmir Nasıl bir Kentti?

Sonradan oluşturulmuş doğal olmayan bir coğrafya olarak kent, üretim biçiminin yanı sıra, insanlığın yaratmış olduğu farklı olanakların da etkisiyle kıldan ayrılan alanlardır. Mübeccel Kıray'a göre kent büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeylerine varmış yerleşme biçimleridirler. Bu özellikleri ile yalnız başlarına var olamazlar; çevrelerindeki diğer yerleşmelerle etkileşim içerisinde bulunurlar. İşte bu yüzden de, nerede ve hangi devrede olursa olsun bir kentin zaman içinde oluşumunun en önemli ve anlamlı yönleri, bu fonksiyonları, bunların yerleştiği kent merkezinin çevre yerleşmeleri ile kurduğu ilişki ve bu ilişkinin değişimidir.

*"İzmir son iki yüz yıl içerisinde hem çevresindeki yerleşmelerle ilişki düzenini, hem de dağıtım ve kontrol fonksiyonları ile bunların merkezdeki yerleşmesini kökten değiştirmiş bir kent gibi görünmektedir. Bu hali ile sanayi öncesi bir feodal şehir yapı ve ilişkileri düzeninden bir az gelişmiş metropoliten şehir haline dönüşmüştür"*¹. "Örgütlemeyen Kent: İzmir" başlıklı çalışmasında değerli hocamız Kıray, İzmir'in özellikle 19. Yüzyıl'da yaşadığı dönüşüme odaklanıyor. Çünkü bu Yüzyılda hem Osmanlı Devleti'nde, hem de dünyada büyük çaplı bir dönüşüm meydana geliyor ve bu dönüşüm süreci İzmir kentini de doğrudan etkisi altına alıyor.

*Sosyolojide mekân; insanlar arası egemen olan ilişkinin, etkileşimin oluşturduğu bir durum ya da hal olarak tanımlanmaktadır. Sosyal yapı içinde egemen olan insan ilişkileri zaman boyutunda mekâna yansıyor. Şehrin bütününde görülen mekân farklılığı, şehirde yaşayan grupların, cemaatlerin, sosyal sınıfların değişimini, kültürleriyle birlikte tabakalar halinde parçalara ayırarak oluşuyor. Mekân bu anlamıyla karşımıza bir başlangıç olarak değil, inceleme konumuzu anlatan sonuç olarak ortaya çıkıyor. İkinci kavramımız olan zaman, bu mekânın oluşumunu, değişimini buradaki ilişkiyi, ulaşımı, üretilen malların taşınmasını, depolanmasını, ticari ilişkinin gelişme sürecine bağlı olarak örgütlenme biçimini açıklıyor*².

What was the Nineteenth-Century İzmir like?

As a geography of artefact production created ulteriorly, the city is an area separated from the rural area as a result of distinctive resources created by humanity, including the mode of production. According to Mübeccel Kıray, cities are particular forms of settlement that have reached certain levels of size, heterogeneity and integration. In line with this characteristics of theirs, they cannot exist alone; they interact with other settlements surrounding them. Therefore, the most important and meaningful aspects of the formation of a city over time, regardless of location and period, are these functions of them, the relationship between the city center location and the surrounding settlements, and the alteration in this relationship. *İzmir appears to be a city that has radically changed both the organization of its relations with the surrounding settlements and the functions of distribution and control and their becoming established in the center, over the past two hundred years. As such, it has transformed from a system of pre-industrial feudal city structure and relations into an underdeveloped metropolitan city.*¹

In her work titled "Örgütlemeyen Kent: İzmir" [The Unorganizable City: İzmir], our esteemed teacher Kıray focuses on the transformation İzmir underwent, especially in the nineteenth century, in as much as in this century a major transformation took place both in the Ottoman Empire and in the world, and this transformation process directly affected the city of İzmir as well.

*In sociology, space is defined as a situation or state that governs the relationship and interaction between people. Human relations dominant in the social structure are reflected in the space, in the time dimension. The spatial difference observed throughout the city is created by segmenting the transformation of groups, communities and social classes living in the city into layers, along with their culture. In this sense, the space comes out not as a beginning, but as a result which defines the subject of this study. The second concept, time, clarifies the formation of this space, its change, the relation here, transportation, the transportation and storage of the goods manufactured, and the way it is organized depending on the development process of the business relationships.*²

1 Mübeccel Kıray, Örgütlemeyen Kent: İzmir, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, s. 17.

2 Mümtaz Peker, Sahil Kasabasından Büyükşehir'e Evrimleşme Sürecinde İzmir'e Göç, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent kitablığı, 2015, ss. 14-15.

1 Mübeccel Kıray, Örgütlemeyen Kent: İzmir, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, s. 17.

2 Mümtaz Peker, Sahil Kasabasından Büyükşehir'e Evrimleşme Sürecinde İzmir'e Göç, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent kitablığı, 2015, ss. 14-15.

Mümtaz Peker, İzmir ilinin son üç yüz yıl içinde, farklı ülkelerden gelen insanların oluşturduğu çoğulculuk ve farklılıktan ötürü, Osmanlı döneminde 'Gâvur İzmir' olarak adlandırıldığını belirtiyor. Herve Georgelin'e göre kozmopolit Smyrna bir Yunan şehri değildi, fakat Osmanlı'nın İzmir'i de bir Türk şehri değildi. 19. Yüzyıl'ın sonunda imparatorluğun en güvenli şehirlerinden biri olan İzmir, farklılıkları korumaya kararlı toplulukları barındırması nedeniyle de, farklı bir kent portresi çizmekteydi. Gâvur İzmir sadece nüfus açısından değil, mülkiyet durumundan da okunabilen bir gerçeklikti.

İzmir'de yaşayan Osmanlı tebaasından 245 bin kişinin 90 bini Müslüman, 110 bini Rum reaya, 30 bini Yahudi reaya, 15 bini de Ermeni reayaydı. Bunun yanı sıra 30 bin Yunan, 10 bin İtalyan, 2 bin Fransız, bin iki yüz İngiliz ve bin de başka memleketlerin uyruğu olmak üzere İzmir'e yerleşmiş 55 bin yabancı mevcuttu. 300 binin içinde 140 bini bulan Rum Ortodoks nüfus en azından nispeten çoğunluğu oluştururken Türk nüfus azınlıktaydı. Net rakamlara bakıldığında İzmir hiç tartışmasız Küçük Asya'nın gâvur şehriydi... Rıhtımların yapılmasıyla Akdeniz dünyasına homojenleştirici yeni bir unsur katılmış oluyordu. İzmir teknik, hatta mimari açıdan şebekeye dahil olmuştu³.

İçinde bulunduğumuz dönemde bile sık sık gündeme gelen bu nitelemenin arkasında, bir zamanlar bu topraklarda yaşananların etkisi olduğu gerçeğini göz ardı etmemek durumundayız ki, aslında bu nitelemeyi farklı nüfus verileri de gözler önüne seriyor. Tanzimat döneminden itibaren "İzmir'in nüfusunun mütemadiyen arttığını 1857'de 180 bin, 1891'de 207.547 ve 1910'da 250 bini bulduğunu görüyoruz. Bu nüfus şehrin hinterlandından ve imparatorluğun her yönünden gelmekte idi"⁴.

Mümtaz Peker notes that the province of İzmir was called 'Gâvur [Infidel] İzmir' during the Ottoman period due to the pluralism and diversity created by people coming from various countries over the past three hundred years. According to Herve Georgelin, the cosmopolitan Smyrna was not a Greek city, but Ottoman İzmir was not a Turkish city either. As one of the safest cities in the empire at the end of the nineteenth century, İzmir was presenting a different portrayal of a city as it contained communities determined to safeguard the diversity. Gâvur İzmir was a reality that could be discovered by reading not only in written sources on population, but also on the ownership status.

Of the 245 thousand Ottoman subjects living in İzmir, 90 thousand were Muslims, 110 thousand were Greeks of Turkish nationality, 30 thousand were Jews, and 15 thousand were Armenians. In addition, there were 55 thousand foreign nationals settled in İzmir, including 30 thousand Greeks, 10 thousand Italians, 2 thousand French, one thousand two hundred British and one thousand people of other nationalities. While the Greek Orthodox population –amounted to 140 thousand out of the total number of 300 thousand- constituted a relatively large majority to say the least, the Turkish population was in the minority. Judging by the net figures, İzmir was undoubtedly the infidel city of Asia Minor...With the construction of the docks, a new homogenizing element was added to the Mediterranean world. İzmir had technically, even architecturally been included in the network.³

We should not ignore the fact that behind this attribution, which is often brought to agenda even today, there is an impact of what had happened on this territory once upon a time, forasmuch as several population data also reveal this attribution, as a matter of fact. Starting from the Tanzimat [Ottoman reform] era, "it is seen that the population of İzmir had increased continuously, reaching 180 thousand in 1857, 207,547 in 1891 and 250 thousand in 1910. These flows of population consisted of people coming from the hinterland of the city and from all parts of the empire."⁴

3 Herve Georgelin, Smyrna'nın Sonu, Çev. Saadet Özen, İstanbul: Bir Zamanlar Yayıncılık, 2008, ss. 48-54.

4 Kiray, s, 32.

3 Herve Georgelin, Smyrna'nın Sonu, Çev. Saadet Özen, İstanbul: Bir Zamanlar Yayıncılık, 2008, ss. 48-54.

4 Kiray, s, 32.

Tablo 12. İzmir İl Merkezi Nüfusu (1894)**Table 12.** Population of İzmir City Center (1894)

Müslüman / Muslims	89.000
Grek Ortodoks / Greek Orthodox	52.000
Ermeni / Armenians	
Gregorien / Gregorians	4.740
Protestan / Protestants	151
Katolik / Catholics	737
Yahudi / Jews	16.000
Yabancılar / Foreign Nationals	
Alman / Germans	512
Amerikan / Americans	20
İngiliz / English	980
Avusturya-Macar / Austro-Hungarians	1.800
İspanyol / Spaniards	12
Fransız / French	1.000
Yunanlı / Greeks	25.000
Hollandalı / Dutch	300
İtalyan / Italians	6.400
Acem / Ajami [Iranians]	200
Rus / Russians	85
Yaklaşık Toplam / Approximate Total	200.000

Osmanlı İmparatorluğu'nun üç büyük liman kentinden biri olan İzmir'in, 1850'lerden sonra yaşadığı dönüşümle birlikte batı sermayesi ile bütünleşme süreci hızlanmış ve yeni ticaret örgütlerini besleyen kurumlar, birbiri ardına kent bünyesinde faaliyet göstermeye başlamışlardır. Bir kent olarak İzmir'in, 19. Yüzyılda imparatorluk bünyesinde konumunu inceleyen eserlerde, kentin yarattığı zenginlik ve bu zenginliğin aktarımı sürecinde kentin batı sermayesi ve nüfusu açısından yarattığı cazibe, ortak payda olarak işlenmektedir⁵. Kentin ekonomik anlamda yaşadığı zenginleşme, kısa bir süre içerisinde nüfus dinamiklerine de yansiyacak ve kent, yurt dışından gelen yeni misafirlerine de kucak açacaktır. Gelmiş oldukları ülkelerindeki ortamı, kentsel yaşamın dinamik yapısı içerisinde

With the transformation –after the 1850s- of İzmir, one of the three major port cities of the Ottoman Empire, its integration process with the western capital accelerated and the institutions that fed the new trade organizations consecutively began their operations in the city. In the works examining the position of İzmir as a city within the imperial in the nineteenth century, the wealth created by the city and the attraction of the city considering the western capital and population in the process of transferring this wealth are handled as a common denominator.⁵ The economic growth of the city was also reflected in the population dynamics in a short span of time, and the city embraced newcomers from overseas. Gradually, İzmir became an indispensable city for this new populace that was able to find the environment

5 Kıray, ss. 23-59; Georgelin, ss. 35-61; Smyrnelis, M.C. "Öndeyiş: Tarihini Arayan Şehir", İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? İçinde (Der.) Marie Carmen Smyrnelis, Çev. Işık Ergüden, İstanbul: İletişim Yayınları, 2008, ss. 9-24; Syrett, E.F. "Uluslararası Önem Taşıyan Bir Akdeniz Limanının Gelişimi: Smyrna (1700-1914)", İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? İçinde ss. 27-57.

5 Kıray, ss. 23-59; Georgelin, ss. 35-61; Smyrnelis, M.C. "Öndeyiş: Tarihini Arayan Şehir", İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? İçinde (Der.) Marie Carmen Smyrnelis, Çev. Işık Ergüden, İstanbul: İletişim Yayınları, 2008, ss. 9-24; Syrett, E.F. "Uluslararası Önem Taşıyan Bir Akdeniz Limanının Gelişimi: Smyrna (1700-1914)", İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? İçinde ss. 27-57.

bulabilen bu yeni nüfus kitlesi için İzmir, giderek vazgeçilmez bir kent haline bürünecektir.

19. Yüzyılın ikinci yarısında dışarıya gönderilen ürünlerin üzüm ve incir gibi lüks yiyecek maddelerine dönüşmesi, buna tütünün eklenmesi, pamuğun ihraç metaı haline gelmesi, bunların gemilerle ihraç için ilk işleme ameliyesine tabi tutulması gereği, bu ticaretin hacmi dolayısıyla kredi, işletme depolama için gereken örgütler, ulaşım ve haberleşme gerekleri yepyeni ve eskisi ile ilişkisi olmayan bir düzen ve yerleşme şekli getiriyordu. Önemli olan bu yeni ilişkiler gelişip yerleşirken, dış ticaretle ilgili olmayan diğer fonksiyonlar yani imalat, perakende satış, idare-kontrol ve benzerleri hemen hiç değişmiyordu. Merkez hem şehirle hem bölge ile iki yarı düzeyde ve biçimde bütünleşiyor, bu da olduğu gibi mekâna aksediyordu. Mekânda ulaşım ve haberleşme yönünden en elverişli yerler çeşitli fonksiyonlar ve kurumlar arasında çekişme konusu oluyordu, 1880-90'lar İzmir'de güçlü bir rekabetin yer aldığı yıllardır⁶.

İzmir kentinin bu dönemde yaşadığı değişimin arkasında ise, ülkenin kendi iç dinamiklerinden çok daha fazla dış dinamiklerin etkisi söz konusuydu.

Şehirdeki büyük değişimi Reşat Kasaba beş nedene bağlıyor: 1. Batı Avrupa sanayilerinin hammadde, tarım ürünleri talebi artıyordu. 2. İngiltere yönetiminin Hindistan'a kesin yerleşmesi, Osmanlı topraklarının önemini öne çıkarıyordu. 3. İngiltere, ABD'den sağladığı bazı hammaddeler konusunda yeni arayışlar içine giriyordu. 4. Fransız İhtilali ve onu izleyen savaşlar Fransa'nın Yakındoğu'daki ticari çıkarlarından geçici olarak vazgeçmesine yol açıyordu. 5. Osmanlı'nın Rumeli eyaletleri, Ege kıyıları, İngilizlere Napolyon'un ticari ablukasını delip geçmek için en uygun yer olarak görünüyordu.⁷

1838 Ticaret Antlaşması ile sağlanan ayrıcalıklar ve ardından gelen Tanzimat ve Islahat fermanları sonrasında, yabancılar açısından Osmanlı ülkesinde ticaret yapmak büyük bir avantaj haline dönüşmüştü. Levantenler açısından Osmanlı ülkesi bir nevi cennet vatan görünümündeydi, çünkü burada yaşamalarına karşın tabi oldukları kanunlar farklıydı, dokunulmazlıkları söz konusuydu ve kendi

similar to the one in their home countries, within the dynamic structure of city life.

In the second half of the nineteenth century, as the products sent abroad mainly comprised of luxury items such as grapes and figs, and additionally tobacco, also as cotton became an export commodity, and as these were subjected to initial processing for export by shipping and due to the volume of this trade, the organizations needed for credits, management, storage and the requirements of transportation and communication brought a brand new approach of order and settlement that had nothing common with the previous one. The bottom line is that while these new relations were developing and settling down, other functions not related to foreign trade, that is, manufacturing, retail sales, administration/control and the like, were almost unchanged. The center was integrated with both the city and the region in two different levels and ways, and this was completely reflected in the space. The most convenient places in terms of transportation and communication in the urban space became a bone of contention in terms of various functions and between institutions. 1880s and 1890s were the years when there was an intense competition in İzmir.⁶

Serving as the driving force behind the change that the city of İzmir went through during this period were the external dynamics, rather than the internal dynamics of the country itself.

Reşat Kasaba attributes the dramatic change the city has undergone to five reasons: 1. The demand for raw materials and agricultural products of Western European industries was increasing. 2. The permanent settlement of the British rule in India highlighted the importance of the Ottoman lands. 3. Britain was in search of procuring new raw materials from the United States. 4. The French Revolution and the wars that followed it led France to temporarily abandon its commercial interests in the Near East. 5. The Rumelia provinces of the Ottoman Empire and the Aegean coast seemed to the British to be the most suitable place to break through Napoleon's commercial blockade.⁷

Upon the privileges granted by the Trade Treaty of 1838 and the subsequent Tanzimat and Islahat [Reform] edicts, it had become a great advantage for foreigners to trade in the Ottoman state. For Levantines, the Ottoman state was a kind of heavenly homeland, because although they lived here, the laws they were were subject to were different, they enjoyed immunity,

6 Kiray, s. 43.

7 Peker, ss. 97-98.

6 Kiray, s. 43.

7 Peker, ss. 97-98.



Şekil 30. Rıhtım 1900'lerin başı (19. Yüzyıl İzmir Fotoğrafları, s. 54).

Figure 30. The Quay, Early 1900s (Photos of 19th Century İzmir, p. 54).

büyükelçiliklerinin emirlerine, kontrollerine tabi olarak varlıklarını sürdürüyorlardı. Demiryolu ve liman birlikteliği, İzmir kentinin ekonomik açıdan hızla büyümesine ve bu büyümeyle beraber kentin yaşam alışkanlıklarının da değişmesine yol açacaktır.

İzmir rıhtımı, demiryolu, şehir içinde tramvay hattının varlığı gibi olgular dünya ile yakın ilişki içinde bulunan İzmir'i, modern dünyanın yaşam biçimi ile tanıştırmış ancak bu yaşam biçimi, üretim tarzlarını kapitalist üretim biçimlerine dönüştürmeye yetmemiştir. Diğer yandan bu haliyle bile İzmir, Osmanlı'nın Avrupa kapitalizmi ile ilişkiye giren en önemli bölgesi olmuştur⁸.

and they subsisted under the orders and control of their embassies. The union of the railway and the port had led to the rapid economic growth of the city of İzmir, and upon this growth, the lifestyle habits in the city had also changed.

The facts such as the İzmir pier, the railway, the presence of a tram line in the city introduced İzmir, which had already been in close contact with the world, to the lifestyle of the modern world, but this lifestyle was not enough to transform its modes of production into capitalist modes of production. On the other hand, even as it was, İzmir became the most important region of the Ottoman Empire that came into contact with European capitalism.⁸

8 Funda Barbaros, İzmir'de Sanayileşme, İzmir: EBSO 50. Yıl Yayını, 1995, s. 95.

8 Funda Barbaros, İzmir'de Sanayileşme, İzmir: EBSO 50. Yıl Yayını, 1995, s. 95.



Peker de demiryolu liman birlikteliğinin zaman içinde mekânda yer almasıyla büyümenin hızlandığını belirtmektedir.

Kemeraltı, yabancılara yönelik satışta ayrılaşmaya başlıyor; şehirdeki ticaretin yapısı adeta tabakalaşıyor. Şehrin kuzeyine kayan nüfusun genişleyen tüm kentsel hizmet türlerini görecektişyerleri burada bir bütünlük içinde oluşmaya başlıyor. Şehir yaşamında ticari tabakalaşmayı her iki mekânda satılan malların kalitesi, farklılaşması, fiyat düzeyi vb. değişkenler belirliyor. Şehirde Avrupa kökenli göçmen nüfusa hizmet verecek tiyatro, konser, müzikhol, otel, lokanta, şehir kulübü, içki salonlarının hepsi eski yerlerini bırakıyor, daha kuzeye doğru kayıyor. Kent sanki yeniden inşa ediliyor, burada yeni hayat her yönü ile kendini şehirle bütünleştiriyordu. Büyük değişim 1850'li yıllarda başladı, kesintiye uğramaksızın 1910'lı yıllara kadar Osmanlı hükümetinin denetim sınırlarının öncesinde gelişmesini sürdürdü⁹.

Peker also notes that the growth accelerated as co-existence of the railway with the port took place in the space over time.

Kemeraltı[Bazaar] was beginning to differentiate in sales to foreigners; the structure of trade in the city was almost stratified. The workplaces to provide all types of urban services to the increasing population moving to the north of the city began to co-exist here. The commercial stratification in city life was determined by variables such as the quality, differentiation, price level etc. of the goods sold in both places. Theaters, concert halls, music halls, hotels, restaurants, city clubs, drinking halls that served the immigrant population of European origin in the city, leaving their former places, all moved further north. It was as if the city was being rebuilt, a new way of life have been applied and integrated with the city in every aspect. The great change began in the 1850s and continued to develop within the control limits of the Ottoman government until 1910s, without being interrupted.⁹

Kent Sakinleri Bu Gelişmelerden Nasıl Etkilendi?

Yaratılan özgürlük ve güvenlik ortamı içerisinde Levanten aileler, toprak satın almaya ve yaşadıkları kentin içerisinde kendilerine özel bir dünyanın yaratılmasını sağladılar. Zenginleşme süreci gündelik hayata ve hayatın sürdürüleceği mekânların da yeniden biçimlendirilmesine yol açtı. Nuri Bilgin'e göre, bir grubun belirli bir mekânda yerleşmesi, bu mekânı bir yaşam alanı olarak dönüştürmesine ve inşa etmesine yol açmaktadır.

İnsan, belirli bir mekân parçasında, sadece bir yerde bulunma ve bir alan kaplamanın ötesinde, bir yaşam alanı inşa eder. Mekânda yer alış tarzı, aktif bir tarzdır ve bu tarz esas olarak mekânı kendisinin kılmaya, kendisi için görmeye dayanır... Bir grubun üyelerine yüklediği düşünce ve davranış normları, belirli yerlerde mekânsal ve tarihsel olarak derin bir şekilde demirlenmiş bir durumda bulunur. Bir grubun belirli bir çevreye/kente ilişkin sosyal temsilleri, bu grubun söz konusu yeri tanumasının ve bu yerle özdeşleşmesinin temel bir bileşkesidir¹⁰.

İzmir kentinin 19. Yüzyıl'ın son çeyreğinde yaşadığı dönüşüm süreci, hem mekânların yeniden şekillendirilmesine yansdı, hem de bireylerin gündelik yaşam alışkanlıklarının farklılaşması sonucunu doğurdu.

1890'lı yıllara gelindiğinde, mülkiyet ve varlığın toplumsal sınıflaşmanın belirleyicisi durumuna geldiği İzmir'de, üç ayrı sınıfdikkati çekmektedir. Bunlardan birincisi, yabancı sermaye ile bütünleşmiş, gayr-i Müslim ticaret ve sermaye çevresiydi. Bu sınıf, toplumda yüksek gelir düzeyine sahip ve kozmopolit bir yaşam biçimini temsil ediyordu. İkincisi, küçükbürokratlar, Müslüman ticaret kesimi ve eşraftı. Bu sınıf, kapitalizmi ve batıya açılmayı kabul etmesine karşın, birinci kesimin yaşantısına karşı idi. Üçüncüsü ise, kapitalist oluşuma ayak uyduramayan küçük zanaatkârlar, yani el emeği üretim yapan sınıftı. Bu üç kesim, İzmir'in değişik semtlerinde, gelir durumlarını yansıtır biçimde yer almışlardı. İzmir'in ticari ilişkilere bağlı olarak değişen bu dağılımı, 1890'lı yıllarda rayına oturmuş ve bu düzen Cumhuriyet dönemi başlangıcına, daha doğrusu 1922 yangınına kadar sürmüştür¹¹.

How Were the Residents Affected by These Developments?

In the environment of freedom and security created, Levantine families had been able to purchase land and create a world of their own in the city they lived. The process of enrichment had led to the reformation of daily life and the spaces where life would be maintained. According to Nuri Bilgin, the settlement of a social group in a certain place leads it to transform and build this place as a living space.

People build a living space in a particular part of space, beyond just being in any place, or occupying a portion of space. The manner of taking place in a space is an active kind of manner, and this manner is primarily based on making the space one's own, taking it for granted... The norms of thought and behavior that a social group imposes upon its members are deeply anchored spatially and historically in certain spaces. The social representations of a group in relation to a particular environment/city are an essential component of the recognition and identification of this group with the place in question.¹⁰

The transformation process the city of İzmir underwent in the last quarter of the nineteenth century was reflected in the reshaping of spaces and resulted in the differntiation of daily habits that individuals have in life.

By the 1890s, in İzmir, where property and wealth had become the determinants of social classification, three separate classes became prominent. The first one was the non-Muslim trader and financier circles integrated with foreign capital. This class represented a high-income and cosmopolitan way of life in society. The second one, petty bureaucrats, comprised of the notables of Muslim trader segment, despite accepting capitalism and opening up to the West, was against the lifestyle of the aforementioned section. And the third one was the petty producers, or artisans who lagged behind the capitalist formation, that is, the manual labor class. These three sections were located in different districts of İzmir, each reflecting their income status. Changing depending on commercial relations, this distribution within İzmir was put on the right track in the 1890s, and this order lasted until the beginning of the Republican period, to be more exact, until the fire of 1922.¹¹

10 Nuri Bilgin, Tarih ve Kolektif Bellek, İstanbul: Bağlam Yayınları, 2013, ss. 134-142.

11 Barbaros, ss. 59-60.

10 Nuri Bilgin, Tarih ve Kolektif Bellek, İstanbul: Bağlam Yayınları, 2013, ss. 134-142.

11 Barbaros, ss. 59-60.

Zenginleşme süreci bankaların, sigorta şirketlerinin ve ardından bu iki kurumun başta yazışmaları olmak üzere, şehir içerisinde seyahat organizasyonlarını ve bu yapı ile ilintili pek çok organizasyonun kurumsallaşması ile sonuçlanmıştır.

Ticaret de artık kendi içinde farklılaşmış ve örgütlenmiş görünüyor. En büyük ihracatçılar, bankalarla sigortacılarla ve dış ticaret çevreleri ile en iyi temas kuran yabancı tüccarlar ve onların şirketleri oluyordu. Hepsi yabancı olan bankaların, havagazi, tramvay, rıhtım ve demiryolları şirketlerinin yabancı müdürleri ile yabancı büyük tüccarlar, İzmir şehrine akıtılan artık ürün kontrolünde birbirlerini destekleyerek çok önemli roller oynuyorlar. Ayrıca gerekli bilgiler ve dayanışma temini için bir ticaret odası örgütünün 1885'te, sonra bir zahire borsası ile (1886) daha genel bir ticaret ve sanayi borsasının da kurulduğunu görüyoruz. İzmir'de yerleşen banka, borsa gibi daha gelişmiş örgütleri gerekli hale getiren ticaret ve ticaretle ilgili düzenin ve limanın ticari bakımdan rantabl olabilmesi, yeterli bir haberleşmenin sağlanmasını da gerektirmekte idi. Bölgeden dışarı aktarılacak artık ürünün önce yerinin, miktarının tayini ve değerlendirmesi ve ancak ondan sonra ulaştırılması zorunlu idi¹².

Bu devrede merkezleri yabancı ülkelerde olmak üzere, yedi banka ve dört büyük sigorta şirketi İzmir'de iş görmekteydi ki, bankalar; Osmanlı Bankası, Selanik Bankası, Atina Bankası, Midilli Bankası, Credit Lyonnais, Anadolu Bankası (Fransız), Deutche Orient Bankası; sigorta şirketleri ise, İzmir Osmanlı Sigortası, Union Française, Le Fenic Espanol ve Adriatica Sigorta şirketi idi. Burada dikkat çekici olan husus ise, ulaşımdan haberleşmeye kadar yeni bir düzen ortaya çıkarken, eski düzenin tamamen ortadan kaybolmuyor oluşu ve adeta ikili bir yapının varlığını sürdürmesidir.

Georgelin, "Smyrna'nın Sonu" isimli çalışmasında bu süreçte yaşananlar konusunda son derece etkili bir tespitte bulunmaktadır: "Bir yerin imajın nasıl üretileceğini, imajın üretimine ve yayılmasına karar verenler tayin etmekteydi"¹³. Dönemin İzmir'i ni anlatan fotoğraflarda aynı bölgeler içerisinde neredeyse birbirlerinden yüz seksen derece farklı hayat tarzları ve zaman dilimleri görülmektedir. Bir

The process of enrichment resulted in the institutionalization of banks, insurance companies -especially thanks to the correspondence of these two institutions- and then travel organizations within the city, as well as many organizations related to this structure.

At that time, commerce also seemed to be differentiated and organized within itself. The largest exporters were foreign merchants and their companies, who had the best networking opportunities with banks, insurers and international trader circles. Foreign directors of banks, gas, tram, dock and railways companies, all of which were foreign, as well as foreign large traders were playing very important roles, supporting each other in controlling the residual products channeled into the city of İzmir. Likewise, it is seen that a chamber of commerce organization was established in 1885, then a grain exchange (1886) and a broad-based commercial and industrial stock exchange were also established in order to provide the necessary information and solidarity. In order for the trading system and the port to be commercially profitable, which made the more advanced organizations such as banks and stock exchanges established in İzmir necessary, it was also essential to provide adequate communication. It was obligatory to determine and evaluate the location and quantity of the residual products available to be exported from the region firstly, then, and only then to deliver them.¹²

At this stage, seven banks and four big insurance companies were operating in İzmir, of which headquarters were in foreign countries, which are the Ottoman Bank, the Bank of Thessaloniki, the Bank of Athens, Mytilene Bank, Credit Lyonnais, the Bank of Anatolia (French), Deutsche Orient Bank, İzmir branch of Ottoman Insurance, Union Française, Le Fenic Espanol and Adriatica Insurance company. The remarkable point here is that while a new system had been emerging from transportation to communication, the old system had not completely disappeared and almost a dual structure subsisted.

In his work "Smyrna'nın Sonu" [The End of Smyrna], Georgelin makes an extremely impressive observation about the experiences in that process: "Those who agreed upon the image of a place to be made and disseminated were the ones determining how that image would be produced."¹³ In the photographs showing İzmir at that time, lifestyles and time periods almost diametrically opposed to each other in the same area can be seen. On the one hand, there was modern life

12 Kıray, ss. 28-29.

13 Georgelin, s. 65.

12 Kıray, ss. 28-29.

13 Georgelin, s. 65.



Şekil 31. Gümrük Depoları 1880'ler (19. Yüzyıl İzmir Fotoğrafları, s. 58).

Figure 31. Customs Warehouses 1880s (Photos of 19th Century İzmir, p. 58)

tarafı söz konusu zenginliğin gösterişçi tüketim yoluyla yansıtıldığı mekânlardan akseden modern hayat; öte tarafta ise, geleneksel yaşam tarzı. Aslında söz konusu fotoğrafların sosyolojik açıdan incelenmesi bile yaşanan farklılığın ve bu farklılığa konu olan yaşam tarzları arasındaki başkalığı anlamamıza yol açabilecektir. Levanten nüfusun yaşadığı bölgelerde inşa edilen modern hayat bir anlamda, Avrupa'nın pek çok kentindeki benzerleri ile yarışabilecek bir nitelik arz etmektedir. Buca ve Bornova bu açıdan üst düzey bir zenginliğin ve bu zenginlikle ilişkili boş zaman aktivitelerinin de dolaşıma sokulabildiği mekânsal örneklerdir. Kordon bir anlamda eğlence yaşamının yansıtıldığı örnekleri bünyesinde barındırmakta ve kırsal mesire/gezinti yerleri dikkat çekmektedir. İzmir'in bu yüzü bu kente gelen bütün seyyahların dikkatini çekmiştir. Zeroualı'ya göre, Smyrna hiç tartışmasız Doğu'nun tek sosyal şehridir. Bir Avrupalının kendi vatanından ve ülkesini hatırlatan adet ve alışkanlıklardan bir yansı bulabileceği tek yerdir... Smyrna bir 'küçük Paris olmanın ötesinde, yalnızca bazı Batılı kültürel modelleri benimsemekle kalmamış ama gerçekten sürekli yeniden şekillenen coğrafi ve tarihsel bir uzamın sanat ve zevklerinin iç içe geçtiği bir pota olarak işlev görmüştür.¹⁴

mirroring the spaces where the wealth aforementioned was reflected through conspicuous consumption; on the other hand, a traditional lifestyle. Actually, even a sociological examination of the photographs at issue may lead us to understand the dissimilarity between the difference experienced and the lifestyles that were contingent on this difference. Modern life built in the regions inhabited by the Levantine population, in a sense, had the quality measured up to compete with its counterparts in many European cities. In this respect, Buca and Bornova were places with spatial exemplifications where a top-tier wealth and leisure activities associated with this wealth could also be put in circulation. In a sense, Kordon Street included examples of entertainment life was reflected, and promenades/promenades in the countryside were attracting attention. This side of İzmir had attracted the attention of all travellers who had come to this city. According to Zeroualı, Smyrna was unquestionably the only social city of the East. It was the only place where a European can find a reflection of his/her homeland, customs and habits that remind him/her of his/her country... Beyond being a "little Paris", Smyrna has not only adopted some Western cultural models, but has actually functioned as a melting pot in which the arts and tastes of a geographical and historical space constantly being reshaped were intertwined.¹⁴

14 B. Zeroualı, "Sanat ve Eğlence Kavşağı", İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? İçinde, ss. 162-181.

14 Zeroualı, "Sanat ve Eğlence Kavşağı", İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? İçinde, ss. 162-181.



Bülent Şenocak ise, İzmir için “Levantın Yıldızı” ifadesini kullanacaktır. “İzmir’e gelen birçok gezgin, gezi notlarında İzmir’den; Levant’ın baş şehri, Levant’ın en parlak ticaret şehri, Levant’ın en önemli şehri, Levant’ın en önemli ticaret merkezi, Levant’ın incisi, Anadolu kıyılarının Marsilya’sı, Küçük Asya’nın kıyısında bir Marsilya diye bahsetmişlerdi... 19. Yüzyılın başlarında İzmir batılıların gözünde Petit Paris’dir”¹⁵.

İzmir’in bu kendine has özelliklerini, 19. Yüzyıl başlarında İzmir ve İzmirliileri, özellikle de Levanten sosyetesini Rauf Beyru şu şekilde aktarmaktadır; “İzmir ister öğrenmek ister eğlenmek amacıyla olsun, seyahat eden bir yabancı için kalınabilecek en iyi yerdir. Kentin içinde ve sayfiye alanlarında her türlü eğlenceyi bulabileceğiniz hoş bir toplulukla karşılaşacaksınız”¹⁶.

Bülent Şenocak has used the term “the Star of the Levant” for İzmir. *Many travellers who came to İzmir has mentioned İzmir in their travel notes as the capital of the Levant, the brightest commercial city of the Levant, the most important city of the Levant, the most important commercial center of the Levant, the pearl of the Levant, or Anatolian Marseille, a Marseille on the coast of Asia Minor... At the beginning of the nineteenth century, İzmir was Petit Paris in the eyes of the Westeners.*¹⁵

Rauf Beyru has described these distinctive features of İzmir, İzmir and its people, especially the Levantine high society, at the beginning of the nineteenth century as follows; “İzmir was the best place to stay for a travelling foreigner, whether it was for learning, or for having fun. One would encounter a pleasant community where one may find all forms of entertainment in the city and summer resorts.”¹⁶

15 Bülent Şenocak, *Levantın Yıldızı İzmir*, İzmir: Şenocak Yayınları, 2003, s. 13.

16 Rauf Beyru, “19.Yüzyılın İlk Yarısında İzmir’de Sosyal Yaşam”, *Üç İzmir içinde* (Der.) Enis Batur, İstanbul: YKY, 1992, s. 158.

15 Bülent Şenocak, *Levantın Yıldızı İzmir*, İzmir: Şenocak Yayınları, 2003, s. 13.

16 Rauf Beyru, “19.Yüzyılın İlk Yarısında İzmir’de Sosyal Yaşam”, *Üç İzmir içinde* (Der.) Enis Batur, İstanbul: YKY, 1992, s. 158.

Dekorun Arka Yüzü- Marie Carmen Smyrnelis

Marie Carmen Smyrnelis, "Dekorun Arka Yüzü" ismini verdiği makalesinde, İzmir'de yaşananlara dair son derece ilginç bir yaklaşıma vurguda bulunur. Ona göre dekorun arka yüzünü, 19. Yüzyıl Avrupalı seyyahlarının Doğu'nun küçük Paris'inden uzak bir Smyrna'yı, güzel evleri ve çok sayıdaki çeşitli sosyal mekânlarıyla bu Yüzyılın ikinci yarısında sahip olduğu modern alt yapılar ve büyütülmüş, yenilenmiş rıhtımlarıyla birlikte en kolay bir şekilde gösterdiği cephesinden uzak olan arka yüzünü kavramak kolay değildir. Avrupalı seyyahlar bu kesime ille de rastlamazlar, çoğu zaman görmek istedikleri şehri, özellikle belli bir 'Doğu Şehri' imgesini keşfetmeyi tercih ederler.

Bir yanda Avrupa'dan gelmiş en modern donanım ve hizmetlerle Batılılaşmış bir dış görünüşe sahip mağazalarıyla Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa'nın dört bir yanından gelme malların çokluğuyla 19. Yüzyılın ortasından beri deniz kıyısındaki kafe ve restoran sakinlerine sunduğu Avrupalı zevklere uygun tüketim nesnelereyle (punch, dondurma, vs.) ya da entelektüel ve kültürel yaşamın yoğunluğuyla hatta sakinlerinin bir bölümünün Avrupalı kılık kıyafetiyle Paris'le ya da herhangi bir Avrupa şehriyle kıyaslanabilir (Smyrna'yı Cenova ya da Marsilya gibi Akdeniz limanlarıyla karşılaştıranlar çoktur) bir şehir. Diğer tarafta, arkaik kaldığını düşündükleri şehir; çünkü hala bir başka çağın ulaşım araçları kullanılmaktadır (malları taşımak için develer, insanları taşımak için eşekler). Batılı tüketim malları, eğlence ve modalar ancak kısmen benimsenmiş, hatta reddedilmiştir; pazarların içinde ve yakınının da ve her mahallede bulunan (genellikle küçük ve karanlık) mütevazı kahvehanelerde kahve şerbet içmeye devam etmek, nargile içmek tercih edilmektedir. Keza fes, türban ve geleneksel giysiler giymekten vazgeçilmemektedir. Bu Avrupalı gözlemcilerin genellikle düzenlenmiş rıhtımlarda tramvay ile deve kervanlarının yan yana varlığıyla özetlediği, böylece onların gözündeki Doğu şehrine dair belli bir klişeyi güçlendiren bir karşıtlık. Çok sayıda Smyrna sakini Batılı kostümleri benimsemeyi tercih etse de ve 19. Yüzyıl sonu ile 20. Yüzyıl başında bu şekilde giyinerek rıhtımlar boyunca ya da Frenk sokağında kasıla kasıla yürüse de, şehrin içinde bunu yapanların sayısı çok azdır, hatta hiç yoktur... Sakinlerinin gündelik yaşamı

The Back Side of the Decoration – Marie Carmen Smyrnelis

Marie Carmen Smyrnelis, in her article titled "The Back Side of the Decoration", has emphasized an extremely interesting approach to what had been happening in İzmir. In her opinion, it is not easy to grasp the back side of the decoration, the city of Smyrna unlike the 'Little Paris of the East' as defined by the European travellers of the nineteenth century, the back side of it, remote from the façade which was readily shown by its beautiful houses and many different social spaces, modern infrastructure and enlarged, renovated docks it had in the second half of that century. European travellers did not necessarily come across this section, they often preferred to explore the city they wanted to see, especially a certain image of "Eastern City".

On the one hand, with its westernized stores thanks to the most modern equipment and services taken from Europe, with the abundance of goods coming from all across the Ottoman Empire and Europe, it had been a city offering its residents cafes and restaurants on the seashore since the middle of the nineteenth century, with consumption objects corresponding European tastes (punch, ice-cream etc.) or a city comparable to Paris or any other European city (there are many who compare Smyrna with Mediterranean ports such as Genoa or Marseille) with the intensity of intellectual and cultural life and even the European appearance of some of its inhabitants. And on the other hand, it had been a city, which was considered archaic, since the means of transportation left from another era were still in use (camels for transporting goods, donkeys for transporting people). Western consumer goods, entertainment and trends were only partially adopted, or even rejected; it was preferable to hold onto the habits of drinking coffee, sherbet and smoking hookah in modest (usually small and dark) coffehouses located in the markets or around them, in every neighborhood. Similarly, wearing fez, turban or traditional clothes were not necessarily given up. This was a contrast with which European observers usually epitomized the presence of trams and camel caravans side by side at the arranged docks, thereby reinforcing a certain stereotype of the Eastern city in their eyes. Although many residents of Smyrna preferred to adopt Western style clothing and swaggered along the docks or along Frank Street in the late nineteenth century and early twentieth century dressed this way, few, if not at all, did so in the city... In their daily lives, Smyrna was neither exclusively

içinde Smyrna ne yalnızca Doğuludur (tabii eğer bunun için bir anlamı varsa), ne de tamamen Avrupalı. Ne bütünüyle kendi içine kapanacaktır, ne de Batıdan gelen her şeyi içine alacaktır. Aynı anda bütün bunlar olacaktır ¹⁷.

Peker, İzmir kentinin yaşadığı dönüşüm süreci içerisinde, kentin içinde ortaya çıkan yeni alışkanlıkların ve yaşam biçiminin yarattığı etkiyi şu cümlelerle ortaya koymaktadır.

Ata binme, at sporları, at yarışı için Buca'da hipodrom, Levantenlerin geleneksel sporu için Bornova'da spor yerleşkesi, tiyatro oyunlarının sergilenmesi, müzik dinletisi için (şimdiki Efes Oteli ile Atatürk heykelinin bulunduğu alana) büyük sanat binası mekânda yapılandırılıyordu. Kordon'da Avrupa ölçüsünde yeme, içme, eğlence yerleri; tertemiz salonları, süslü bahçeleri, canlı müzik yapan orkestraları cinsiyet farkı gözetmeksizin yeni iş bölgesi çalışanlarına hizmet sunuyordu. Yeni mekânda eğlenceye dönük yerler ile konut yerleşkesinde verilen partiler için oluşturulan alanlar, sınıfsal farklılaşmanın göstergesi olarak karşımıza çıkıyor. Burada artık söz konusu olan Paris atmosferi, onun eğlenceleri, gösterileri, tek sözcükle çalkantısı değil, daha çok bir Güney Avrupa ülkesinin dingin ve yumuşak yaşantısıdır. Kafenin adı bizi alıp İtalya'ya götürürken, şık kızlar Yunanistan'a götürürler... Burada herkes Avrupa'nın rahatlığını, konforunu tadabilmekte, Doğu'nun gök kubbesi altında Avrupalı bir yaşantı sürdürebiliyordu. Burada dans edebiliyor, her türlü banka, ticaret, sigorta işleri görüşülüyordu. Paris'te olduğu gibi para varsa, eğlence, balo, tiyatro vardır: Paris'in zevki, zenginliği burada paylaşılıyordu ¹⁸.

Eastern (whatever it means), nor completely European, according to the opinion of its inhabitants. It would not completely be closed in on itself, nor would it incorporate everything coming from the West. All this would be happening concurrently. ¹⁷

Peker has revealed the impact of the new habits and lifestyle that have emerged in the city during the transformation process experienced in the city of İzmir in the following sentences.

A hippodrome in Buca for horse riding, horse sports and horse racing, a sport campus in Bornova for the traditional sport of the Levantines, an edifice for theatrical performances and music concerts and recitals (in the area where today Efes Hotel and the statue of Atatürk are located) were constructed within the space. Along Kordon, there were eating, drinking and entertainment places on a European scale; neat halls, elaborate gardens, orchestras performing live music, offering services to employees of the new business district regardless of their gender. The places intended for entertainment in the new space and the areas created for parties held in the residential campus appear as an indicator of class differentiation. What was in question here was no longer the atmosphere of Paris, its entertainments, shows, or in a word, its bustle, but rather the tranquil and soft life of a Southern European country. The name of a cafe would take us to Italy, while stylish girls would take us to Greece... Here everyone was able to taste the comfort and convenience of Europe, and to lead a European way of life under the sky dome of the East. One could dance here; or make business discussions of all kinds such as banking, trade, insurance. As in Paris, if there was money, there was also entertainment, proms, theaters: The enjoyment and wealth of Paris were experienced in here. ¹⁸

17 Smyrnelis, "Öndeyiş: Tarihini Arayan Şehir", İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? İçinde, ss. 205-207.

18 Günver Güneş, "Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla İzmir'de Futbol", Toplumsal Tarih, 24/142, 2005, ss. 67-68.

17 Smyrnelis, "Öndeyiş: Tarihini Arayan Şehir", İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? İçinde, ss. 205-207.

18 Peker, s. 142.



Şekil 32. Smyrna FC yada diğer adıyla Bournabat Football and Rugby Club, 1894.

Figure 32. Smyrna FC or Bournabat Football and Rugby Club, 1894 .

İzmir Kentindeki Modern Spor Aktiviteleri

Modern anlamda sporun ortaya çıkışı sanayi devrimi sonrasında rastlamaktadır. Bu açıdan modern spor dallarının büyük çoğunluğunun 19. Yüzyıl'ın ikinci yarısından itibaren, sanayi devrimini ilk gerçekleştiren ülke olan İngiltere'de başlaması ve buradan tüm dünyaya ihraç edilmesi de tesadüf değildir. Boş zaman kavramının oluşmasının ardından, gündelik hayat içerisinde spor yapma pratikleri başlayacak ve bu pratikler de yine ilk kez sanayi devriminin ardından kentlerde yaşayan insanlar tarafından yapılacaktır. İzmir kentinin kapitalist dünya ile eklenmesinin ardından kentin zenginleşmeye başlaması, hem kentin içerisinde mekânsal anlamda büyük bir dönüşüm sürecini başlatmış, hem de bu yeni mekânlarla birlikte yepyeni alanlarda faaliyetler baş göstermeye başlanmıştır. Kentin içerisinde sanatsal aktivitelerin çoğalmaya başlaması, sportif etkinliklerin icra edilmesi yine bu dönemin ürünleridir.

İzmir'de ikamet eden La Fontaine ailesinin ileri gelenleri, kentteki diğer İngiliz ailelerinin de katılımıyla 1894 yılında 'Bournabat Football and Rugby Club' adıyla bir futbol ve rugby kulübü kurdular ve bu tarihten itibaren faaliyetlerini belirli bir organizasyon ve disiplin içerisinde, bu kulüp çatısı altında yürüttüler. Bournabat Football and Rugby Club, Türkiye'de resmi nizamnamesi ve tüzüğü ile oluşmuş ilk futbol takımıydı. Kulübün kurucuları arasında Arthur Whittall, James La Fontaine, Edwin Whittall, Frank Whittall, Edwin Giraud, Henry Joly, Richard La Fontaine gibi İngiliz ve Fransız tabiiyetinde bulunan birkaç sporcu genç yer alıyordu¹⁹.

Futbolun, İzmir'de yaygınlaşmasının ardından, kent içinde büyük bir nüfus oranına sahip olan Rumlar da bu spor dalına ilgi duymaya başlamışlar ve Apollon ile Panionion kulüpleri aracılığıyla İzmir futboluna katkıda bulunmuşlardır. 1890 yılında kurulan Panionion Jimnastik Kulübü'nün atletizm-futbol-su sporları-yüzme ve eskrim sporlarıyla uğraşan beş yüz kişiyi bir araya getirmeyi başardığını ve 1896 yılından itibaren Panionion oyunlarını 7000 kişilik stadyumunda düzenlediği vurgulanmaktadır²⁰.

Modern Sport Activities in the City of İzmir

The emergence of sports in the modern sense occurred in the wake of the industrial revolution. In this respect, it is also no coincidence that most of the branches of modern sports developed in the UK, the country that the industrial revolution first began, from the second half of the nineteenth century and were exported from there to the whole world. After the formation of the concept of leisure time, the practice of playing sports in daily life was to begin, and these practices were also to be carried out for the first time by people living in cities following the industrial revolution. The enrichment of the city, which began after the articulating process of the city of İzmir with the capitalist world, initiated a major spatial transformation process in the city, and along with these new spaces, activities began to emerge in brand new areas. The increase in artistic activities in the city, the performance of sports activities were also outcomes of this period.

With the participation of other British families in the city, the notables of the La Fontaine family residing in İzmir founded a football and rugby club called 'Bournabat Football and Rugby Club' in 1894, and as of this date on, conducted their activities under the roof of this club under one organization and discipline. Bournabat Football and Rugby Club was the first football team to be formed in Turkey with its official regulations and by-laws. Among the founders of the club were several young athletes of British and French origin, such as Arthur Whittall, James La Fontaine, Edwin Whittall, Frank Whittall, Edwin Giraud, Henry Joly and Richard La Fontaine¹⁹

After the spread of football in İzmir, Greeks of Turkish nationality, who had a large population in the city, also became interested in this sport and contributed to İzmir football through the Apollo and Panionion clubs. It has been emphasized that the Panionion Gymnastics Club, founded in 1890, managed to bring together five hundred people engaged in the sports of athletics, football, water sports, swimming and fencing, and as of 1896, the Panionion games were held in its stadium with a capacity of 7000 people.²⁰



Şekil 33.
Figure 33.

Bornova'da futbolun ilk oynandığı yere ilişkin heykel

A Statue of the place where the first recorded football match was played in Bornova

19 Peker, s. 142.

20 Engin Berber, Sancılı Yıllar: 1918-1922, Mütareke ve Yunan İşgali Döneminde İzmir Sancağı, Ankara: Ayraç Yayınları, 1997, s. 345.

19 Günver Güneş, "Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla İzmir'de Futbol", Toplumsal Tarih, 24/142, 2005, ss. 67-68.

20 Engin Berber, Sancılı Yıllar: 1918-1922, Mütareke ve Yunan İşgali Döneminde İzmir Sancağı, Ankara: Ayraç Yayınları, 1997, s. 345.

Andreas Baltas'ın, İzmir'in spor tarihine katkıda bulunan bir çalışmasından, İzmir kentinde 1896 yılında bir bisiklet yolunun inşa edilmeye başlandığını öğreniyoruz. Üstelik bu yolun yapımı için izlenen yöntem de son derece ilgi çekicidir. İzmir'deki Rum burjuvazisinin tıpkı Avrupa'daki benzerlerinde olduğu gibi, boş zamanlarında kırsal alanlara geziler düzenlemek, idman yapmak ve seyahatler düzenlemek gibi etkinlikleri de, bu dönem içerisinde hayata geçirmiş oldukları aynı çalışmadan anlaşılmaktadır.

1898 yılında İzmir ve çevresinde Jimnastik severler ve Kordelio tarafında inşa edilmiş üç stat, Bornova ile Punta (Alsancak) arasında bir bisiklet yolu mevcuttu... Avrupa ve Amerika'da bisikletin hızlı gelişimi nedeniyle İzmir'in Jimnastik Severler Kulübü (Sporting Club) 1896 yılı Ekim ayında kendilerini spora adanmış üyeleri için bir bisiklet yolu yapmaya karar vermişti ve böylelikle şehrin bütün milletlerinden oluşan elli üyelik bir kayıt listesi açmışlardı. Başkan Gifrai'nin girişimleriyle Jimnastik Severlerin üyeleri Alsancak'ın yanındaki İzmir rıhtımına (Ke) 'Velodromio' isminde bir bisiklet yolu yapmaya karar vermişlerdi. Gerekli alan Gifrai tarafından üç yıllığına ücretsiz devredilmişti ve bu karara dair giderler, her biri üç lira değerinde satışa çıkartılan hisse senetleriyle karşılanmıştı. Bu hisse senetlerinden elli tanesi Gifrai tarafından bizzat satın alınmıştır. Ücretini ödemesi durumunda bisiklet yoluna üye olmayanlar da kullanım hakkı kazanacaktı. Tesislerin planlanması ise, Fransız mimar Disco'ya verilmişti²¹.

Aslında bu dönem, hem dünyada yaşanan gelişmelerin Osmanlı ülkesine gelişen burjuvazi aracılığıyla yansdığı, hem de eğitim kurumları ve okullar aracılığıyla yepyeni bir bakış açısının hâkim olmaya başladığı bir sürecin etkilerinin derinden hissedildiği, uygulamaların karşılık bulduğu bir süreci de bünyesinde barındırmaktadır. Düzenlenen Panionion oyunlarının arka planındaki ideolojik yaklaşımları da göz ardı etmemek durumundayız. Ancak yine de yaklaşık otuz yıl boyunca düzenli olarak gerçekleştirilen ve son derece önemli katkılar yapan bir organizasyonun söz konusu olduğunu da unutmamalıyız. Hem Levanten ailelerin hem de kentin içerisinde zenginleşen Rum, Ermeni ve Yahudi ailelerin modern dönemin spor dalları ile kurmuş oldukları bağlantı, kentin zenginliğinden ayırt edilemez bir durumu ortaya koymaktadır.

From a study by Andreas Baltas, which has contributed to the sports history of İzmir, we learn that a bicycle path began to be built in the city of İzmir in 1896. Furthermore, the method used in the construction of this road is also of great interest. It is also understood from this study that the Greek bourgeoisie in İzmir, just like their counterparts in Europe, put some spare time activities such as organizing trips to rural areas, exercising, or making journeys into practice during this period.

In 1898, in İzmir and its surroundings, there were three stadiums built by Gymnastics lovers in Kordelio, and a bicycle path between Bornova and Punta (Alsancak). Due to the rapid development of cycling in Europe and America, the Gymnastics Lovers Club of İzmir (Sporting Club) had decided to build a bicycle path for its members who were dedicated to sports in October 1896, and thus they had opened a fifty-member registration list consisting of all nationalities of the city. At the initiative of President Gifrai, members of the Gymnastics Lovers Club decided to build a bicycle path called 'Velodromio' on the İzmir quay (Ke) next to Alsancak. The required space was transferred free of charge by Gifrai for three years, and the expenses related to this resolution were covered by shares put up for sale for three liras each. Fifty of these shares were purchased by Gifrai himself. Providing that they paid the fee, those who were not members of the bike path would also be entitled to use it. And the planning of the facilities was entrusted to the French architect Disco²¹

In fact, this period also included a process that the developments in the world were reflected in the Ottoman state through bourgeoisie developing in here and that effects of a process, which was pervaded with a whole new perspective through schools and educational institutions began to be felt intensely and that the practices were blossomed forth. Also, we should not ignore the ideological approaches in the background of the Panionion games held. Nevertheless, we should also not forget that it had been an organization that was held regularly for about thirty years and that made extremely significant contributions. The connection established by both Levantine families and the Greek, Armenian and Jewish families that had become wealthy in the city with the sport branches of the modern period reveals a situation indistinguishable from the wealth of the city.

21 Andreas Baltas, İzmir'in Spor ve Toplumsal Tarihinde Rum Spor Kulüpleri:1890-1922, Çev. Hamit Sakallı, İzmir: Yakın Kitabevi, 2021, s. 78.

21 Andreas Baltas, İzmir'in Spor ve Toplumsal Tarihinde Rum Spor Kulüpleri:1890-1922, Çev. Hamit Sakallı, İzmir: Yakın Kitabevi, 2021, s. 78.

Ayrıcalıkların Yok Oluşu ve Sonrası

Bir liman kenti olarak İzmir'in yaratmış olduğu zenginliğin sonucunda 1922 yılına gelindiğinde, İzmir adeta bir Levanten kolonisi görünümündedir. Şehirde çok sayıda ticari işletme, eğitim-sağlık kurumları, diplomatik temsilcilikler bulunmaktadır. Sermaye sahipleri açısından Osmanlı ya da Yunan yönetimlerinin varlığından çok, kentin kozmopolit yapısının sürdürülmesi önem taşımaktadır. Bu ruh halı 9 Eylül 1922'de Türk askerlerinin İzmir'i geri almasından 13 Eylül tarihinde başlayacak olan büyük yangına kadar sürecektir. Beş gün süren yangınla Levantenlerin kozmopolit İzmir rüyaları sona erecektir. *"İzmir yangını Levantenlerin İzmir'deki kaderini tayin etti. Levantenlerin küçük dünyasının ve Levantenlere özgü liman ticaretinin şehirden silinmesinin sorumlusu bu olaydır. Frenk İzmir'in hemen hemen tamamı alevlere kurban gitti"*²². Mümtaz Peker, savaş öncesi Levanten nüfusun % 98'lik kısmının kentten ayrıldığını belirtmektedir. *"Kentin yeni iş bölgesinde günlerce süren yangın, kentin 200 yıldan fazla zaman boyunca mekânda oluşan varlığını birden yok etti. Yunanistan'la yapılan nüfus değişimi sonucu burayı yurt bellemiş olan Rumlar zorunlu göçe tabi tutuldu. Bu gelişmelerin sonucu İzmir gerek nüfus (% 40-45) gerekse ekonomik faaliyet (% 80) açısından büyük ölçekte küçüldü"*²³.

Alp Yücel Kaya da yaşanan gelişmelerin ardından Cumhuriyet rejiminin öncelikleri ile İzmir kenti arasındaki farklılıklara vurguda bulunur. Ona göre merkezi iktidarla şehir arasında ortaya çıkan gerilim, cumhuriyetin devletçi iktisat politikalarına Smyrnalıların muhalefet söyleminde kendini göstermektedir.

Dış dünyaya bu kapanma ve hem kültürel hem iktisadi bakımdan tecrit koşullarında İzmir liman şehir niteliğini yitirmeye başlar. Bununla birlikte, merkezi iktidar karşısında Yüzyıllar boyunca oluşturduğu özerkliğini ve ulus-devlet içindeki ayrı konumunu korumak ister. 'Gâvur İzmir' olarak adlandırılmaya devam etse de deyim artık 19. Yüzyıldaki anlamını taşımamaktadır: İzmir artık zındıktır, çünkü merkezi iktidara inanmamaktadır. 1930'lu yıllar onun zındıklığını güçlendirir. İktisadi bilgi ve becerinin şehirden kaçışı, liman şehri niteliğini yitirmesi, dünya ekonomisinin yeni koşulları karşısında dönüşme imkânsızlığı, merkezi iktidara politik muhalefet; bütün bunlar hareketsizliğin kaynağıdır. Ulusal ve uluslararası ekonomide daha fazla yer alma

The Fading Away of Privileges and its Aftermath

As a result of the wealth created by İzmir as a port city, by 1922, İzmir had the appearance of a Levantine colony. There had been a great number of commercial enterprises, educational institutions, medical institutions and diplomatic missions in the city. For capital-owners, it had been more important to maintain the cosmopolitan structure of the city than the existence of Ottoman and Greek administrations. This mood was to last from the Turkish soldiers' recapturing İzmir on September 9, 1922, until the great fire that began on September 13. With the fire that lasted for five days, the cosmopolitan İzmir dreams of the Levantines were to come to an end. *"The fire of İzmir determined the fate of the Levantines in İzmir. It is the event initiating the removal of the small world of the Levantines and the Levantine port trade from the city. Almost all of Frankish İzmir had fallen victim to the flames."*²² Mümtaz Peker notes that 98% of the pre-war Levantine population had left the city. *The fire that lasted for days in the new business district of the city, all at once, destroyed the city's presence in the space that had been formed within a period of more than two hundred years. As a result of the population exchange with Greece, the Greeks who made this place their home were subjected to forced migration. As a result of these developments, İzmir had shrunk on a large scale both in terms of population (40-45%) and economic activity (80%).*²³

Alp Yücel Kaya also emphasizes the differences between the priorities of the Republican regime and the city of İzmir, following the developments realized. According to him, the tension that had arisen between the centralized power and the city manifested itself in the oppositional discourse of Smyrnians to the statist economic policies of the republic.

Under the conditions of this closure to the outside world and of both cultural and economic isolation, İzmir had begun to lose its port city character. However, it wanted to maintain its autonomy and its separate position within the nation-state, which it had established over centuries against the centralized power. Although it continued to be called 'Gavur İzmir', the phrase no longer carried the meaning it had in the nineteenth century: İzmir was now zındık [profane], since it did not believe in the centralized power. The 1930s had strengthened its profaneness. The flight of economic knowledge and skills from the city, the loss of its port city character, the impossibility of transformation in

22 Georgelin, s. 281.

23 Peker, s. 182.

22 Georgelin, s. 281.

23 Peker, s. 182.

(özlemine değilse de) arzusuna rağmen, İzmir yine de 20. Yüzyıl boyunca 'statik dinamik'te bir küçük üretim şehri ve sayfiye yeri olur²⁴.

Cumhuriyetin ilanından günümüze kadar uzanan zaman dilimi içerisinde ise, İzmir'in ekonomik, siyasal ve sportif anlamda ağırlığı yıllar içerisinde azalırken, İzmirliliğe yapılan vurgu yükselişe geçmiştir. Kentler yaşayan organizmalardır ve hafızalarında kentin bütünlüğünü oluşturan pek çok alanın izleri yer alır. İzmir, liman kenti ile ortaya çıkan kültürel ikiliğin ve bu ikiliğin yaratmış olduğu hoşgörü ikliminin kentidir. Bu kentte hayatın ritmi daha farklı bir düzeyde atmakta ve insan profilleri de ülkenin diğer kentlerinden başka bir görünüm arz etmektedirler. Sportif alanda İzmir kulüplerinin yaşadığı başarısızlığın arka planında, sadece yönetsel başarısızlıklar bulunmamaktadır. Bu durum aynı zamanda kentin son altmış yıl içerisinde adım adım gerilemesi ve ülkenin ekonomik, siyasal, kültürel alanlarındaki etkisini yitirmesiyle de yakından bağlantılıdır. İzmir kökenli firmaların merkezlerini İstanbul'a taşımaları tesadüf değildir. İzmir, özellikle 1980 sonrası yaşanan neo-liberal politikaların da uzağında kalmış ve kent bir kez daha kaybetmiştir.

Peker, İzmir kentine göç edenlerin ticaret yapmaları ve ticaretle zenginleşmelerine karşın, şehrin ticaret kenti olma vasfından sanayi şehri olma vasfına niçin yükselemediği üzerinde de durmaktadır. Ona göre İzmir'de para kazanan Levantenlerle birlikte hareket eden, bölgedeki ticari ve göç ağlarını etkin kullanan Rum, Ermeni, Yahudi nüfus İzmir'in sanayi şehri dönüşümünü gerçekleştirecek davranışların içine girmiyorlar. Darkot bunun nedenini, yukarıdaki grupların kazandıklarını gizledikleri için Bordeaux ve Amsterdam gibi şehirlerde olduğu kadar büyük ticaretin yarattığı ihtişamın olmamasına bağlıyor. Çalışmamızda sorguladığımız, yüksek eğitim örgütlenmemesiyle ticaretin yoğunlaştığı liman kentinin, sanayi kentine dönüşmemesi, şehirde sınıfsal farklılığı yaratan, uyumu sağlayan burjuvanın amacı olan bir konu değildi. Söz konusu etkinlikler şehir temelinde emperyalist güçlerin hedefi olmadığı gibi Osmanlı bürokratlarının, şehrin yerleşik halkının ilgilendiği bir konu olarak görülüyordu... Göç gelenlerin oluşturduğu değişim at yarışından baloya, kilisedeki ayinden uzun süren karnaval günleri şenliğinden, meyhanedeki sazlı sözlü eğlenceye yöneliyor, ticaret büyüyor, teknoloji değişiyor, şehirdeki yaşamın her anında ötekenden

*the face of new conditions of the world economy, the political opposition to central power; all this had become the source of inaction. Despite its desire (if not its longing) to be more involved in the national and international economy, İzmir nevertheless remained a smaller city of production in the 'static-dynamic' and a summer resort throughout the twentieth century.*²⁴

In the time period from the proclamation of the republic to the present day, while the weight of İzmir in economic, political and sporting respects has decreased over the years, the emphasis on being İzmirite has been on the rise. Cities are living organisms, and there are traces of many areas that make up the integrity of the city in their memories. İzmir is the city of the cultural duality that has emerged with being a port city and the climate of tolerance created by this duality. The rhythm of life in this city beats at a different level, and human profiles present a different appearance than in other cities of the country as well. In the background of the failures of İzmir clubs in the sports field, there are not only managerial failures. The situation is also closely related to the gradual decline of the city over the past sixty years and the loss of its influence in the economic, political and cultural spheres of the country. It is no coincidence that companies of İzmir origin have moved their headquarters to İstanbul. İzmir has also been far from the neo-liberal policies, especially of post-1980, and the city has once again lost.

Peker also dwells on why the city has not been able to rise from being a commercial city to an industrial city, despite the fact that those who migrated to the city of İzmir did trade and grow rich through trading. According to him, the Greek, Armenian and Jewish communities who used the commercial and migration networks in the region effectively and who acted together with the Levantines who made money in İzmir did not engage in behaviours that would realize the transformation of İzmir into an industrial city. Darkot has attributed this to the lack of splendor created by large trade as in cities like Bordeaux and Amsterdam, as the above groups hid their earnings. The fact that the port city, where trade was concentrated accompanied with the lack of organization of higher education could not be transformed into an industrial city, which is questioned in this study, was not a matter of the bourgeois who created class distinction and ensured harmonization in the city. The activities in question were not the target of the imperialist powers on the basis of the city, nor were they regarded as a matter of interest to the Ottoman bureaucrats and the settled people of the city... The change created by the immigrants

24 Alp Yücel Kaya, "Şehir Senin Peşini Bırakmayacak", İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? İçinde, s. 263.

24 Alp Yücel Kaya, "Şehir Senin Peşini Bırakmayacak", İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? İçinde, s. 263.

farklı biçimde yeni yerleşim mekânlarında bir olgu olarak görülüyordu. Böylece şehir göçmenlerin oluşturduğu konutları, kültür ve ticaret mekânları, haberleşme, ulaşım binaları temelinde mimarlık değeri taşıyan sanatsal yönü öne çıkan yeni bir bütünlük kazanıyor. Şehir çoğulculuğun yarattığı farklılıkla yeni bir ruha, kimliğe ulaşıyor. Bu kimlik yalnızca İzmir'e özgü değil, Akdeniz liman şehirlerinin tümünde, bu şehirlerde yaşayanların kimlikleriyle buluşuyor, bütünleşiyordu²⁵.

Liman kenti olma sonrasında yaşanan ekonomik zenginleşme, beraberinde ticaret kentini sanayi kenti haline dönüştüremediği gibi, bu kentin insanlarını başta eğitim olmak üzere modern anlamda iş gören bireyler haline de sokabilecek dinamikleri oluşturamamıştır. Benzer eğilimler 1960'lar sonrasında kentin yetiştirdiği insanlarını önce eğitim için, ardından da çalışma hayatı için İstanbul, Ankara ve yurt dışına karşı kaybediyor olmasındır. İzmir'in katma değer üretme konusundaki sıkıntısı, elindekileri kaybetmenin yanı sıra daha nitelikli olabilecek olan yeni göçlerin gelmesini de engellemektedir. Son olarak kent, ülkenin son yirmi yıl içerisinde yaşadığı toplumsal kutuplaşmanın yaygın bir deneme alanı olma özelliğiyle de dikkat çekmektedir. İzmir kenti, Levantenlerle başlayan ayrıcalıklarını ve olanaklarını, önce onların kenti terk etmesi ve ardından büyük yangınla pek çok unsurunu birden kaybetmiştir. 1980'ler sonrası yaşanan dönüşüm süreci ise, bu kentin bu kez yetiştirdiği parlak beyinlerinin göç etmesiyle sonuçlanmıştır. İzmir, kendine dönen ve kendi ile barışık bir kent görünümü vermeye devam ederken, süreç içerisinde sanayi ve ticaret alanları başta olmak üzere, medyada, sporda kısacası toplumsal hayatın hemen her alanında kaybeden bir kent görünümüne bürünmüştür. Bu tabloya bir de, var olan iktidar yerel yönetim çekişmesini eklediğiniz vakit, işler daha da içinden çıkılmaz bir konuma bürünmektedir. İzmir'in zaman içerisinde kendisine hasredilen birtakım özelliklerle donatılmış olması üzerinden giderek bir İzmir güzellemesi ve İzmir farklılığı yaratmak, başta İzmir kentine haksızlık etmektir. İzmir, bu ülkenin batıya açılan ve geçmişten getirdiği özellikleri ile kendine has bir kentidir. Bu durumu başta gâvurluk olmak üzere bambaşka temeller ile irdelemeye çalışmak ve bunun üzerinden başka bir hikâye anlatmak da bu kente ve bu kentliye haksızlık etmektir.

was shifting from horse racings to the balls, from the liturgies in the church, or the long days of carnival to entertainment in taverns with groups of musicians playing stringed instruments and minstrels, trade was growing, technology was changing, and it was seen as a phenomenon in new settlements differently from one another at every moment of life in the city. Thus, the city has acquired a new improved integrity with an architectural value on the basis of the dwellings, cultural and commercial spaces, communication and transportation facilities created by immigrants. The city has attained a new spirit and identity, with the difference created by pluralism. This identity was not unique to İzmir, but in all Mediterranean cities, it was met and integrated with the identities of those living in these cities.²⁵

The economic enrichment experienced after becoming a port city has not been able to transform the commercial city into an industrial city, nor has it been able to create the dynamics, especially education, that could make the people of this city become individuals who work in the modern sense of the word. Similar trends are observed after 1960s, as the city has been losing its educated people, first for higher education, and then for working life, to İstanbul, Ankara, and abroad. İzmir's shortage in terms of generating added value prevented the arrival of new immigrants who may have been more qualified, as well as losing what it has. Finally, the city also draws attention as a common testing ground for the social polarization that the country has experienced over the past two decades. The city of İzmir had lost its privileges and opportunities which started with the Levantines, first by their leaving the city, and then lost many of its elements with the great fire. And the transformation process that took place after the 1980s resulted in the migration of brilliant minds that this city raised, this time. While continuing to give the appearance of a city that is introverted and at peace with itself, İzmir has become a losing city in the media, in sports, in short, in almost every aspect of social life, especially in the fields of industry and trade within the process. And when the current conflict between the power and local administration is added to this picture, things get even more complicated. It is unfair to the city of İzmir, first and foremost, to gradually create a bubble by praising and distinguishing İzmir due to the fact that İzmir has been equipped with a number of features that have been devoted to it over time. İzmir is a unique city of this country with its features opened to the west and brought from the past. It is unfair to this city and its dwellers to try to examine this situation with completely irrelevant foundations, especially with labelling as infidel, and to tell another story from that point of view.

25 Peker, s. 164-175.

25 Peker, s. 164-175.

KAYNAKLAR

- Baltas, Andreas, *İzmir'in Spor ve Toplumsal Tarihinde Rum Spor Kulüpleri:1890-1922*, Çev. Hamit Sakallı, İzmir: Yakın Kitabevi, 2021.
- Barbaros, Funda, *İzmir'de Sanayileşme*, İzmir: EBSO 50. Yıl Yayını, 1995.
- Berber, Engin, *Sancılı Yıllar: 1918-1922, Mütareke ve Yunan İşgali Döneminde İzmir Sancağı*, Ankara: Ayrac Yayınları, 1997.
- Beyru, Rauf, "19.Yüzyılın İlk Yarısında İzmir'de Sosyal Yaşam", *Üç İzmir* içinde (Der.) Enis Batur, İstanbul: YKY, 1992.
- Bilgin, Nuri, *Tarih ve Kolektif Bellek*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 2013.
- E.F. Syrett, "Uluslararası Önem Taşıyan Bir Akdeniz Limanının Gelişimi: Smyrna (1700-1914)", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?* İçinde.
- Georgelin, Herve, *Smyrna'nın Sonu*, Çev. Saadet Özen, İstanbul: Bir Zamanlar Yayıncılık, 2008.
- Güneş, Günver, "Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla İzmir'de Futbol", *Toplumsal Tarih*, 24/142, 2005.
- Kaya, Alp Yücel, "Şehir Senin Peşini Bırakmayacak", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?* İçinde.
- Kıray, Mübeccel, *Örgütlemeyen Kent: İzmir*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998.
- Peker, Mümtaz *Sahil Kasabasından Büyükşehir'e Evrimleşme Sürecinde İzmir'e Göç*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent kitaplığı, 2015.
- Smyrnelis, M.C. "Öndeyiş: Tarihini Arayan Şehir", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?* İçinde (Der.) Marie Carmen Smyrnelis, Çev. Işık Ergüden, İstanbul: İletişim Yayınları, 2008.
- Şenocak,,Bülent, *Levantin Yıldızı İzmir*, İzmir: Şenocak Yayınları, 2003.
- Zerouli, B. "Sanat ve Eğlence Kavşağı", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?* İçinde.

REFERENCES

- Baltas, Andreas, *İzmir'in Spor ve Toplumsal Tarihinde Rum Spor Kulüpleri:1890-1922*, Çev. Hamit Sakallı, İzmir: Yakın Kitabevi, 2021.
- Barbaros, Funda, *İzmir'de Sanayileşme*, İzmir: EBSO 50. Yıl Yayını, 1995.
- Berber, Engin, *Sancılı Yıllar: 1918-1922, Mütareke ve Yunan İşgali Döneminde İzmir Sancağı*, Ankara: Ayrac Yayınları, 1997.
- Beyru, Rauf, "19.Yüzyılın İlk Yarısında İzmir'de Sosyal Yaşam", *Üç İzmir* içinde (Der.) Enis Batur, İstanbul: YKY, 1992.
- Bilgin, Nuri, *Tarih ve Kolektif Bellek*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 2013.
- E.F. Syrett, "Uluslararası Önem Taşıyan Bir Akdeniz Limanının Gelişimi: Smyrna (1700-1914)", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?* İçinde.
- Georgelin, Herve, *Smyrna'nın Sonu*, Çev. Saadet Özen, İstanbul: Bir Zamanlar Yayıncılık, 2008.
- Güneş, Günver, "Osmanlı İmparatorluğunda 19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla İzmir'de Futbol", *Toplumsal Tarih*, 24/142, 2005.
- Kaya, Alp Yücel, "Şehir Senin Peşini Bırakmayacak", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?* İçinde.
- Kıray, Mübeccel, *Örgütlemeyen Kent: İzmir*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998.
- 19. Yüzyıl İzmir Fotoğrafları*, Vehbi Koç Vakfı, İstanbul, 1997.
- Peker, Mümtaz *Sahil Kasabasından Büyükşehir'e Evrimleşme Sürecinde İzmir'e Göç*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent kitaplığı, 2015.
- Smyrnelis, M.C. "Öndeyiş: Tarihini Arayan Şehir", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?* İçinde (Der.) Marie Carmen Smyrnelis, Çev. Işık Ergüden, İstanbul: İletişim Yayınları, 2008.
- Şenocak,,Bülent, *Levantin Yıldızı İzmir*, İzmir: Şenocak Yayınları, 2003.
- Zerouli, B. "Sanat ve Eğlence Kavşağı", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi?* İçinde.





LİMAN KENT İZMİR'İN TİCARİ AKTİVİTESİ VE YAHUDİLER

Commercial Activity in the Port City of Izmir and the Jews

Kadifekale eteklerinde kurulan Smyrna, doğal bir limana sahiptir. Çevresini kuşatan dağlar arasında genelde doğu-batı yönlü uzanan ve kolay geçilebilen alüvyal toprak düzlükler mevcuttur. Bu özellikler, ileride, kentin iç bölgelerle olan kara ulaşımını ve diğer coğrafyalarla olan deniz ulaşımını kolaylaştıracak etkenlerdir¹. Geniş ve korunaklı bir körfezin ucuna yerleşmiş nehirler ve vadiler aracılığıyla kuzey, doğu ve güneye doğru yayılmış zengin bir hinterlanda bağlanan kent, Batı Anadolu kıyısının tam ortasındadır. Aydın, Tire, Manisa gibi eski ve önemli iç merkezlere açılan koridorlar Smyrna Körfezi merkezli ışınlar gibi yayılmaktadır². Kentin körfezi ve limanı, doğal ve korunaklı bir yapıya sahiptir. Bu özelliği sayesinde, Roma İmparatorluğu döneminden itibaren Doğu'nun mallarının Batı'ya sevkini sağlamış, yani transit bir liman olarak kullanılmıştır³. Coğrafi açıdan stratejik konumu nedeniyle Smyrna, IX. Yüzyıl'dan XIV. Yüzyıl'a değin (1310'a kadar) önemli bir Doğu Roma kenti olarak yükselmiştir⁴.

Located on the skirts of Kadifekale, Smyrna has a natural port. Between the surrounding mountains, there are alluvial plains that generally run east-west and can be easily crossed. These features are the factors that will facilitate the city's land transportation with inland regions and maritime transportation with other geographies in the future¹. Situated on the edge of a wide and sheltered gulf and connected by rivers and valleys to a rich hinterland stretching north, east and south, the city is at the center of the western Anatolian coast. Corridors leading to old and important inland centers such as Aydın, Tire and Manisa radiate like rays centered on the Gulf of Smyrna². The city's gulf and port have a natural and sheltered structure. Thanks to this feature, it has been used as a transit port since the Roman Empire period, enabling the shipment of goods from the East to the West³. Due to its geographically strategic location, Smyrna rose as an important Eastern Roman city from the IXth to the XIVth century (until 1310)⁴. The vineyards around İzmir,

Dr.

Siren BORA

Tarihçi ve
araştırmacı

*Historian and
researcher*

1 Südaş/Mutluer, 2013, 317.

2 Goffman, 2012, 102-103.

3 Gerçi Smyrna limanı, uzun bir süre Ephesos, Miletos, Priene ve Phokaia'nın gölgesinde kalmıştır. Fakat, Smyrna ve adlarını zikrettiğimiz diğer limanların ticari talihi, zamana ve dönemsel koşullara bağlı olarak değişmektedir. Söz gelimi, Bizans Dönemi'nde Smyrna limanı, parlak bir ticari faaliyete sahiptir. Üstelik tam anlamıyla korunaklıdır. Çünkü dar olan giriş kısmı, savunma için zincirle kapatılabilmektedir. Bkz. Daş, 2013, 28.

4 Ülker, 1974, 16.

1 Südaş/Mutluer, 2013, 317.

2 Goffman, 2012, 102-103.

3 Though, the port of Smyrna remained in the shadow of Ephesos, Miletus, Priene and Phokaia for a long time. However, the commercial fortunes of Smyrna and the other ports we have mentioned change depending on time and periodic conditions. For instance, during the Byzantine period, the port of Smyrna enjoyed a brilliant commercial activity. Moreover, it was fully protected. Because the narrow entrance could be closed with chains for defense. See Daş, 2013, 28.

4 Ülker, 1974, 16.

İzmir çevresindeki üzüm bağları, Menderes Vadisi kentlerinin dokumaları ve bölgenin mermer kaynakları, önemli ihraç ürünleri olarak ön plana çıkmıştır⁵. XIV. Yüzyıl'a gelindiğinde, kentin panoraması değişmiştir. Artık, "...deniz kenarına kurulmuş Yezmur [=İzmir] şehrinin büyük bir kısmı haraptır..."⁶. Sebebi ise, Batı (Ceneviz⁷, Doğu Roma, Rodos Şövalyeleri, Haçlılar) ile Doğu (Çaka Bey, Aydınogulları⁸, Timur istilası ve Osmanlılar) uygarlıklarının kenti ele geçirme çabalarıdır. Çarpışmalara sahne olan ve sürekli el değiştiren kentte oluşan ikili yapı -Aşağı kent ve Yukarı kent (Inferior-Superiore)- ticari faaliyetini yavaşlatmaktadır. Ayrıca, çevredeki müstahkem mevkiilerin Türklerin elinde olması kentin bir pazar yeri olarak önemini azaltmaktadır⁹. Bu yüzden, Selçuklu ve Beylikler döneminde Levant ticaretinde büyük rol oynayan başlıca Ege limanları, Phokaia (Foça), Altoluogo (Ayasluğ=Selçuk)¹⁰ ve Palatia (Balat- Miletos) olmuştur¹¹.

Osmanlı 1426 yılında, İzmir ve kırsalının kontrolünü elde eder etmez, bölgeyi hass-ı hümayuna dönüştürmüştür. Burası, en verimli ve kârlı Osmanlı toprakları için ayrılmış bir statüdür. İzmir Sığla Sancağı'na bağlandığında¹² geliri tersane-i amire kethüdasına tahsis edilmiş, Aydın'a bağlandığı zaman ise geliri tekrar padişaha geri dönmüştür. Nihayetinde arpalık olarak Valide Sultan'a verilmiştir¹³. XV. Yüzyıl'da altmış haneden oluşan büyük bir köy ya da köy irisi kasaba olarak betimlenen İzmir¹⁴, bir dış ticaret merkezi olarak nitelendirilmez ancak önemi küçümsenmeyecek ölçüde iç ticaret faaliyetiyle yükselişte olan bir yerleşim yeri olarak görülür¹⁵. 1520'lere değin ekonomisi

the weavings of the cities of the Menderes Valley and the marble resources of the region became important export products⁵. By the XIVth century, the panorama of the city had changed. Now, "... a large part of the city of Yezmir [=İzmir], built by the sea, is in ruins..."⁶. The reason is the efforts of the Western (Genoese⁷, Eastern Rome, Knights of Rhodes, Crusaders) and Eastern (Chaka Bey, Aydınogulları⁸, Timurid invasion, and Ottomans) civilizations to conquer the city. The dual structure of the city - the Lower City and the Upper City (Inferior-Superiore) - slowed down commercial activity. Moreover, the fact that the surrounding fortified areas were held by the Turks diminished the importance of the city as a marketplace⁹. Therefore, the main Aegean ports that played a major role in the Levant trade during the Seljuk and Principality periods were Phokaia (Foça), Altoluogo (Ayaslug=Selçuk),¹⁰ and Palatia (Balat- Miletos)¹¹.

As soon as the Ottomans gained control of Smyrna and its countryside in 1426, they turned the region into an imperial domain called "hass-ı hümayun". This was a status reserved for the most productive and profitable Ottoman lands. When İzmir was annexed to the Sanjak of Sığla¹², its income was allocated to the imperial shipyard's chamberlain, "tersane-i amire kethüdası", and when it was annexed to Aydın, its income was returned to the sultan. It was eventually given to the queen mother, Valide Sultan as a benefice¹³. İzmir, which was described as a large village of sixty households¹⁴ in the XVth century, was not described as a foreign trade center, but it was seen as a settlement on the rise with its domestic trade activity, the importance of which cannot be underestimated¹⁵. The Ottoman administration, which saw this small settlement, whose

5 Daş, 2013, 28.

6 İbn Battuta, 2004, 425. İbn Battuta, 732(1332) tarihinde kente gelmiş ve bu notu düşmüştür.

7 Goffman, 1995, 2.

8 Turan, 2009, 26.

9 Turan, 2009, 26.

10 Aydınoglu Beyliği'nin en önemli ihracat ve ithalat merkezi o dönemde Altoluogo diye anılan Ayasulugdur (Efes/Selçuk). Turan, 2009, 28.

11 Turan, 2009, 26. Ayrıntılı bilgi için bkz. Bora, 2021, 28.

12 Bkz. Olnon, 2013, 36. Sertoğlu 1976-77, 75. Baykara 2001, 72-74. Erdoğan, 1994, 222.

13 Olnon 2013, 37.

14 Bkz. Goffman, 1985, 18-19.

15 Kütükoğlu, 2000, 35.

5 Daş, 2013, 28.

6 İbn Battuta, 2004, 425. İbn Battuta visited the city in 732 (1332) and made this note.

7 Goffman, 1995, 2.

8 Turan, 2009, 26.

9 Turan, 2009, 26.

10 The most important export and import center of Aydınoglu Principality was Ayasulug (Ephesus/Selçuk), which was called Altoluogo at the time. Turan, 2009, 28.

11 Turan, 2009, 26. For detailed information, see Bora, 2021, 28.

12 See Olnon, 2013, 36. Sertoğlu 1976-77, 75. Baykara 2001, 72-74. Erdoğan, 1994, 222.

13 Olnon 2013, 37.

14 See Goffman, 1985, 18-19.

15 Kütükoğlu, 2000, 35.

tarıma dayalı¹⁶ bu küçük yerleşim yerinin, köy irisi kasaba görünümüne sahip olmasının başlıca sorumlusu, onu bir meyve sepeti olarak gören Osmanlı yönetimidir. İzmir dâhil tüm Batı Anadolu kıyısı, 1453 tarihinden sonra başkent İstanbul için kaynak olarak kullanılır. Bu tavrın özeti: “İaşecilik olarak tanımlanan politikanın temel hareket noktası, serpilip gelişen başkent İstanbul’un yiyecek gereksiniminin sağlanmasını güvence altına almaktır. Bu yüzden İzmir’in dış ticari potansiyeli, İzmir lehine kullanılmamıştır” şeklindedir.¹⁷ XV. Yüzyıl’ın ikinci yarısından XVI. Yüzyıl’ın sonuna dek Batı Anadolu’nun ürünlerinin ve zenginliklerinin çoğu İstanbul’a taşınır. Bu yaklaşım sonucunda, girintili çıkıntılı Batı Anadolu kıyı hattı, nüfusu iki-üç bini geçmeyen küçük kasabalarla bezenmiştir. Ayasuluğ, Kuşadası, Foça, Menemen ve İzmir halkı tarafından, zengin Batı Anadolu’nun sunduğu hububat, kuru üzüm, incir, portakal ve yün temin edilmiş; sonra bu ürünler gemiler aracılığıyla İstanbul’a götürülmüştür. Çeşme ise Venedik, Ceneviz ve diğer Avrupalı tüccarların Anadolu ürünlerine ve kıyıya gelen İran ipeğine ulaşması için sınırlı bir iznin tanındığı tek ihracat limanıdır. Çeşme’den gemilere yüklenen mallar, Ceneviz kontrolü altındaki Sakız Adası’na taşınmaktadır¹⁸.

XVI. Yüzyıl’da İzmir, iç limanı, limanının girişindeki Liman Kalesi ve Kadifekale arasında küçücük bir kenttir. İzmir’in hinterlandıyla ilişkisini kuran iki kervan yolu vardır. Bunlardan birincisi, kuzey bağlantısını sağlayan yoldur ve Balıkesir, Akhisar, Manisa’dan gelmektedir. İran’dan gelen uzun mesafe kervanları bu yolu kullanmaktadır. İkincisi ise, güney bağlantısını sağlayan yoldur ve Denizli, Aydın, Selçuk üzerinden gelmektedir. Efes’in gelişmiş olduğu dönemde çok önemli olan güney yolu, XVII. Yüzyıl’da kuzey yolunun rağbet kazanması sonucu önemini yitirmiştir. Her iki kervan yolu da ticari merkeze ve rıhtıma Liman Kalesi yakınından

economy was based on agriculture¹⁶ until the 1520s, as a fruit basket, was mainly responsible for the fact that it had the appearance of a large village. The entire western Anatolian coast, including İzmir, was used as a source for the capital Istanbul after 1453. This attitude is summarized: “*The main point of departure of the policy, defined as provisionism, is to ensure the provision of food for the flourishing capital city of Istanbul. Therefore, İzmir’s foreign trade potential has not been used in its favor*”¹⁷. From the second half of the XVth century until the end of the XVIth century, most of the products and wealth of Western Anatolia were transported to Istanbul. As a result of this approach, the indented coastline of Western Anatolia was adorned with small towns with a population of no more than two or three thousand. The people of Ayasulug, Kuşadası, Phokia, Menemen, and İzmir supplied grain, raisins, figs, oranges, and wool, these riches from Western Anatolia, were then transported to İstanbul by ship. Çeşme was the only export port where Venetian, Genoese and other European merchants were allowed limited access to Anatolian products and Persian silk coming ashore. Goods loaded on ships from Çeşme were transported to the Genoese-controlled island of Chios¹⁸.

In the XVIth century, İzmir was a tiny city between its inner port, the Port Castle at the entrance to the port, and Kadifekale. There were two caravan routes connecting İzmir with its hinterland. The first one was the road that provides the northern connection and comes from Balıkesir, Akhisar, Manisa. Long-distance caravans coming from Iran used this road. The second one was the southern route and it came via Denizli, Aydın, and Selçuk. The southern road, which was very important during the period when Ephesus was developed, lost its importance in the XVIIth century as the northern road gained popularity. Both caravan routes connected to the commercial center and the

16 Goffman, 1995, 20. Goffman 1985, 22. Kütükoğlu’na göre, İzmir’in Osmanlı yönetimi altına girmesinin üzerinden yaklaşık iki yüzyıl yıl geçtikten sonra, 1528 yılında dahi, nüfusu yaklaşık olarak sadece 940’a ulaşabilmiştir. Kütükoğlu, 2000, 26.

17 Goffman, 2012, 104.

18 Goffman, 2012, 104-105. İzmir’in, İstanbul adına sömürü düzenine alet edilmesine ilişkin, yukarıda izah ettiğimiz gelişmeler ve bu gelişmelere ilişkin bilim insanları tarafından yapılan değerlendirmeler tartışmaya açıktır ve sorgulanmaya ihtiyaç duymaktadır. Bu konudaki farklı değerlendirmeler için bkz. Bora, 2021; Kuru, 2017, 151-152.

16 Goffman, 1995, 20. Goffman 1985, 22. According to Kütükoğlu, even in 1528, nearly two centuries after İzmir came under Ottoman rule, its population had only reached approximately 940. Kütükoğlu, 2000, 26.

17 Goffman, 2012, 104.

18 Goffman, 2012, 104-105. The developments we have explained above and the evaluations made by scholars regarding these developments are open to discussion and need to be questioned. For different evaluations on this issue, see Bora, 2021; Kuru, 2017, 151-152.

bağlanmaktadır. Rıhtım Caddesi kuzeye doğru çıkıp bugünkü Basmane'den doğuya dönerek Kervan Köprüsü'ne (Kemer Köprüsü'ne) uzanmaktadır. Bu yol Kervan Köprüsü'nden dışarıya açılarak İzmir'i İran'a kadar uzanan hinterlandıyla bağlamakta ve kentin bir tür can damarını oluşturmaktadır. Günümüz Anafartalar Caddesi, o dönemde sözünü ettiğimiz can damarın tam merkezinde konumlanmıştır. Kentin daha çok bölgesel hinterlandıyla ilişkisini kuran güney yolu, İkiçeşmelik'ten gelerek Namazgâh'tan geçmekte ve Şadırvanaltı Camisi'nin yanından rıhtıma bağlanmaktadır. Rıhtımın merkezi eksenini, Anafartalar Caddesi'nin Şadırvanaltı Camisi ile Başdurak Camisi arasındaki bölümü oluşturmaktadır. Kısacası iç limanının rıhtımında da günümüzün Anafartalar Caddesi (Kemeraltı Caddesi) oluşturmaktadır¹⁹. Hisar Camisi, tam iç limanın körfeze açıldığı yerdeki hisarın (kalenin) yanındadır. Burada bir meydan bulunmaktadır. Şadırvanaltı Camisi'nden Hisar Camisi'ne kadar olan kısımdaki rıhtım çizgisi bugün kaybolmuştur. Bu çizginin dışında kalan bütün saha, iş (pazar) muntıkasının genişleme süreci içerisinde, XIX. Yüzyıl'da denizin doldurulmasıyla elde edilen arazidir²⁰.

İzmir'in XVII. Yüzyıl'daki gelişimi basit kent yapısı üzerinde gerçekleşir. Bu gelişmeyi sağlayan etkenlerin başında, Küçük Buzul Çağı ve yol açtığı olumsuz koşullar²¹ yer almaktadır. Bu durum özellikle köyden kente göçü körüklemiştir. Öte yandan söz konusu çağın, özellikle İzmir açısından olumlu bir etkisi mevcuttur. Ege Bölgesi'ndeki kuraklık 1590 yılına değin sürmüş, Batı Anadolu tarım üretimi ise Anadolu'nun ve Akdeniz Havzası'nın diğer coğrafyalarına göre yükselmiştir. Böylece İzmir'den ihraç edilecek tarımsal üretimde de artış meydana gelmiştir. Öte yandan, Sakız (1566) ve Kıbrıs (1570) adalarının Osmanlı tarafından fethi Ege ve Akdeniz'deki Osmanlı hâkimiyetini güçlendirmiştir. Ayrıca bu süre zarfında bölgeye Yahudi yerleşimi de gerçekleşmiştir. İzmir'de Yahudi varlığının somut arşiv verileriyle saptandığı tarih 1590'lı yıllardır²².

quays near the Port Castle. Quay street ran north and turned east from today's Basmane to the Kervan Bridge (Kemer Bridge). This road opened out from the Kervan Bridge and connected İzmir with its hinterland stretching all the way to Iran, forming a kind of lifeline for the city. Today's Anafartalar Street was located at the very center of this lifeline. The southern road, which mostly connected the city with its regional hinterland, passed through the Namazgâh from İkiçeşmelik and connected to the quay by the Şadırvanaltı Mosque. The central axis of the quay was the section of Anafartalar Street between Şadırvanaltı Mosque and Başdurak Mosque. In short, today's Anafartalar Street (Kemeraltı Street) forms the quay of the inner port¹⁹. The Hisar Mosque was right next to the fortress where the inner port opens to the gulf. There was a square here. The quay line from the Şadırvanaltı Mosque to the Hisar Mosque has disappeared today. The entire area outside this line is the land obtained by filling the sea in the XIXth century during the expansion process of the business (market) district²⁰.

İzmir's development in the XVIIth century was based on a simple urban structure. One of the main factors that led to this development was the Little Ice Age and the unfavorable conditions²¹ it caused. This situation especially worked up migration from villages to cities. On the other hand, the period in question had a positive impact, especially for İzmir. While the drought in the Aegean Region lasted until 1590, agricultural production in Western Anatolia increased compared to other parts of Anatolia and the Mediterranean Basin. This led to an increase in agricultural production for export from İzmir. On the other hand, the Ottoman conquest of the islands of Chios (1566) and Cyprus (1570) strengthened Ottoman dominance in the Aegean and Mediterranean. Jewish settlement in the region also took place during this period. It was in the 1590s that the presence of Jews in İzmir was determined with concrete archival data²². In parallel with the development of the city's trade in the XVIIth century,

19 Tekeli, 2017, 16-18.

20 Arıkan, 1992, 78.

21 Çağın yol açtığı kuraklık ve dondurucu soğuklar, tarımsal üretimde düşüş, fiyat artışları, karaborsa, yokluk ve ayaklanmalar (özellikle Celali Ayaklanmaları 1550-1603) ve güvenlik endişeleri. Ayrıntılı bilgi için bkz. Kuru, 2017, 58-81.

22 Bora, 2021, 49-51.

19 Tekeli, 2017, 16-18.

20 Arıkan, 1992, 78.

21 Droughts and freezing temperatures, decline in agricultural production, price hikes, black market, poverty and uprisings (especially the Celali Uprisings 1550-1603), and security concerns, which the age caused. For more information, see Kuru, 2017, 58-81.

22 Bora, 2021, 49-51.

XVII. Yüzyıl'da kentin ticaretin gelişmesine paralel olarak Pazar ve Liman bölgelerinde²³, başta Büyük ve Küçük Vezir hanları olmak üzere pek çok han inşa edilmiştir. Dış ticaretin kervanlar ile sürdürüldüğü bu dönemde; tüccarın konakladığı, malların depolandığı ve hayvanlara ilişkin hizmetlerin bir arada verildiği hanlar, uzun mesafe ticaretinin temel altyapısını oluşturur. Yeni alan taleplerinin karşılanmasında başvurulacak yol ise limanın doldurulmasıdır²⁴. XVII. Yüzyıl'da denizcilikte kadırgaların yerini yelkenlilerin ve kalyonların alması sonucunda, Ege'deki tüm kadırga limanları dolmaya (ya da doldurulmaya) bırakılmıştır²⁵. İç limanın dolması özellikle Pazar bölgesinin işine yaramıştır. Limanın dolma eylemi, kentin fiziksel olarak genişleme gereksinmesini karşılamaktadır. Nitekim İzmir'deki iç limanın yarısı doldurulduğu zaman buraya çarşı, bedesten ve gümrük binası inşa edilmiştir. Bu bölge, XVII. Yüzyıl'ın ikinci yarısından itibaren bir arsa stoku gibi çalışmaya başlamıştır. Böylece eski liman sahasında girift bir doku oluşmuş, limanın doldurulan kesiminde oluşturulan çarşı ve 1675'te Köprülüzade Fazıl Ahmet Paşa'nın inşa ettirdiği Vezirhanı, Pazar bölgesinde birer odak noktası haline gelmiştir²⁶.

XIX. Yüzyıl'da Pazar bölgesinin yeniden yapılanma dinamiğini etkileyen en önemli değişim; İzmir Rıhtımı'nın ve Konak-Pasaport arasındaki limanın inşası olmuştur²⁷. 1880 yılında inşaat sona erdiği zaman kent, dört km. uzunluğunda bir buçuk metre yüksekliğinde bir rıhtım ile bin iki yüz metre uzunluğunda bir mendirek sahibi olmuştur. Rıhtım boyunca bir atlı tramvay işletilmeye başlanmıştır. Eski kıyıyla yeni rıhtım arasında,

many commercial buildings were built in the market and port areas²³, especially Büyük and Küçük Vezir commercial buildings. In this period when foreign trade was carried out by caravans, commercial buildings where merchants were accommodated, goods were stored and services related to animals were provided together constituted the basic infrastructure of long-distance trade. The way to meet the demand for new space was to load the port²⁴. As galleys were replaced by sailing ships and galleons in the seventeenth century, all galley ports in the Aegean were left to be stocked up and used as storage areas²⁵. The loading of the inner port was particularly beneficial for the market area. The act of loading the port fulfilled the need for the physical expansion of the city. Indeed, when İzmir's inner port was half loaded, a bazaar, covered bazaar, and customs house were built here. This area started to function as a land stock as of the second half of the XVIIth century. Thus, an intricate texture was formed in the old port area, and the bazaar created in the loaded part of the port and the Vezir Commercial building built by Köprülüzade Fazıl Ahmet Pasha in 1675 became the focus in the market area²⁶.

The most important change affecting the reconstruction dynamics of the market area in the 19th century was the construction of the İzmir Quays and the port between Konak and Pasaport²⁷. In 1880, when construction was completed, the city had a four-kilometer-long, one-and-a-half-meter-high quay and a 1,200-meter-long breakwater. A horse-drawn tramway began to operate along the quay. Between the old shore and the new quay, an embankment of forty to one hundred and fifty meters was built and opened for construction. Thus, Kordon, which became the most

23 Pazar ve Liman bölgeleri, ilk kez 1528/29 Tahririnde zikredilen Hanbey (Pazar) ve Limon (Liman) mahallelerinin kapladığı alana verdiğimiz addır. Bu bölge, günümüzde İzmir Merkezi İş Alanı olarak tanımlanmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Tekeli, 2017, 15-32.

24 Beyru, 1991, 44.

25 Limana girip çıkan gemilerin niteliğinin değişmesi sonucu, gemiler liman dışında demirlemeye başlamıştır. Böylece, dış ticareti denetlemek ve gümrük vergisi toplamak için, 1668'de iç körfezin girişinde Sancak Kalesi (Yeni Kale) inşa edilmiştir. Bkz. Baykara, 2001, 53-54. Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 2011, 109-111.

26 Tekeli, 2017, 19. Bu alanda inşa edilen yeni yapılarda, kentin arkeolojik kalıntılarının taşları kullanılmıştır. Bir başka deyişle, XVII. yüzyılın yapı inşa evrelerinde, Helenistik-Roma dönemi kentinin kalıntıları önemli ölçüde tahrip edilmiştir.

27 Ayrıntılı bilgi için bkz. Yılmaz/Yetkin, 2002, 57,58. Gençer, 2017, 33-51.

23 The Market and Harbor districts refer to the area covered by the Hanbey (Market) and Limon (Harbor) neighborhoods first mentioned in the 1528/29 writing. Today, this area is defined as the İzmir Central Business District. For more information, see Tekeli, 2017, 15-32.

24 Beyru, 1991, 44.

25 As the type of ships entering and leaving the harbor changed, ships started to anchor outside the harbor. Thus, in order to control foreign trade and collect customs taxes, the Sancak Castle (New Castle) was built at the entrance of the inner bay in 1668. See Baykara, 2001, 53-54. Evliya Çelebi Seyahatnâme, 2011, 109-111.

26 Tekeli, 2017, 19. In the new buildings constructed in this area, stones from the archaeological remains of the city were used. In other words, during the building construction phases of the XVIIth century, the remains of the Hellenistic-Roman city were significantly destroyed.

27 For more information, see Yılmaz/Yetkin, 2002, 57,58. Gençer, 2017, 33-51.

kırk ile yüz elli metre arasında değişen bir dolgu yapılmış ve inşaata açılmıştır. Böylece İzmir'in en prestijli yeri haline gelen Kordon oluşturulmuştur. Bu inşaat sürerken kıyıdaki Liman Kalesi 1872 yılında yıkılmış, böylece iç limanın dolma süreci tamamlanmıştır.

XIX. Yüzyıl'da dış ticaretin niteliği ve örgütlenme biçimi dramatik bir değişim geçirmiştir. İzmir'in Levant'ın ticaret merkezi olmaya başladığı XVII. Yüzyıl'da, uzun mesafe kervan ticareti kentin canlılığının temel nedeni olurken XIX. Yüzyıl'da, İzmir'in ekonomik canlılığının temelinde Ege hinterlandının tarımsal ürününün değerlendirilerek Avrupa'ya ihraç edilmesi yatmaktadır. Yeni ticaret biçimi ve liman ile gümrüğün inşa edilmiş olması Pazar bölgesinin liman gerisinde yer alan alanının yeniden yapılanması ihtiyacını doğurmuştur. Bu yapılanma sonucunda yeni depolama mekânları ortaya çıkmış, hanların işlevi değişmiş ve tütün, incir, üzüm gibi tarımsal ürünlerin ilk aşamadaki elle işlenmesini üstlenmeye başlamıştır. İşlevsel değişim, iç avlulu hanlar yerine pasaj tipi hanların inşasına yol açmıştır²⁸. Bu esnada İzmir, Osmanlı kentleri arasında ihracatta birinci, ithalatta ise İstanbul'dan sonra ikinci sıraya yükselmiştir.

Smyrna'da (İzmir) Yahudi Ticari Faaliyeti

Diaspora Yahudilerinin göç ve yerleşim tercihlerinde, ticari faaliyet daima belirleyici bir faktör olarak öne çıkmaktadır²⁹. Smyrna'nın ticaret limanı kimliğiyle yoğun ticari faaliyete giriştiği dönemler, Yahudileri de kendine çekmiş olmalıdır³⁰. Smyrna'da ticaret yapan Yahudilere ilişkin ilk bilgi, 1207 yılına aittir. Bu tarihte, Scanalova'da³¹ yaşayan Yahudilerin bir bölümü Smyrna'ya göç etmiştir. Göçmen Yahudilerden biri olan İsrail Saraujan, İtshak Alfassi ile ortak olup ticaretle uğraşmıştır³². IX. Yüzyıl ile XIV. Yüzyıl arasında geçen zaman

prestigious place in İzmir, was created. While this construction was underway, the port castle on the shore was demolished in 1872, thus completing the stocking process of the inner port.

In the XIXth century, the nature and organization of foreign trade underwent a dramatic change. While in the XVIIth century, when İzmir became the commercial center of the Levant, long-distance caravan trade was the main reason for the city's vitality, in the XIXth century, İzmir's economic vitality was based on the agricultural products of the Aegean hinterland and their export to Europe. The new form of trade and the construction of the port and the customs office necessitated the reconstruction of the area of the market district behind the port. As a result of this restructuring, new storage spaces emerged, the function of the commercial buildings changed, and they began to undertake the first stage of manual processing of agricultural products such as tobacco, figs and grapes. The functional change led to the construction of passage-type commercial buildings instead of commercial buildings with inner courtyards²⁸. Meanwhile, İzmir ranked first among Ottoman cities in terms of exports and second only to Istanbul in terms of imports.

Jewish Commercial Activity in Smyrna (İzmir)

Commercial activity has always been a determining factor in the migration and settlement preferences of Diaspora Jews²⁹. The periods when Smyrna was engaged in intensive commercial activity as a commercial port must have attracted Jews as well³⁰. The first information about Jews trading in Smyrna dates back to 1207. At this date, some of the Jews living in Scanalova³¹ migrated to Smyrna. One of the immigrant Jews, Israel Saraujan, partnered with Itshak Alfassi and engaged in trade³². During the period between the IXth and XIVth centuries, the

28 Aktepe, 1971, 112.

29 Bora, 2017a, 41.

30 İ.S. II. yüzyıldan itibaren Yahudilerin (Romaniotlar) İzmir'de yaşadığına ilişkin somut bulgular mevcuttur. Bkz. Bora, 2021, 31-33.

31 Galante'nin sözünü ettiği yer, Scala Nuova yani Kuşadası'dır.

32 Galante, 1941, 12; Bora, 1995, 25. Barnay, Alfassi hakkında verilen bilgilerin çelişkili olduğunu vurgulamakta ve onun kentte yaşadığı dönemin XIII. yüzyılın başları olduğunu iddia etmektedir. Bkz. Barnay 2014, 42. Bu dönem, IV. Haçlı Seferi sonrası İznik İmparatorluğu'nun kurulduğu dönemdir. Batı Anadolu İznik İmparatorluğu egemenliği altına girmiştir. Bu dönemde bölge, büyük bir gelişme ve refah yaşayacaktır. Goffman, 1204 ile 1261 yılları arasındaki zaman sürecini, Smyrna'nın yeniden doğuş dönemi olarak tanımlamaktadır. Bkz. Goffman, 1995, 2.

28 Aktepe, 1971, 112

29 Bora, 2017a, 41.

30 There is concrete evidence that Jews (Romaniots) have been living in İzmir since the IIth century AD. See Bora, 2021, 31-33.

31 The place Galante is referring to is the Scala Nuova or Kuşadası.

32 Galante, 1941, 12; Bora, 1995, 25. Barnay emphasizes that the information given about Alfassi is contradictory and claims that the period when he lived in the city is the beginning of the XIIIth century. See Barnay 2014, 42. This is the period when the Empire of Nicaea was established after the IVth Crusade. Western Anatolia came under the sovereignty of the Empire of Nicaea. During this period, the region would experience great development and prosperity. Goffman defines the period between 1204 and 1261 as the rebirth of Smyrna. See Goffman, 1995, 2.

sürecinde, kentte parlak bir ticari faaliyetin mevcut olduğu bilinmektedir³³. Smyrna'nın korunaklı limanı, Altın Yol denilen kemerlerle kaplı geniş bir caddeyle Pagos Dağı yamaçlarındaki yerleşime bağlanmaktadır. Ticari faaliyetlerin yürütüldüğü ticari Agora (ikinci Agora) ve buğday siloları limanın yakınındadır³⁴. O halde, İtshak Alfassi, Kuşadalı İsrail Saraujan ve diğer göçmenler (Romaniotlar); ticaret merkezlerine, yani limana ve mezkûr Agora'ya kolayca ulaşabileceği bir alana yerleşmiş olmalıdır.

XV. ve XVI. Yüzyıllarda Yahudi Ticari Faaliyeti

1426 tarihinde Osmanlı idaresi altına giren İzmir, özellikle XV. Yüzyıl'ın ikinci yarısında "*muhtemelen, daha ziyade gayri resmi ticaretle ilgilenmektedir*". Başka bir deyişle, kentte kanun dışı ticari faaliyet mevcuttur. Özellikle hububatın kıt olduğu coğrafyalara ihraç edilen hububatın ticaretiyle ilgilenenler kısıtlı da olsa kaçakçılık yapmaktadır³⁵. İzmir Limanı'nda 1530'lu yıllara değin, sadece Venedik ve Ceneviz kendi bayrakları altında ticaret yaparken 1536 yılından itibaren Fransız, 1580'lerden itibaren ise İngilizler ticaret yapmak üzere kente gelmiştir. Ticari faaliyette bulunan tüccar gruplarının sonuncusu ise Hollandalılardır (1612). XVI. Yüzyıl'dan itibaren sayıları hızla artan Avrupalı tacirler, Ege adalarının ve Anadolu kıyısındaki sayısız koyların, körfezlerin, yarımadaların sağladığı olanaklar sayesinde; meyve, dokuma ve özellikle tahıl kaçakçılığını geliştirmiştir. İzmir ve Foça sakini Müslim ve gayrimüslimler de yasadışı tahıl ve kuru meyve satışının tam içerisinde yer almıştır³⁶. 1584 yılında Midilli, Ayazmend, Eski ve Yeni Foça'da şarap yapmak için üzüm toplayan Hristiyan ve Yahudi girişimciler, taze yemeklik üzüm, şıra ve sirke yapımında kullanılan üzüm ve kuru üzüm bırakmamışlardır³⁷. Bu ticarete Müslüman Türkler de iştirak etmiştir³⁸. 1593 yılında

city was characterized by a flourishing commercial activity³³. Smyrna's sheltered port was connected to the settlement on the slopes of Mount Pagos by a wide avenue lined with arches called the Golden Road. The commercial Agora (the second Agora) and the wheat silos where commercial activities were carried out were near the port³⁴. Therefore, Itshak Alfassi, Israel Saraujan of Kusadasi, and other immigrants (Romaniots) must have had settled in an area with easy access to trade centers, namely the port and the aforementioned Agora.

Jewish Commercial Activity in the XVth and XVIth Centuries

In 1426, İzmir came under Ottoman rule, and especially in the second half of the XVth century, it was "*probably more involved in informal trade*". In other words, there was illegal commercial activity in the city. Especially those interested in the trade of grain exported to geographies where grain was scarce engaged in smuggling, albeit to a limited extent³⁵. Until the 1530s, only Venice and Genoa traded in the Port of İzmir under their own flags, while the French arrived in 1536 and the English in the 1580s. The last of the merchant groups to engage in commercial activities were the Dutch (1612). European merchants, whose numbers increased rapidly from the XVIth century onwards, developed smuggling of fruit, textiles, and especially grain, thanks to the opportunities provided by the Aegean islands and the numerous bays, gulfs, and peninsulas on the Anatolian coast. Muslim and non-Muslim residents of İzmir and Phokia were also fully involved in the illegal sale of grain and dried fruit³⁶. In 1584, Christian and Jewish entrepreneurs harvesting grapes for wine making in Midilli, Ayazmend, Old and New Phokia left no fresh grapes for eating, no grapes for making stum and vinegar, and no raisins³⁷. Muslim Turks also participated in this trade³⁸. In 1593, realizing that black grapes were being shipped from

33 Cenevizlilerin, 1261 tarihinde imzalanan anlaşmaya ek olarak, 1304 tarihinde Bizans'tan Smyrna'da ticari ayrıcalıklar elde etmeleri de bu görüşü teyit eder niteliktedir. Bora, 2021, 28.

34 Daş, 2013, 28.

35 Goffman, 2012, 105.

36 Goffman, 1995, 31.

37 Portekiz kökenli bir Yahudi olan ve 1579 yılında İstanbul'da olan Naxos Dükü Yosef Nasi, Osmanlı Devleti'nin Polonya'ya olan şarap ticaretinde tekel oluşturmuştur. Bkz. Goffman 1985, 119.

38 Goffman, 1995, 37. Goffman, 1985, 120.

33 In addition to the agreement signed in 1261, the Genoese also obtained commercial privileges in Smyrna from Byzantium in 1304, which confirms this view. Bora, 2021, 28.

34 Daş, 2013, 28.

35 Goffman, 2012, 105.

36 Goffman, 1995, 31.

37 Yosef Nasi, Duke of Naxos, a Jew of Portuguese origin, who was in Istanbul in 1579, monopolized the Ottoman Empire's wine trade with Poland. See Goffman 1985, 119.

38 Goffman, 1995, 37. Goffman, 1985, 120

ise siyah üzümün İzmir, Çeşme, Foça ve Çandarlı dolaylarından başka yerlere gönderildiğini fark eden payitaht, İzmir'deki Hristiyan, Yahudi ve Müslümanların üzümlerden şarap ve rakı yaptığını belirterek bunun yerine üzümden şıra ve sirke yapılmasını; çekirdeksiz kuru üzümün ise, badem ve incirle birlikte İstanbul'a gönderilmesini istemiştir. Bölgede devlet otoritesinin zayıflaması sonucu, istifçilik ve toptancılıkla iştigal eden yaygın bir çerçi ağı oluşmuştur. Hiçbir kurala uymayan ve karaborsa aracısı olarak hareket eden gezgin satıcılar, doğrudan köylüden aldıkları ürünleri İzmir dâhil Batı Anadolu limanlarındaki tüccarlara satmaktadır. Köy köy gezip zahire toplayan çerçiler arasında yüksek oranda Yahudi mevcudiyetine ilişkin responsa³⁹ kayıtları mevcuttur⁴⁰. Öte yandan İzmir'de, yasal ticaret yapan Yahudi tüccarlara ilişkin kayıtlar da bulunmaktadır: 1574 yılında İzmirli Yahudi İtshak'a ilişkin bir ferman kaleme alınarak, yaptığı balmumu ihracatı için yasaklamalar getirilmiştir⁴¹. Fermanı adı geçen İtshak'ın İzmir'de ailesiyle birlikte yaşadığını gösteren herhangi bir veri mevcut değildir. Nitekim XVI. Yüzyıla ait Tahrir Defterleri'ne göre bu dönemde İzmir'de meskûn Yahudi aile yoktur⁴². Buna karşın, cemaat-i gebran olarak ifade edilen gayrimüslim yerleşim alanından söz edilmektedir.

İzmir, Çeşme, Phokia, and Çandarlı to other places, the capital city, stated that the Christians, Jews, and Muslims in İzmir were making wine and raki from the grapes and demanded that grapes be used to make stum and vinegar instead and that seedless raisins be sent to Istanbul together with almonds and figs. The weakening of state authority in the region resulted in the formation of a widespread network of traveling salesmen engaged in hoarding and wholesaling. These itinerant dealers, who did not abide by any rules and acted as black market middlemen, sold the products they bought directly from the peasants to merchants in Western Anatolian ports, including İzmir. There are responsa³⁹ records of a high percentage of Jews among the merchants who traveled from village to village collecting grain⁴⁰. On the other hand, there are records of Jewish merchants in İzmir who engaged in legal trade: In 1574, an edict was issued against the Jewish Ittshak of Smyrna, prohibiting him from exporting beeswax⁴¹. There is no evidence that the Itzhak mentioned in the edict lived with his family in İzmir. As a matter of fact, according to the XVIth century Cadastral Record Books, there were no Jewish families residing in İzmir during this period⁴². On the contrary, there is mention of a non-Muslim settlement area referred to as "cemaat-i gebran". What was meant by "cemaat-i gebran" was

39 Yahudi din alimlerinin sorduğu sorular ve bunlara yine Yahudi din alimleri tarafından verilen yanıtlar dizini olarak betimlenen Responsa'nın oluşturulması aslen Babil Rabbilerinin eseridir. XI. Yüzyıl'dan itibaren Tevrat'ı yorumlamanın yanı sıra yeni durum ve şartlar karşısında hüküm verme görevini de üstlenerek Yahudi topluluğunun hem manevi lideri, hem de baş hâkimi pozisyonunu elde eden dönemin en bilgili Babil Rabbilerine, diğer Yahudi topluluklarına mensup din alimleri tarafından soruların sorulması ve sorulara yanıtların verilmesi ile Responsa Geleneği başlayıp yaygınlaşmıştır. Responsalar, aynı zamanda ait olduğu bölgenin siyasal, ekonomik ve sosyal sorunlarını da dile getirmekte; ait olduğu toplulukta meydana gelen gelişmeleri ve değişiklikleri hatta günlük olayları dahi yansıtmaktadır. Bora, 2016, 140.

40 Goffman, 1995, 38.

41 BBOA, TS.MA.d/7290.0018.

42 Osmanlı Devleti'nin geleneksel hale gelen sürgün politikası ve XIV. Yüzyıl'dan itibaren Anadolu'da ve Balkanlar'da her fethettiği yeni yerleşim yerine Yahudileri sürgün etme geleneği, sorgulanması gereken bir hususu akla getirmektedir "Eğer Osmanlılar 1426 yılında İzmir'i fethettiği zaman İzmir'de bir Yahudi topluluğu yoksa Osmanlı Devleti neden sürgün geleneğini bu yerleşim yerinde uygulamamış ve Yahudileri İzmir'e yerleştirmemiştir?" Hâlbuki Fatih Sultan Mehmed'in nezdinde, İzmir'in özel bir yere sahip olması kuvvetle muhtemeldir. Osmanlı sürgün geleneği için bkz. Levy, 1994, 3-4; Acehan, 2008, 12-18. Hacker, 1992, 1-65.

39 The creation of the Responsa, which is described as a series of questions posed by Jewish religious scholars and the answers given to them by Jewish religious scholars, was originally the work of the Babylonian Rabbis. From the XIth century onwards, the Responsa Tradition began and became widespread as questions were asked and answers were given to the most knowledgeable Babylonian Rabbis of their time, who assumed the position of both the spiritual leader and the chief judge of the Jewish community by undertaking the task of interpreting the Torah as well as ruling in the face of new situations and circumstances. Responsa also expresses the political, economic and social problems of the region to which it belongs, and reflects the developments and changes in the community to which it belongs, even daily events. Bora, 2016, 140.

40 Goffman, 1995, 38.

41 BBOA, TS.MA.d/7290.0018.

42 The Ottoman Empire's traditional policy of exile and its tradition of deporting Jews to every new settlement it conquered in Anatolia and the Balkans from the XIVth century onwards raises a question: "If there was no Jewish community in İzmir when the Ottomans conquered the city in 1426, why did the Ottoman Empire not apply the tradition of exile to this settlement and settle the Jews in İzmir?" However, it is highly probable that İzmir had a special place in the eyes of Mehmed the Conqueror. For the Ottoman tradition of exile, see Levy, 1994, 3-4; Acehan, 2008, 12-18. Hacker, 1992, 1-65.

Cemaat-i gebran ile kastedilen ise sadece Ortodoks Rum halkıdır⁴³.

Osmanlı İzmir'ine kitlesel Yahudi göçleri 1590'lı yıllarda başlamıştır. Yahudilerin kente geliş sebeplerinden biri, Akdeniz'de yaşanan ve sonunda İzmir'in bir ticaret merkezine dönüşmesine katkıda bulunan yapısal krizlerdir. Kriz merkezlerine Halep, Bursa, Selanik ve Tsafet gibi büyük Yahudi cemaatlerinin yaşadığı kentler de dâhildir. Selanik'te ve Tsafet'te zanaat loncalarındaki önemli konumlarını kaybeden Yahudiler, başta İzmir olmak üzere yeni kentlerde gerekirse farklı meslek dallarında şanslarını denemeyi tercih etmiştir. Halep ve Bursa üzerinden Batıya ulaşan ticaret yolu ise, XVII. Yüzyıl'ın başında kan kaybetmeye başlamış, Ermeni aracılar 1621 yılında İran ipeğini Halep yerine İzmir'e getirmeyi yeğlemişlerdir⁴⁴. İzmir'i tercih etmelerinin başında gümrük resimlerinin

only the Greek Orthodox population⁴³.

Mass Jewish immigration to Ottoman İzmir began in the 1590s. One of the reasons for the arrival of Jews to the city was the structural crises in the Mediterranean, which eventually contributed to the transformation of İzmir into a trade center. The centers of crisis included Aleppo, Bursa, Salonica and Tsafet, cities with large Jewish communities. Having lost their important positions in the craft guilds in Salonica and Tsafet, Jews preferred to try their luck in different professions, if necessary, in new cities, especially in İzmir. The trade route to the West via Aleppo and Bursa began to lose caste at the beginning of the XVIIth century, and Armenian middlemen preferred to bring Persian silk to İzmir instead of Aleppo in 1621⁴⁴. One of the main reasons for their preference for İzmir was the low

43 Arıkan, 1992, 64; Bora, 2015, 51; Goffman, 1995, 7. XVI. Yüzyıl Tahrir Defterleri'nin (1528/29 ve 1575/76), birer nüfus kayıt defteri olarak nitelendirilmemesi gerekir. XV.-XVII. Yüzyıl arasında yapılan tüm tahrirler, birer arazi (tapu), nefer ve tarımsal gelir dökümü olarak düşünülmüştür. Yani esas itibarıyla, bugün anladığımız anlamda bir demografik amaç taşımamaktadır. Bu tahrirlerde sayım birimi tek tek kişilerin kendileri değil; vergiye tabi tutulabilecek hanelerdir. Bu tahrirler, bireyler hakkında da pek az bilgi vermektedirler. Dolayısıyla bu veriler salt nüfus miktarını öğrenmek için kullanıldığında dikkatli olmak, toplam nüfusa ulaşmak için dolaylı tahmin yöntemleri kullanmak ve doğrulukları sınanamayacak bazı varsayımlar yapmak gerekmektedir. Diğer bir deyişle XVI. ve XVII. Yüzyıllara ilişkin nüfus rakam ve serilerini güvenilirlik derecesi de genellikle çok yüksek olamayacaktır. Bkz. Behar, 1996, XVIII; Aşık Mehmet Çelebi VII. Aşık Mehmed Çelebi, Menâzirü'l-avâlim, ed. Mahmut Ak Ankara: TTK, 2007, ss. 897-901. İzmir'e ilişkin 1585 tarihli betimlemelerinden aldığı sayılara göre, İzmir'de bu tarihte sadece iki-üç cami ve bir-iki hamam mevcuttur. Bkz. Kuru, 2017, 158. Hâlbuki aynı yıllarda kentte Rumların yaşadığı bilinmektedir. Ermenileri ve Yahudilerin mevcudiyeti de sorgulanmayı gerektirir. XVII. Yüzyıl boyunca, İzmir'in vergi yükü, imparatorluğun diğer kalabalık kentlerinin vergi yükünün yaklaşık sekizde biri ile onda biri arasındadır. Kuru, 2017, 151. Sürekli göç alan ve büyüyen bir ticaret kentinin vergi yükündeki bu orantısızlık, tahrirlere, tereddütle yaklaşılması gerektiğini düşündürmektedir.

44 Paul Masson'dan aktaran; Kütükoğlu, 2000, 39. Öte yandan, Hollandalılar ve İngilizler, XVIII. Yüzyıl'ın başında, Hint Okyanusu ticaretini yeniden organize etmişlerdir. Bu organizasyon vasıtasıyla Doğu'nun ipek ve baharatının Ümit Burnu üzerinden gönderilmesi, Bursa, Halep ve İskenderun üzerinden geçen eski ticaret güzergâhını tamamen felce uğratmıştır. Bursa ve Halep kentleri bu süreçte sözünü ettiğimiz dönüşümün dezavantajlarını yaşarken, İzmir avantajlı çıkmıştır. Goffman, 2012, 105-107.

43 Arıkan, 1992, 64; Bora, 2015, 51; Goffman, 1995, 7. The 16th century Cadastral Record Books (1528/29 and 1575/76) should not be characterized as population registers. All cadastral record books conducted between the XV.-XVII. centuries were considered as land (deed), soldier, and agricultural income documents. In other words, they did not have a demographic purpose in the sense we understand it today. The unit of enumeration in these record books was not the individuals themselves, but the taxable households. They also provide very little information about individuals. Therefore, one has to be cautious when using these data only for population figures, use indirect estimation methods to arrive at the total population, and make certain assumptions that cannot be tested for accuracy. In other words, the degree of reliability of population figures and series for the XVIth and XVIIth centuries is generally not very high. See Behar, 1996, XVIII; Aşık Mehmet Çelebi VII. Aşık Mehmed Çelebi, Menâzirü'l-avâlim, ed. Mahmut Ak Ankara: TTK, 2007, pp. 897-901. According to his descriptions of İzmir in 1585, there were only two or three mosques and one or two baths in İzmir at this date. See Kuru, 2017, 158. However, it is known that Greeks lived in the city in the same years. The presence of Armenians and Jews also calls into question. Throughout the XVIIth century, İzmir's tax burden was approximately one-eighth to one-tenth of that of other populous cities in the empire. Kuru, 2017, 151. This disproportion in the tax burden of a growing commercial city that was constantly receiving immigration suggests that the cadastral record books should be approached with hesitation.

44 Paul Masson as cited in Kütükoğlu, 2000, 39. On the other hand, the Dutch and the British reorganized the Indian Ocean trade at the beginning of the XVIIIth century. Through this organization, the shipment of Eastern silk and spices via the Cape of Good Hope completely paralyzed the old trade route through Bursa, Aleppo, and İskenderun. While the cities of Bursa and Aleppo suffered the disadvantages of the aforementioned transformation in this process, İzmir benefited. Goffman, 2012, 105-107.

düşük olması gelmektedir⁴⁵. Bir diğer sebep ise Halep'teki ipek darlığıdır. Böylece, Avrupalı ve Osmanlı tüccarı daha güvenli ve daha ucuz bir ipek pazarı olan İzmir'e yönelmiştir⁴⁶.

Süreç birbiriyle etkileşimi olan bir döngü oluşturmuştur: Bir yandan kentte komisyoncu, banker, tercüman, mültezim, idareci, toptancı, perakendeci, gemi kalafatçısı, pazar esnafı, aracı, hamal, hancı, deveci ve uluslararası tüccar gibi yeni meslek gruplarına talep olduğu için bu meslekleri icra etmek isteyen; Arap, Ermeni, Rum, Yahudi ve Müslüman Türkler İzmir'e akın etmiştir. Öte yandan kente gelen söz konusu meslek erbabı, İzmir'in ticari altyapısının gelişimine katkıda bulunmuştur. Bu vesileyle İzmir Yahudi Cemaati'nin de sayıca büyüdüğü tahmin edilebilir.

İzmirli Yahudiler, XVII. Yüzyıl'da ekonominin her alanında en görünür mesleklerde ön plandadır. Vergi mültezimliği, aracılık, tefecilik ve dragomanlık (tercümanlık) adeta Yahudilerin tekelindedir. Komisyoncu, tefeci, aracı ve toptancı olarak İzmir Limanı'nda çalışan Yahudiler, aynı zamanda İzmir'in meslek loncalarına da kayıtlıdır⁴⁷. 3 Mayıs 1604 ve 3 Mayıs 1607 yılları arasında Batı Anadolu ekonomik kuşağının mukataasını, Abraham veled-i David ve David veled-i Abraham adlı iki Yahudi mültezim⁴⁸ idare etmektedir⁴⁹. 1610 ile 1650 yılları arasında ise, İzmir'de gümrük vergisi toplayan mültezimlerin fiilen tümü Yahudi'dir⁵⁰. Bu yüzden ticari faaliyetini sürdürmek için yerli ahaliye muhtaç olan Batılıların gözünde Yahudiler her yerdedir⁵¹. XVII. Yüzyıl'da İzmir'e gelen seyyahlar da İzmir ticari hayatındaki Yahudi sayısal egemenliğinin

customs fees⁴⁵. Another reason was the shortage of silk in Aleppo. Thus, European and Ottoman merchants turned to İzmir as a safer and cheaper silk market⁴⁶.

The process created a cycle of interaction with each other: On the one hand, there was a demand for new professions in the city, such as brokers, bankers, translators, taxmen, executives, wholesalers, retailers, ship caulkers, tradesmen, middlemen, porters, innkeepers, cameleers, and international merchants, so Arab, Armenian, Greek, Jewish, and Muslim Turks flocked to İzmir to practice these professions. On the other hand, these professionals who came to the city contributed to the development of İzmir's commercial infrastructure. It can be assumed that the İzmir Jewish community also grew in number on this occasion.

In the XVIIth century, Jews of İzmir were at the forefront of the most visible professions in all areas of the economy. Tax farming, mediation, usury, and interpreting businesses (dragoman) were almost monopolized by Jews. Jews working in the port of İzmir as brokers, usurers, middlemen, and wholesalers were also registered in the professional guilds of İzmir⁴⁷. Between May 3, 1604 and May 3, 1607, the headquarters of the Western Anatolian economic belt was administered by two Jewish taxmen⁴⁸, Abraham veled-i David, and David veled-i Abraham⁴⁹. Between 1610 and 1650, de facto all of the taxmen who collected customs taxes in İzmir were Jews⁵⁰. Therefore, in the eyes of Westerners, who depended on the local population to sustain their commercial activity, Jews were everywhere⁵¹. Travelers who came to Smyrna in the XVIIth century were also aware of the Jewish numerical dominance

45 Kütükoğlu, 2000, 39.

46 Goffman, 1995, 44.

47 Goffman, 1985, 305-307.

48 Osmanlı toprak sisteminde, açık artırma usulüyle, belirli eyaletleri kiraya vermeye iltizam, iltizam sahibi olan kişiye mültezim denmektedir.

49 Goffman, 1995, 49, 56. Goffman, 1985 tarihli doktora tezinde, 1604 ile 1630 tarihleri arasında İzmir'de görev yapan Yahudi mültezimlerin adlarını içeren bir liste vermiştir. Bkz. Goffman, 1985, 303. Listede yer alan isimlerin, İzmir cemaatine mensup olup olmadığını ya da bu gelirleri bir başka yerleşim yerinden yönetip yönetmediğini saptamak olanaksızdır.

50 Goffman, 2012, 121.

51 Goffman, 2012, 122.

45 Kütükoğlu, 2000, 39. Goffman, 1995, 44.

46 Goffman, 1995, 44.

47 Goffman, 1985, 305-307.

48 In the Ottoman land system, the leasing of certain provinces by auction was called tax farming (iltizam) and the person holding tax farming was called a taxman (mültezim).

49 Goffman, 1995, 49, 56. In his 1985 doctoral dissertation, Goffman provides a list of the names of Jewish taxmen who served in İzmir between 1604 and 1630. See Goffman, 1985, 303. It is impossible to determine whether the names on the list belonged to the İzmir community or whether they managed these revenues from another settlement.

50 Goffman, 2012, 121.

51 Goffman, 2012, 122.

farkındadır⁵². Hatta öyle bir aşamaya gelinmiştir ki, artık İngilizler ve Hollandalılar, kendi tüccarlarından daha fazla Yahudilere güvenir olmuştur. Tüm işleri hakkında onlara bilgi vermekte ve *"kasalarının anahtarını dahi onlara emanet etmektedir."*⁵³ *"Frenk tüccarlarının ticareti, tamamen Yahudiler tarafından yönetilmektedir. Bu amaçla her ticaret hane, aralarında komisyon ücretlerini birbirinden ayıran kendi Yahudi komisyoncularına⁵⁴ sahiptir."*⁵⁵ Her ne kadar Avrupalı tacirlerin ve konsolosların bir bölümünde Yahudilerin güvenilmez iş ortakları olarak görülme eğilimi mevcut ise de⁵⁶, Osmanlı otoritelerinin nezdinde güvenilir pozisyonu, faaliyetlerinin seri ve kusursuz ilerlemesini arzu eden Levant ticaret kumpanyaları (Venedik, Fransa, İngiltere ve Hollanda) konsoloslarının, Yahudi araçlarla yapılacak anlaşmaları daha kârlı bir seçim olarak tercih etmesini sağlamaktadır. Sonuç olarak sadece İzmir'de değil, Levant'taki ticaret merkezlerinin tümünde Yahudiler, çoğunlukla sorumluluk sahibi pozisyonlara atanmışlardır. Özellikle Levant ticaret kumpanyalarında çalışan Yahudi dragomanlar (tercümanlar), imrenilecek ayrıcalıklı bir konuma sahiptir. Bu yüzden gayrimüslim ahalî, dragoman olmak istemektedir. Söz gelimi Aron Levi, İzmir'deki Venedik Konsolosu'na ikinci dragoman olarak atandığı zaman, Venediklilerden maaş alacağına ve olağanüstü vergilerden (tekâlif-i örfiyeden) muaf tutulacağına ilişkin bir imtiyaz belgesi almıştır. Devletin hazineyi yeniden doldurmak için olağanüstü vergilere gitgide daha çok başvurduğu bir dönemde bu ayrıcalık, Osmanlı tebaası gayrimüslimler açısından çok önemli olmalıdır. Ayrıca dragomanın yasalar önünde koruma altına alınmaya çalışılması da, dikkate değer bir öneme sahiptir. Şöyle ki, dragomanı ilgilendiren her türlü davanın İzmir'den İstanbul'a nakli garanti altına alınmıştır. Muhtemelen amaç onu kentnin küçük entrikalarından ve rüşvet tuzağından korumaktır⁵⁷. 1700 yılında Fransız Konsolosluğu

in the commercial life of Smyrna⁵². In fact, it got to the point where the British and Dutch trusted the Jews more than their own merchants. They informed them about all their affairs and *"even entrusted them with the keys to their safes."*⁵³. *"The trade of Frankish merchants was managed entirely by Jews. For this purpose, each trading house had its own Jewish brokers⁵⁴, who split the commission fees between each other."*⁵⁵ Although there was a tendency among some European merchants and consuls to view Jews as unreliable business partners⁵⁶, their trustworthy position in the eyes of the Ottoman authorities allowed the consuls of the Levant trading companies (Venice, France, England, and the Netherlands), who wanted their operations to proceed quickly and smoothly, to favor deals with Jewish intermediaries as a more profitable choice. As a result, not only in Smyrna but in all the commercial centers of the Levant, Jews were often appointed to positions of responsibility. Jewish dragomen (interpreters), especially those working for the Levant trade companies, had an enviable privileged position. Therefore, non-Muslims wanted to become dragoman. For instance, when Aron Levi was appointed the second dragoman to the Venetian consul in İzmir, he received a concession certificate stating that he would receive a Venetian salary and be exempt from extraordinary taxes called tekâlif-i örfiye. At a time when the state was increasingly resorting to extraordinary taxes to replenish the treasury, this privilege must have been very important for non-Muslim Ottoman people. It is also noteworthy that dragomen were protected under the law. Namely, the transfer of any case involving the dragomen from İzmir to Istanbul was guaranteed. Probably to protect them from the petty intrigues of the city and bribery⁵⁷. In the list

52 Hatta bazı seyyahlar, bu konuyu abartarak, İzmir Yahudi nüfusunun, Türk nüfusunun yarısı kadar büyüklükte olduğunu dahi iddia etmişlerdir. Aslında, söz konusu aşırı iddianın temel sebebi, seyyahların ya bilgiyi aldığı şahıslarla bağlantılıdır (kısacası, bilgi veren Yahudi abartmış olmalıdır), ya da doğrudan şahidi olmadıkları mevzularda yazma alışkanlıklarıdır. Olnon, 2013, 71.

53 Olnon, 2013, 71. Galland, 2003, 77.

54 Normalde ticaret konsolosluğu başına 3 ila 4 kişi arası olmalıdır.

55 Olnon, 2013, 71.

56 Hatta bazılarında, antisemit bir yaklaşım dahi mevcuttur. Bkz. Olnon, 2013, 72.

57 Goffman, 1985, 301-302.

52 Some itinerants even exaggerated this issue and claimed that the Jewish population of İzmir was half the size of the Turkish population. In fact, the main reason for this excessive claim is either related to the persons from whom the itinerants received the information (in short, the Jewish informant must have exaggerated), or their habit of writing about matters they did not directly witness. Olnon, 2013, 71.

53 Olnon, 2013, 71. Galland, 2003, 77.

54 Normally there should be between 3 to 4 people per trade consulate.

55 Olnon, 2013, 71.

56 Some even have an anti-Semitic approach. See Olnon, 2013, 72.

57 Goffman, 1985, 301-302.

tarafından istihdam edilen 6 dragomandan oluşan listede, dördüncü ve altıncı dragomanlar Yahudi'dir: Fare Abenasser (80 kuruş) ve İsak Abenasser (30 kuruş) almaktadır⁵⁸. İzmirli Yahudilerin, böylesine önemli görevlere atanıp korunup kollanması ve ayrıcalıklarla donatılması, ilk bakışta tuhaf gibi görünmektedir. Çünkü Londrahlıların ve Parislilerin büyük bir bölümü hayatlarında hiç Yahudi ile karşılaşmamıştır. Venedikliler ise, son yıllarda Yahudi ekonomik çıkarları aleyhinde bir kampanya yürütmektedir. Bu kampanya, 1579 tarihinde Yosef Nasi'nin ölümüyle biraz durulmuş olsa da, hala devam etmektedir. İsteksizliklere ya da düşmanlıklara rağmen İngiliz, Fransız ve Venedikli tacirlerin Yahudi tercüman, aracı ve mültezimlere olan talebi, Yahudilerin hem Levant ticaretindeki konumunu sağlamlaştırmış, hem de Batılı tacirlerle ilişkilerini geliştirmiştir. Sonuç olarak Levant ticaretindeki dönüşüm, sadece İzmir kentini değil aynı zamanda İzmir Yahudi Cemaati'ni de refaha kavuşturmuştur⁵⁹. Ticaret konsolosluklarında dragoman ya da simsar olarak çalışan Yahudilere ilişkin dikkat çekici yorumlardan biri şöyledir⁶⁰:

...ülkenin geleneklerini hiç bilmeyen yeni gelenlerle iş yapıp, onları kandırarak bazen büyük paralar kazanmaktadırlar. Bu yolla para kazanmak için hilekârca davranmak onları tedirgin etmez. İnanışlarına göre kendi dinlerinden olmayanları aldatmak bir suç teşkil etmez. Ancak yakalanmak ve cezalandırılmak korkusuyla bu numaralarını elden geldiğince, işin ortaya çıkmasını önleyecek veya ortaya çıkarsa kendilerinin suçlanmasına neden olmayacak şekilde çok kurnazca yapmaktadırlar.

En ince kurnazlıklarından biri, bir Frenk'ten bir malı almak veya ona bir malı satmak isteyen Müslüman Türklere tercümanlık yaparken, iki taraftan da yararlanmaktır. Söz gelimi, Müslüman Türk'ten mal almak isteyen Frenk'e malı pahalı satmanın yolunu bulmakta ve elde edilen kârdan pay almaktadır⁶¹. Ayrıca XVII. Yüzyıl'ın ikinci

of 6 dragomen employed by the French consulate in 1700, the fourth and sixth dragomen were Jewish: Fare Abenasser (80 kuruş) and Isak Abenasser (30 kuruş)⁵⁸. At first glance, it seemed strange that Jews from İzmir were appointed to such important positions, protected and privileged. Because most Londoners and Parisians had never met a Jew in their lives. In recent years, the Venetians had been conducting a campaign against Jewish economic interests. This campaign, which was somewhat halted by the death of Yosef Nasi in 1579, is still ongoing. Despite reluctance or hostility, the demand of English, French and Venetian merchants for Jewish interpreters, middlemen, and taxmen not only strengthened the position of Jews in Levant trade but also improved their relations with Western merchants. As a result, the transformation of the Levant trade brought prosperity not only to the city of Smyrna but also to the Jewish community of Smyrna⁵⁹. One of the remarkable comments about Jews working as dragoman or brokers in the trade consulates is as follows⁶⁰:

...they sometimes make a lot of money by doing business with and deceiving newcomers who know nothing about the customs of the country. They are not worried about being deceitful in order to make money in this way. According to their beliefs, it is not a crime to deceive those who are not of their religion. However, for fear of being caught and punished, they do their tricks as cunningly as possible, in such a way as to avoid detection or, if they are discovered, to avoid incriminating themselves.

One of their most subtle tricks was to take advantage of both sides when interpreting for Muslim Turks who wanted to buy a good from the Frank or sell a good to them. For example, they would find a way to sell the goods at a high price to Frank who wanted to buy from the Muslim Turk and take a share of the profit⁶¹. Moreover, in the second half of the XVIIth century,

58 Ülker, 1974, 215-216.

59 Bashan, 1982-86, 50.

60 Galland, 2007, 77.

61 Galland, 2007, 77. Günümüzde, Hanuççuluk olarak tanımlayabileceğimiz bu uygulama, pek çok sektörde kullanılmaktadır. 20 Mayıs 2020 tarihli gazetelerde İstanbul'daki hanuççuluğa ilişkin şu haber yayınlanmıştır: "Hanuççuluk yapan kişi özellikle turist kafilelerini alışveriş yapmaları için belirlenen dükkânlara ve mağazalara götürür ve belli bir yüzde alır. Kafilelerin götürüldükleri dükkânlar oldukça iyi kazanırken yakınındaki esnaf iş yapamaz hale gelmektedir."

58 Ülker, 1974, 215-216.

59 Bashan, 1982-86, 50.

60 Galland, 2007, 77.

61 Galland, 2007, 77. Today, this practice, which we can define as commissioning [hanuççuluk], is used in many sectors. On May 20, 2020, the following news was published in the newspapers regarding the commissioning in Istanbul: "The person who is a commissioner takes especially tourist caravans to designated shops and stores for shopping and takes a certain percentage. While the shops where the caravans are taken earn quite well, nearby shopkeepers are unable to do business."

yarısında, İzmir'de kendi ticarethanesine sahip pek çok Yahudi mevcuttur. Bunların arasında bin eküden⁶² üç bin eküye kadar geliri olan yirmi-yirmi beş kişi bulunmaktadır⁶³.

Yahudiler, XVII. Yüzyıl'ın sonlarından itibaren git gide Hollanda, İngiltere ve Fransa'nın Levant'taki ticari faaliyetlerine müdahale etmeye başlamıştır. Hatta bu yüzden, Batılı ticaret temsilcilikleri tarafından rakip olarak nitelendirilmişlerdir. Müdahale edebilecek güce erişenler ise Portekiz kökenli, Livorno göçmeni Portekiz Yahudileridir (converso/marrano)⁶⁴. İngiliz Levant Kumpanyası Konsolosu Raye'ye gönderilen 14 Ağustos 1695 tarihli mektupta, Yahudi rekabetinden duyulan sıkıntı şöyle dile getirilmektedir "Yahudiler İzmir'deki en büyük rakiplerimiz. Miktar ve kalite olarak aynı malların ticaretini yapıyoruz; Hollanda ve İngiltere'den kumaş, İtalya'dan ipekli mallar, kâğıt vs."⁶⁵.

Portekiz Yahudilerinin İzmir'in Bir Ticaret Merkezi ve Liman Kent Olarak Yükselişine Katkısı

1497-1540 yılları arasında, Portekiz'den ayrılmak zorunda kalan Portekiz Yahudileri, Kuzey Afrika kıyılarından Orta Doğu'ya, Kuzey Batı Avrupa'dan Akdeniz havzasına ve Anadolu'ya kadar uzanan geniş bir coğrafi alana yerleşmiştir. Başta Hollanda olmak üzere⁶⁶, Marsilya ve Kuzey ve Orta İtalya'nın şehir devletleri ile Napoli⁶⁷, Roma ve Papalık prenslikleri, vergileri ödemek ve ülkenin genel huzurunu bozmamak koşullarıyla Yahudilere "nispeten" dostane davranmıştır. Toskana Büyük Dükü Ferdinand, 10 Temmuz 1593 tarihinde Livorno kentini ve Livorno Limanı'nı serbest bölge ilan etmiştir. Ayrıca Ferdinand, diaspora Yahudilerine önemli haklar vadetmiştir: Her türlü zulümden (özellikle Engizisyon'dan) koruma, Hristiyan olma koşuluyla topraklarına girmeden önce başka ülkelerde işlediği iddia edilen suçlar için af, vergiden muafiyet, oy kullanma hakkı ve en önemlisi, Yahudilik inancını saldırı korkusu olmadan toplum

there were many Jews in İzmir who owned their own businesses. Among them were twenty-twenty-five individuals with incomes ranging from one thousand to three thousand écu^{62, 63}

From the end of the XVIIth century, Jews gradually began to interfere in the commercial activities of the Netherlands, England, and France in the Levant. They were even characterized as competitors by Western trade representatives. Those who had the power to intervene were Portuguese Jews (converso/marrano) of Portuguese origin, immigrants from Livorno⁶⁴. In a letter dated August 14, 1695, sent to Consul Raye of the English Levant Company, the problem of Jewish competition is expressed as follows: "*Jews are our biggest competitors in İzmir. We trade the same goods in quantity and quality; cloth from Holland and England, silk goods from Italy, paper, etc.*"⁶⁵.

The Contribution of Portuguese Jews to the Rise of İzmir as a Trade Center and Coastal Town

Between 1497 and 1540, the Portuguese Jews, who were forced to leave Portugal, settled in a wide geographical area stretching from the coasts of North Africa to the Middle East, from North Western Europe to the Mediterranean Basin and Anatolia. The Netherlands, Marseilles, and the city-states of Northern⁶⁶ and Central Italy, as well as Naples⁶⁷. Rome, and the Papal Principalities were "relatively" friendly to Jews, provided they paid taxes and did not disturb the general peace of the country. On July 10, 1593, Ferdinand, Grand Duke of Tuscany, declared the city of Livorno and the port of Livorno a free zone. Ferdinand also promised important rights to Diaspora Jews: Protection from all forms of persecution (especially from the Inquisition), amnesty for crimes allegedly committed in other countries before entering their lands on the condition that they were Christian, exemption from taxation, the right to vote and, most importantly, the right to

62 . Écu, IX. Louis döneminde, 1266 yılında basılan bir altın sikkenin (écu d'or) adıdır.

63 Galland, 2007, 77.

64 Converso'nun anlamı dönme; marrano'nun anlamı domuzdur. Her ikisi de Hristiyanlığa geçen ve sonra tekrar Yahudiliğe dönen ya da gizli Yahudi olarak Hristiyanlıkta kalan Yahudileri ifade etmektedir. Marrano, aşağılayıcı bir ifade olarak kullanılmıştır.

65 Syrett, 2006, 94.

66 Ayrıntılı bilgi için bkz. Israel, 1989, 45.

67 Ayrıntılı bilgi için bkz. Levi, 2009, 875.

62 Écu is the name of a gold coin (écu d'or) minted in 1266, during the reign of Louis IX.

63 Galland, 2007, 77.

64 Converso means convert; marrano means pig. Both refer to Jews who convert to Christianity and then return to Judaism or remain in Christianity as secret Jews. Marrano is used as a derogatory term.

65 Syrett, 2006, 94.

66 For more information, see Israel, 1989, 45.

67 For more information see Levi, 2009, 875.

içinde serbestçe yaşama hakkı. Hristiyan baskısı ve Engizisyonundan dolayı zulüm korkusu yaşayan pek çok Yahudi, Livorno'ya göç etmeyi yeğlemiştir. Portekiz Yahudileri için Kuzey Avrupa'daki merkez Amsterdam'dır. Livorno ise, Avrupa'nın güney kesiminin merkezine dönüşmüştür. Livorno'nun Santa Esnoga Sinagogu, Portekiz ve İtalyan Yahudilerinin bir karışımı olan Nazione Ebraea'nın (Yahudi Milleti) kutsal evi ilan edilmiştir⁶⁸. Aslında, Livorno Büyük Dükü Ferdinand, o zamana değin yakındaki şehir devletlerinde, prensliklerde ve Papalık Devleti'nin mülklerinde ikamet etmekte olan Portekiz ve İspanya kökenli Yahudileri, kendi topraklarına bilinçli olarak davet etmiştir. Davete icabet edenlerin arasında o tarihe kadar Osmanlı kentlerinde ikamet eden ve bu arada Yahudiliğe geri dönen Portekizli Yahudiler (marrano/converso) ile eski Portekizli Yahudi / Yeni Hristiyan olan bir grup da vardır. Elli yıldan kısa bir süre içinde Livorno'nun Yahudi nüfusu, daha önce görülmemiş bir şekilde artış göstermiştir. Davet ilanı öncesi beş yüz olan kentin toplam nüfusu, 1646 yılında on iki bine yükselmiştir⁶⁹. Livorno, Kuzey ve Batı Avrupa ile Levant arasındaki bağlantıyı sağlayan Akdeniz'in en büyük ticaret merkezlerinden birine dönüşmüştür. Artık baharatlar, mercanlar, sabun, ipek ve yünlü giysiler, Livornolu Yahudi tüccarlar vasıtasıyla dünyanın geri kalanına taşınmaktadır. Portekizce ise Tiran ve Adriyatik denizlerinden, Yunanistan ve Ege'ye kadar tüm Akdeniz havzasının ve Kuzey Avrupa'nın ticaret merkezlerinin resmi ortak dil haline dönüşmüştür⁷⁰.

Mehmet Kuru, Portekiz Yahudilerinin Akdeniz havzasındaki ticari etkinliklerine değinmeden, Livorno ile İzmir'i karşılaştırır: İki kent de XVI. Yüzyıl'ın sonundan XVII. Yüzyıl'ın ortalarına kadar bir ticaret merkezi ve liman kent olma yolunda büyük atılımlar gerçekleştirmiştir. Livorno'da ticari kapasiteyi arttırmak amacıyla kullanılan vergi muafiyeti, Osmanlı İzmir'inde de aynı tarihlerde ve muhtemelen aynı amaçla uygulanmıştır. İzmir'in vergi yükü yıllarca çok düşük düzeyde tutulmuş, gayrimüslimler tarafından ödenen cizye ise 1691 vergi reformuna kadar asgari düzeyde kalmıştır. Bu yüzden, "*Livorno ve İzmir, 1580 sonrasıyenden düzenlenen Akdeniz ticari sisteminin yeni doğan bebekleridir.*"⁷¹

68 Levi, 2009, 876.

69 Kuru, 2017, 153.

70 Levi, 2009, 886-887. Levant ile Avrupa arasındaki ticarete, Portekiz kökenli Yahudi hâkimiyeti, XIX. yüzyıl ortalarına kadar devam etti. Ayrıntılı bilgi için Reiman, 2018, 84-85.

71 Kuru, 2017, 152-153.

practice Judaism freely in public without fear of attack. Many Jews, fearing persecution due to Christian oppression and the Inquisition, chose to emigrate to Livorno. For Portuguese Jews, the center in Northern Europe was Amsterdam. Livorno became the center of the southern part of Europe. Livorno's Santa Esnoga Synagogue was declared the holy house of the Nazione Ebraea (Jewish Nation), a mixture of Portuguese and Italian Jews⁶⁸. In fact, Ferdinand, the Grand Duke of Livorno, deliberately invited Jews of Portuguese and Spanish origin, who until then had been residing in the nearby city-states, principalities and estates of the Papal States, into his territory. Among those who responded to the invitation were Portuguese Jews (marrano/converso) who had been residing in Ottoman cities until then and who had converted to Judaism, as well as a group of former Portuguese Jews/New Christians. In less than fifty years, Livorno's Jewish population grew at an unprecedented rate. The total population of the city increased from five hundred before the proclamation of the invitation to twelve thousand in 1646⁶⁹. Livorno became one of the largest trade centers in the Mediterranean, providing a link between Northern and Western Europe and the Levant. Spices, corals, soap, silk, and woolen garments were now transported to the rest of the world by Jewish merchants from Livorno. Portuguese became the official lingua franca of the entire Mediterranean basin and the trading centers of Northern Europe, from the Tyrrhenian and Adriatic seas to Greece and the Aegean⁷⁰.

Mehmet Kuru compares Livorno and İzmir without mentioning the commercial activities of Portuguese Jews in the Mediterranean basin: From the end of the XVIth century to the middle of the XVIIth century, both cities made great strides towards becoming a trade center and coastal city. The tax exemption used in Livorno to increase commercial capacity was also applied in Ottoman Smyrna around the same time and probably for the same purpose. İzmir's tax burden was kept very low for many years, while the jizya paid by non-Muslims remained minimal until the tax reform of 1691. Thus, "*Livorno and Smyrna were the newborn babies of the reorganized Mediterranean commercial system after 1580.*"⁷¹

68 Levi, 2009, 876.

69 Kuru, 2017, 153.

70 Levi, 2009, 886-887. The Portuguese Jewish dominance in the trade between the Levant and Europe continued until the mid-XIXth century. For more information, see Reiman, 2018, 84-85.

71 Kuru, 2017, 152-153.

Portekiz kökenli Yahudilerin Osmanlı sınırları içerisinde yerleştikleri başlıca kentler İstanbul, Selanik, Edirne ve Tsafet'tir. Yoğun olarak yerleştikleri şehir ise, Selanik olmuştur. Bu kentte, Francos topluluğu ile kaynaşmışlar, hatta zamanla onların cemaatine dâhil olmuşlardır⁷². İzmir ise, XVII. Yüzyıl'ın başında yoğun bir converso göçüne maruz kalmıştır⁷³.

Portugal Sinagogu'nun 1630'lu yıllarda Portekiz Yahudileri tarafından kurulduğu bilinmektedir⁷⁴. O halde, bu tarihten önce kente gruplar halinde gelip yerleşmiş olmaları gerekir. Portekiz kökenli Yahudilerin hepsi sermaye sahibi değildir. Aralarında, ticaret sektörünün yan mesleklerini icra edenler vardır. Bu meslekler arasında ilk sırada, dragomanlık (tercüman) yer almaktadır. Batılı ülkelerin ticari konsolosluklarının özellikle tercih ettiği dragomanlar, Portekiz Yahudileridir: "*Portekiz ve İtalyan Yahudiler Levant'a 40 yıl önce (1653) yerleşmiş ve İzmir'deki Fransız Konsolosluğunun himayesine girmişlerdir*"⁷⁵. Bu anlatımın yer aldığı belge 1696 tarihlidir. Belgeden anlaşıldığına göre, İzmir'e yerleşen Yahudilerin kefilliği, Fransız ve Hollanda konsoloslukları arasında anlaşmazlığa yol açmıştır. Fransızlar tarafından Osmanlı yetkililerine müracaat edilmiş ve sorunun çözümü için yardım istenmiştir. Belge şu şekilde devam etmektedir: "... *İzmir'e yerleşmiş Yahudilerin kefilliği ile ilgili bir anlaşmazlık çıktı. Osmanlı tebaası mudurlar denildi. Fransız ve Hollanda konsoloslukları arasındaki anlaşmazlıkta araya Osmanlı Sultanı girdi ve dedi ki, bu Yahudi tüccarlar ticari amaçlarla İzmir'e yerleşen Portekiz'den gelmiş Yahudilerdir...*"⁷⁶. 1677 tarihli İtalyanca başka bir belge ise, Hollanda Konsolosluğu'na hizmet veren İzmirli conversoların adlarından söz etmektedir: Abraham Leon, Efraim Arditi, Nisim ve Yeuda Amato ve İshak Algranati'nin oğulları Haim Algranati. Hepsi hem conversodur, hem de Osmanlı tebaasıdır⁷⁷. Fransız ve Hollanda konsolosluklarına aracı ya da tercüman olarak başarılı hizmetler veren conversoların temel kaygısı, Osmanlı vergilerinden özellikle de cizyeden muaf tutulmayı garanti altına almaktır. Bu yüzden, Koen veled-i Manuel ve Mosi veled-i Abram adlı iki converso, İzmir Hollanda topluluğuna hekim olarak hizmet vererek cizyeden muafiyet ayrıcalığı elde etmişlerdir⁷⁸.

The main cities where Jews of Portuguese origin settled within the Ottoman borders were Istanbul, Thessaloniki, Edirne and Tsafet. Thessaloniki was the city where they settled densely. In this city, they mingled with the Francos community, even becoming part of their community over time⁷². İzmir was subjected to an intense converso migration at the beginning of the XVIIth century⁷³.

It is known that the Portugal Synagogue was founded by Portuguese Jews in the 1630s⁷⁴. Therefore, they must have arrived in groups and settled in the city before this date. Not all Jews of Portuguese origin were capital owners. Among them, there were those who practiced side professions of the trade sector. The first of these professions was being a dragoman (interpreter). Portuguese Jews dragomen were especially preferred by the commercial consulates of Western countries: "*Portuguese and Italian Jews settled in the Levant 40 years ago (1653) and came under the patronage of the French Consulate in Smyrna.*"⁷⁵ The document containing this expression is dated 1696. According to the document, the suretyship of Jews who settled in İzmir caused a dispute between the French and Dutch consulates. The French applied to the Ottoman authorities and asked for help in solving the problem. The document continues as follows: "... *There was a dispute about the suretyship of the Jews who settled in İzmir. It was asked whether they were Ottoman subjects. In the dispute between the French and Dutch Consulates, the Ottoman Sultan intervened and said that these Jewish merchants were Jews from Portugal who settled in İzmir for commercial purposes...*"⁷⁶. Another document dated 1677 in Italian mentions the names of conversos from İzmir who served the Dutch consulate: Abraham Leon, Efraim Arditi, Nisim, and Yeuda Amato, and Haim Algranati, sons of Isaac Algranati. All of them were both conversos and Ottoman subjects⁷⁷. Their main concern was to secure exemption from Ottoman taxes, especially the jizya, as they successfully served as middlemen or interpreters for the French and Dutch consulates. Therefore, two conversos, Koen veled-i Manuel and Mosi veled-i Abram, obtained the privilege of exemption from jizya by serving as physicians to the Dutch community of Smyrna⁷⁸.

72 Barnay, 2014: 53.

73 Barnay, 2014: 54.

74 Sinagog hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Çakmak & Bora, 2020, 39-70.

75 Barnay, 2014, 54.

76 Barnay, 2014, 54; Ülker 1974, 232.

77 Olnon, 2013, 146.

78 Olnon, 2013, 135.

72 Barnay, 2014: 53.

73 Barnay, 2014: 54.

74 For more information about the synagogue, see Çakmak & Bora, 2020, 39-70.

75 Barnay, 2014, 54.

76 Barnay, 2014, 54; Ülker 1974, 232.

77 Olnon, 2013, 146.

78 Olnon, 2013, 135.

Öte yandan, Livorno'dan gelen ve İngiliz Levant Kumpanyası ile birlikte çalışmaya başlayan sermaye sahibi Portekiz kökenli Yahudilerin büyük bir kısmı, geniş ticari imtiyazlar elde etmiştir. Kısa zamanda İngiliz pazarını ve adetlerini kavramış, ailevi, dini bağlar vasıtasıyla yeşeren ve İzmir'deki varlıklı dindaşlarının sermayesiyle beslenen bir ticaret ağı kurmayı başarmışlardır. Londra ile İzmir arasındaki bu ağ, İngiltere ile Batı Anadolu'yu İngiliz Levant Kumpanyası'ndan daha etkin biçimde birbirine bağlamaktadır. 7 Kasım 1693 tarihinde İzmir'de bulunan yirmi dört İngiliz ticari temsilci, İstanbul'daki büyükelçilerine bu liman kentinde çok sayıda mensubu ve inananı bulunan "Hristiyanlığın Portekiz Yahudilerine" karşı şikâyetlerini dile getirmiş ve İngiliz kaynaklı mallar için onlara gönderilen büyük komisyonlardan cesaretlenen bu topluluğun, kentte olağanüstü sayıya ulaştığını aktarmıştır. Bu şikâyet mektubu, İzmir-Londra ticaret ağını idare eden conversolar hakkındadır. Şikâyette bulunan İzmir'deki umutsuz İngiliz ticari temsilcileri, "Bizim cemaat bu ülkedeki en büyük itibar ve üne sahip olduğu zamanlarda bile" Londra ve İzmir arasındaki ticari faaliyette "sadece kısır seyirciler olarak kaldı" diyerek bir itirafta bulunmuştur⁷⁹. Kumpanya, sorunun kökünden çözülmesi peşindedir. Bunun için kraldan, Hollanda Levant Kumpanyası'nın Portekiz Yahudilerine ticari imtiyaz vermekten menedilmesi için, Hollanda Zümreler Meclisi'ne baskı yapmasını talep etmiştir. Ancak bu girişimler hem sonuçsuz kalmış, hem de İzmir'deki Hollanda Konsolosu tarafından Portekiz Yahudilerine himaye sağlanmıştır. Bunlara ek olarak 1694 yılının şubat ayında Babıali, İzmir kadısına Hollanda bayrağı altında ticaret yapabilecek İspanya, Portekiz, Ancona, Sicilya, Floransa, Katalonya, Flandre ve diğer gayrimüslim ticari topluluklarına, Hollanda imtiyazlarına uygun hareket edilmesi yolunda buyruk göndermiştir. Öte yandan, Batılı devletlerin himayesinde imtiyazlı tacir pozisyonuna sahip olmak conversolara yeterli gelmemiş olmalıdır ki, İngiliz ticari temsilcilerine göre himaye altında olmadan bağımsız ve daha geniş imtiyazlarla ticaret yapabilmek için Osmanlı yetkililerine başvuruda bulunmuşlardır⁸⁰. Uluslararası ticarete bizzat dâhil olan conversoların sayısı oldukça fazladır. Varlıklı olan bu grup, Floransa ve Marsilya'da malikâne sahibidir. Ayrıca Amsterdam, Kıbrıs, Marsilya, Floransa, Cebelitarık ve Venedik'te ticari acente sahibi aile üyeleri, dostları ve akrabaları vardır. Hatta denilebilir ki, Portekiz diasporası kapsamlı

On the other hand, a large number of capitalist Portuguese Jews from Livorno, who began to work with the British Levant Company, obtained extensive commercial privileges. In a short period of time, they grasped the British market and customs and managed to establish a trade network that flourished through family and religious ties and was supported by the capital of their wealthy co-religionists in Smyrna. This network between London and Smyrna linked Britain and Western Anatolia more effectively than the British Levant Company. On November 7, 1693, twenty-four English commercial agents in Smyrna complained to their ambassadors in Constantinople about the large number of "Portuguese Jews of Christianity" in the port city, encouraged by the large commissions sent to them for goods of English origin. This letter of complaint was about the conversos who ran the İzmir-London trade network. Despairing British commercial agents in Smyrna complained that "even when our community enjoyed the greatest reputation and fame in this country", they "remained mere steril spectators" of commercial activity between London and Smyrna⁷⁹. The Company sought to solve the problem once and for all. To this end, it asked the king to put pressure on the Dutch Privy Council to prohibit the Dutch Levant Company from granting commercial concessions to Portuguese Jews. However, these attempts were both fruitless and the Dutch Consul in İzmir provided patronage to Portuguese Jews. In addition, in February 1694, the Sublime Porte sent an order to the kadi of İzmir to act in accordance with Dutch concessions to Spain, Portugal, Ancona, Sicily, Florence, Catalonia, Flanders, and other non-Muslim commercial communities that could trade under the Dutch flag. On the other hand, it must not have been enough for the conversos to be privileged merchants under the patronage of Western states, as they applied to the Ottoman authorities to be able to trade independently and with wider privileges than the British commercial agents⁸⁰. The number of conversos personally involved in international trade was quite high. This wealthy group owned estates in Florence and Marseille. They also had family members, friends, and relatives with commercial agencies in Amsterdam, Cyprus, Marseille, Florence, Gibraltar, and Venice. One could even say that the Portuguese diaspora created an extensive and efficient international trade network. Nonis, Aryas, Koronel, Pineyro, Enrikes are the names of well-known conversos from

79 Goffman, 2012, 134-135.

80 Goffman, 2012, 136-137.

79 Goffman, 2012, 134-135.

80 Goffman, 2012, 136-137.

ve etkin bir uluslararası ticaret ağı oluşturmuştur. Nonis, Aryas, Koronel, Pineyro, Enrikes İzmirli tanınmış conversoların adlarıdır⁸¹. Sözünü ettiğimiz converso uluslararası ticaret ağına, zaman zaman Yahudiler arasındaki anlaşmazlıklardan ve sürüşmelerden doğan ve resmî belgelere de yansıyan sorunlar yaşanmaktadır. Bu anlaşmazlıklardan birinin aktörleri, İzmirli Haim Samuel Enrikes ile Solomon di Abram Pegna'dır. Enrikes Hollanda, Pegna ise İngiliz himayesindedir. Bu arada Enrikes, iki yıl boyunca hem Pegna'nın ortağı, hem de Hollanda Kumpanyası'nın Kuşadası Konsolosu olarak faaliyette bulunmuştur. Olay, İzmir Yahudi Cemaati tarafından Enrikes aleyhine sahte para basma şikâyetiyle başlamıştır. Süreç içerisinde dallanıp budaklanan ve büyük boyutlara ulaşan dava, İzmir Yahudi Mahkemesi'nden İstanbul'daki imparatorluk divanına nakledilmiştir. Bu arada, davaya Hollanda ve İngiliz ticaret kumpanyaları da müdahil olmuş, hatta karşı karşıya gelmişlerdir. Nihayet dava, 1695 yılında Hollanda imtiyazlarına sahip Enrikes lehine sonuçlanmıştır⁸². Portekiz Yahudilerine ait uluslararası ticaret ağı, aslında narin bir yapılanmadır. Bekası da değişken unsurlara bağlıdır. Nitekim XVIII. Yüzyıl'ın gelişmeleri, özellikle Avrupa'da ulus devletlerin yükseliş süreci ve yaşanan iç sorunlar, hassas dengeler üzerinde kurulu ticaret ağının çökmesine yol açmıştır⁸³. Söz konusu ticaret ağı çöktükten sonra Livorno göçmeni Portekiz Yahudileri ancak bireysel faaliyetleri ile takip edilebilmektedir. İzmirli Gabay ailesi, matbaayı Livorno'dan İzmir'e taşıyan ailedir. Bu aileye mensup olan Leon Gabay, 1801 tarihinde İngiliz Konsolosluk'u'nun hizmetine girmiş, 1805 tarihinde Mısır'daki İngiliz Garnizonu'na malzeme taşıma görevini üstlenmiştir⁸⁴. 1845 tarihinde, İzmir'de ikamet eden Livorno tebaası 79 aile mevcuttur. Bu ailelerin arasından sadece 22 kişi simsar, tüccar ve tercüman olarak İzmir'in ticaret sektörüne hizmet vermektedir⁸⁵.

İzmir⁸¹. In the converso international trade network, there were sometimes problems arising from disputes and frictions between Jews, which are also reflected in official documents. The actors in one of these disputes were Haim Samuel Enrikes from İzmir and Solomon di Abram Pegna. Enrikes was a Dutch protégé and Pegna a British protégé. Meanwhile, for two years, Enrikes acted both as Pegna's partner and as the Dutch Company's consul in Kuşadası. The incident began with a complaint against Enrikes by the Jewish community of İzmir for counterfeiting money. The case, which branched out in the process and reached great proportions, was transferred from the İzmir Jewish Court to the imperial court in Istanbul. In the meantime, the Dutch and British trading companies also intervened in the case and even confronted each other. The case was finally settled in 1695 in favor of Enrikes, who had Dutch concessions⁸². The international trade network of Portuguese Jews was in fact a fragile organization. Its survival also depended on variable factors. Indeed, the developments of the XVIIIth century, especially the rise of nation-states in Europe and internal problems led to the collapse of the trade network built on delicate balances⁸³. After the collapse of this trade network, the Portuguese Jews who immigrated to Livorno could only be traced through their individual activities. The Gabay family from İzmir was the family that brought the printing press from Livorno to İzmir. Leon Gabay, a member of this family, entered the service of the British Consulate in 1801, and in 1805 he was assigned to transport materials to the British Garrison in Egypt⁸⁴. In 1845, there were 79 families from Livorno residing in İzmir. Only 22 of these families were serving the commercial sector of İzmir as brokers, merchants, and interpreters⁸⁵.

81 Barnay, 2014, 57.

82 Olnon 2012, 137-138.

83 Goffman, 2013, 139.

84 Bornstein Makovetsky, 2022, 256-259.

85 BOA, ML. VRD. TMT. d 2096.

81 Barnay, 2014, 57.

82 Olnon 2012, 137-138.

83 Goffman, 2013, 139.

84 Bornstein Makovetsky, 2022, 256-259.

85 BOA, ML. VRD. TMT. d 2096.

XVIII. Yüzyıl'da İzmir Limanı'nda Yahudi Ticari Faaliyeti

İzmir'in yerel ekonomisi için son derece önemli bir pozisyona sahip olan Yahudiler, rekabetteki başarılarıyla ön plana geçmişlerdir. Yahudiler, sarraflık ve simsarlık mesleklerinde yoğunlaşarak İzmir'in ticaret hayatına damga vurmaktadır. Hatta kentte simsarlık mesleğini icra eden tek topluluk Yahudilerdir⁸⁶. Öte yandan varlıklı Yahudilere, gümrük vergilerini toplama görevi (mültezimlik) verilmektedir. 19 Nisan 1714 tarihinde gümrük memuru görevini üstlenen Süleyman Ağa, Yahudi'dir. İzmir Yahudi Cemaati onu İzmir'de ikamet eden yabancı uluslar ile iletişimi sağlamak için kullanmıştır. XVIII. Yüzyıl'ın ortalarında ise, hem İzmir'de hem İstanbul'da etkili gümrük memurlarından biri İshak Ağa adlı bir Yahudi'dir. Fransız Konsolosu Peyssonnel'e göre 1750 yılına gelindiğinde, İzmir'de hâlâ Yahudi aracılar revaçtadır. Hatta Müslüman Türk, Rum ve Avrupalı tüccarlar, mutlaka bir Yahudi aracıyla çalışmayı tercih etmektedir⁸⁷.

İngiltere'nin Levant Kumpanyası'nın çıkarlarını temsil etmek üzere başlıca ticaret merkezlerine atadığı konsoloslar arasında Yahudiler mevcuttur. Ancak Yahudiler, 1753 yılına kadar kumpanyaya üye kabul edilmemiştir. Bu tarihte yapılan bir değişiklikten sonra, 1818 yılında Henry Jacob, kumpanyanın Doğu'daki ilk Yahudi üyesi olmuştur⁸⁸. Bu olumlu havanın uzun bir süre devam etmediği anlaşılmaktadır. Hem 1825 yılında Levant Kumpanyası dağılmış, hem de yaklaşık olarak 1800'lü yılların başında İzmir'de kurulmaya başlayan İngiliz şirketleri ve ticaret evleri, artık Rumları ve Ermenileri, Yahudilerin yerine aracı olarak kullanmayı tercih etmiştir⁸⁹. Bunun başlıca sebebi, uluslararası ticaret sektöründeki Yahudi faaliyetinin, geleneksel rakipleri olan Rumlar ve Ermeniler tarafından engellenmesidir. Zamanla, zirveye yükselen sayısı sınırlı seçkin francoslar hariç, Yahudilerin uluslararası ticaretteki rolü önemsizleşmiştir. 1800'lü yılların başında İzmir'e ait beratlı tüccar listesinde yer alan yirmi beş

Jewish Commercial Activity in the Port of İzmir in the XVIIIth Century

Jews occupied an extremely important position in İzmir's local economy and stood out with their competitive success. Jews, concentrating in the professions of change of money and brokerage, left their mark on İzmir's commercial life. In fact, Jews were the only community in the city practicing the profession of brokerage⁸⁶. On the other hand, wealthy Jews were given the task of collecting customs taxes (tax farming). Süleyman Ağa, who assumed the position of customs officer on April 19, 1714, was Jewish. The Jewish community of İzmir used him to ensure communication with foreign nations residing in İzmir. In the mid-XVIIIth century, one of the most influential customs officials both in İzmir and Istanbul was a Jew named Ishak Ağa. According to the French Consul Peyssonnel, by 1750, Jewish middlemen were still popular in Smyrna. In fact, Muslim Turkish, Greek and European merchants preferred to work with a Jewish middleman⁸⁷.

Jews were among the consuls appointed by Britain to the main trade centers to represent the interests of the Levant Company. However, Jews were not accepted as members of the company until 1753. After a change in this date, in 1818, Henry Jacob became the first Jewish member of the company in the East⁸⁸. It is understood that this positive environment did not last for a long time. After the dissolution of the Levant Company in 1825 and the establishment of British companies and trading houses in İzmir in the early 1800s, the British companies and trading houses preferred to use Greeks and Armenians as middlemen instead of Jews⁸⁹. This was mainly because Jewish activity in the international trade sector was blocked by their traditional competitors, the Greeks and Armenians. Over time, the role of Jews in international trade became insignificant, except for a limited number of elite francos who rose to the top. All of the twenty-five merchants listed in the list of İzmir merchants with licenses in the early 1800s were Greek and Armenian. Of the forty-five merchant

86 De La Montraye, 2007, 30.

87 Syrett, 2006, 94-95.

88 Levant Company, III. Murat ile Kraliçe Elizabeth arasında 1580 yılında imzalanan ve tüm Avrupalı tüccarlara tanıyan hakları İngiliz tüccarlara da tanıyan Kapitülasyonlar sözleşmesinin sonucu, Osmanlı topraklarında faaliyete başlamıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Bashan, 1982-1986, 55-57. 1670 yılında ise, Colbert (1619-1683) tarafından Fransız Levant Company kurulmuştur. Bkz. Bashan, 1982-1986, 65.

89 Bora, 1995, 130.

86 De La Montraye, 2007, 30.

87 Syrett, 2006, 94-95.

88 The Levant Company started operating in Ottoman territory as a result of the Capitulations agreement signed between Murat III and Queen Elizabeth in 1580, which granted English merchants the same rights granted to all European merchants. For more information, see Bashan, 1982-1986, 55-57. In 1670, the French Levant Company was founded by Colbert (1619-1683). See Bashan, 1982-1986, 65.

89 Bora, 1995, 130.

beratlı tüccarın tamamı, Rum ve Ermenidir. Kırk beş tüccar hizmetkârının sadece ikisi Yahudi'dir: Salamon oğlu David ve Salamon oğlu Nopar (Bohor olmalıdır)⁹⁰.

XIX. ve XX. Yüzyıllarda İzmir Limanı'nda Yahudi Ticari Faaliyeti

Responsa literatüründe yabancı tüccarlar arasındaki komisyoncu pozisyonu için kullanılan İbranice terim, "Petah Soher"dir (Açık Bayii). Komisyoncunun kendisine ise, "Sarsur" (pazarlamacı) adı verilir. Genel olarak Avrupalı tüccar için kullanılan terim ise, "Lo'azim" dir⁹¹. Anlamı, yabancısıdır. Çoğu responsa, Lo'azim olarak adlandırılan Avrupalı tüccarların ad ve soyadlarını zikretmez. Onlar, yabancılar, bazen diğer insanlar veya "Arelim" (sünnetsizler) ya da ahdi olmayanlardır. XVIII. ve XIX. Yüzyıl responsalarında, sık sık İstanbul, İzmir ve Selanik'te meskûn Yahudi komisyonculara ve tüccarlara ait iflas haberleri yer almaktadır. İflasların aleyhte rekabetten salgın hastalıklara, deprem felaketlerine kadar geniş bir yelpazede pek çok nedeni vardır. Rabbi Baruh Kalomiti'ye (ö.1825) ait bir responsada, İzmirli çok zengin bir Yahudi tüccarın bütün malını mülkünü kaybetmesinden söz edilmektedir. Evlidir ve çocukları vardır. Elinde sadece bir bahçe kalmıştır. Karısı borçların ödenmesi için bahçe ve mücevherlerinin satışına karşı çıkmıştır. Borcunu ödeyemeyen tüccar da, kenti terk etmek zorunda kalmıştır⁹².

1831 yılında, İzmir Yahudi Cemaati'nin büyük bir bölümü yoksullardan oluşmaktadır. Bu tarihte İzmir'de evli toplam Yahudi hane sayısı bin altı yüz doksan birdir. Bunların sadece beşi oturduğu mülkün sahibidir. Geriye kalan ise kiracıdır⁹³. Bu koşullar altında, çok küçük bir grubun, büyük tüccar kimliğiyle uluslararası ticareti meslek edinmesi beklenmelidir. Dolayısıyla ticaret sektöründe, İzmirli Yahudilerin sadece bireysel çabalarıyla görünür oldukları söylenebilir.

1842 yılında İzmir'e gelen Alexis de Valon'un karaya ayak basar basmaz karşılaştığı Yahudi rehber, pek çok vasfa sahip son derece özel bir kişiliktir. Alexis de Valon'un rehberine ilişkin betimlemeleri şöyledir:

Pis ve kaygan bir ahşaptan yapılmış rıhtıma ayak

servants, only two are Jewish: David son of Salamon, and Nopar (should be Bohor) son of Salamon⁹⁰.

Jewish Commercial Activity in the Port of İzmir in the XIXth and XXth Centuries

In Responsa literature, the Hebrew term for the broker position between foreign traders is Petah Soher (Open Dealer). The broker himself is called Sarsur (marketer). The term generally used for the European merchant is Lo'azim⁹¹. It means the stranger. Most responsa do not mention the first and last names of the European merchants called Lo'azim. They are strangers, sometimes the other people, or Arelim (the uncircumcised) or those without a covenant. In the responsa of the XVIIIth and XIXth centuries, there were frequent reports of the bankruptcies of Jewish brokers and merchants in İstanbul, İzmir, and Thessaloniki. The reasons for bankruptcies ranged from unfavorable competition to epidemics to earthquake disasters. In a responsa by Rabbi Baruh Kalomiti (d.1825), a very rich Jewish merchant from İzmir lost all his property. He was married and had children. All he had left was a garden. His wife objected to the sale of the garden and her jewelry to pay his debts. Unable to pay his debts, the merchant had to leave the city⁹².

In 1831, the Jewish community of İzmir was mostly composed of the poor. The total number of married Jewish households in İzmir was one thousand six hundred and ninety-one. Only five of them owned the property they lived in. The rest were tenants⁹³. Under these circumstances, it should be expected that a very small group would take up international trade as a profession with the identity of a big merchant. Therefore, it can be said that the Jews of İzmir were visible in the trade sector only through their individual efforts.

Arriving in İzmir in 1842, Alexis de Valon met a Jewish guide as soon as he set foot on land, a very special person with many qualities. Alexis de Valon's descriptions of the guide are as follows.

As I was about to set foot on the dirty and slippery wooden quay, I saw a neatly dressed man coming towards me, accompanied by a Turkish porter. In proper French he asked me which hotel His

90 Bora, 1995, 129; Bağış, 1983, 16.

91 Bornstein Makovetsky, 2022, 143.

92 Bornstein Makovetsky, 2022, 145-146.

93 BOA, NFS. d. 02913.

90 Bora, 1995, 129; Bağış, 1983, 16.

91 Bornstein Makovetsky, 2022, 143.

92 Bornstein Makovetsky, 2022, 145-146.

93 BOA, NFS. d. 02913.

basamak üzereyken bir Türk hamalın eşliğinde temiz giyimli bir kişinin bana doğru geldiğini gördüm. Düzgün bir Fransızca ile ekselemlerinin hangi otelde kalmayı düşündüklerini sordu. Kendisine Pension Suisse'in ismini verdim. Moiz, bu bölgede çok tanınmış bir Yahudi'ydi. Aynı zamanda satıcı, rehber, tercüman ve gemici olarak zekâsı sayesinde İzmir'in çok yararlı ve aranan bir kişisi olmuştu⁹⁴.

Aslında Moiz, 1836 yılından beri, kente gelen seyyahlar tarafından bilinmektedir

Kendisi her an rıhtımda yabancı seyyahları kollamak üzere hazırdır. Özellikle görünümleri ile daha fazla para sarfedebilecek izlenimi verenleri yeğleyip yanlarına yaklaşmaktadır. Kendisini en nazik biçimde tanıtarak kentin ilginç yerlerini gösterme önerisinde bulunmaktadır. Moiz'in büyük avantajı, yaşayan dillerin hemen hemen hepsinde derdini anlatabilmesinden gelmektedir. Moiz'i dış görünümüne bakarak bir simsara benzetmek mümkün değildir. Mavi bir atkıyla çevrelenmiş kenarsız şapkası, siyah kuşakla sıkılı kahverengi entarisi, kırmızı ayakkabıları ve itina ile taranmış sakalı ile daha çok bir hahamı andırmaktadır⁹⁵.

Öte yandan, 13 Heşvan 5613 (14 Kasım 1853) tarihli bir belge, İzmir'de borsa, sarraflık ve bankacılık alanında faaliyet gösterecek bir kumpanyanın kurucuları arasında bir Tora âliminin mevcudiyetini yansıtmaktadır. Kumpanyayı kuranlar, Yeşua Levi, Marko Levi ve Rabbi Elyezer Kohen Hemzi'dir. Rabbi Elyezer Kohen Hemzi'nin babası ve büyükbabası, İzmir'in tanınmış zenginlerindendir. Kuşkusuz, bu belgedeki en önemli ayrıntı, Tora âlimlerinin de bizzat sarraflık yapabileceği gerçeğidir⁹⁶

İzmir Yahudilerinin ticaret sektöründeki pasif konumu, XIX. Yüzyıl'ın ikinci yarısına kadar devam etmiştir. 1860'lardan sonra Yahudiler, yavaş yavaş kazançlarını ithal ve ihraç mallarına bağlamaya başlamışlardır. Artık hem zirai ürün ve hammadde ihracatı, hem de mamul madde ithalatı yapmaktadırlar. Bu tarihlerde, İzmirli Yahudilere ait meslek dağılımı da, ithalat ve ihracata ilişkin faaliyetlerini yansıtmaktadır. Kayıtlarda üzüm, incir, palamut ihracatı yapan ve ithal mal getiren

Excellency was planning to stay at. I said Pension Suisse. Moiz was a well-known Jew in the area. His intelligence as a salesman, guide, interpreter, and sailor made him a very useful and sought-after person in Smyrna⁹⁴.

In fact, Moiz had been known to travelers since 1836.

He is always ready at the quays to watch out for foreign travelers. He especially approaches those whose appearance gives the impression that they can spend more money. He introduces himself in the most polite way and offers to show them interesting places in the city. Moiz's great advantage is that he can communicate in almost all living languages. From his appearance, Moiz cannot be mistaken for a broker. He looks more like a rabbi, with his brimless hat with a blue scarf, his brown robe tightened with a black sash, his red shoes and his carefully combed beard⁹⁵.

On the other hand, a document dated 13 Heshvan 5613 (November 14, 1853) reflects the presence of a Torah scholar among the founders of a company that was to operate in İzmir in the fields of the stock exchange, changing of money, and banking. The founders of the company were Joshua Levi, Marko Levi and Rabbi Elyezer Kohen Hemzi. Rabbi Elyezer Kohen Hemzi's father and grandfather were well-known wealthy people of İzmir. Undoubtedly, the most important detail in this document is the fact that Torah scholars themselves could also be a money changers⁹⁶.

The passive position of İzmir Jews in the commercial sector continued until the second half of the XIXth century. After the 1860s, Jews gradually began to depend on imported and exported goods for their earnings. They were now exporting agricultural products and raw materials as well as importing manufactured goods. The occupational distribution of the Jews of İzmir at this time also reflects their import and export activities. In the records, it is possible to find the names of Jews who exported grapes, figs, acorns and imported goods. Over time, competition between goods imported by Jews and goods produced by Greeks and Armenians began, and the increase in imported goods led to the shrinkage and

94 Alexis de Valon'dan aktaran Beyru, 1992, 189.

95 Poujoulat'tan aktaran Beyru, 1992, 189-190.

96 Bornstein Makovetsky, 2022, 244-247.

94 Alexis de Valon as cited in Beyru, 1992, 189.

95 Poujoulat as cited in Beyru, 1992, 189-190.

96 Bornstein Makovetsky, 2022, 244-247.

Yahudilerin adlarına rastlamak mümkündür. Zamanla Yahudiler tarafından ithal edilen mallarla Rumlar ve Ermeniler tarafından üretilen mallar arasında rekabet başlamış, ithal malların artışı Rum ve Ermeni sanayisinin küçülmesine ve zayıflamasına yol açmıştır⁹⁷. Bu atılımın hemen ardından başlayan Alliance Israélite Universelle'in Yahudi Cemaati'ni kalkındırma çabaları, ticaret sektöründe çalışmaya hevesli pek çok genç girişimciye yeni olanaklar sağlamıştır. Ağırlıklı olarak meslek ve yabancı dil eğitimi veren Alliance okullarından mezun olan Yahudi gençler, kısa zamanda ticaret âleminin başarılı ve arandığı isimleri arasına dâhil olmuş, böylece İzmir'de yavaş yavaş Yahudilere ait ticarethanelerin sayısı artmaya başlamıştır. XIX. Yüzyıl'ın sonunda, İzmir'in kırtasiye ve hırdavat alım satımı Yahudilerin tekeline geçmiştir⁹⁸. 1885 yılında kurulan İzmir Ticaret Odası'nın 1891 yılındaki yönetim kuruluna, iki Yahudi tüccar seçilmiştir: Hayim Bolaki ve Mela Hova.

XIX. Yüzyıl'ın sonu itibarıyla ortaya çıkan manzara, İzmir Yahudilerinin sosyo-ekonomik açıdan tekrar XVII. Yüzyıl'daki eski parlak günlerine döndükleri izlenimi uyandırmamalıdır. Çünkü ticarethane açan gençler, Alliance okullarından mezun olmadan ayrılan yeni Yahudi burjuva sınıfıdır. Bu sınıfın hem sayıları sınırlıdır, hem de ticarethanelerinin ticaret hacmi küçüktür. Cemaattaki meslek dağılımı ise çoğunlukla manav, terzi, seyyar satıcı gibi vasıfsız meslekleri kapsamaktadır. Hatta dilencilik de meslek kategorisine dâhil edilmiştir. Sosyo-ekonomik düşüş o kadar dramatik ki, XIX. Yüzyıl'ın sonunda, İzmir Yahudi Cemaati'nin yaklaşık üçte birinin sadece sadaka ve bağışlar vasıtasıyla yaşayabildiği kaydedilmektedir

Topluluğumuzdaki en büyük skandallardan biri çarşamba günleri ve cuma günleri, yoksulların [hem yaşlılar hem de gençler] çocuklarla birlikte çarşılarında ve mahallelerde [bağış] toplamak için dışarı çıkmasıdır. Aynı zamanda yaşlı erkek ve kadınları bu halde görmek çok üzücü, yürüyemeyecek kadar hasta olanlar dahi zorla yataklarından çıkıp açlıktan ölmesinler diye sadaka [sadaka] için yalvarmaktalar⁹⁹.

weakening of the Greek and Armenian industries⁹⁷. The Alliance Israélite Universelle's efforts to develop the Jewish community, which began immediately after this breakthrough, opened up new opportunities for many young entrepreneurs eager to work in the commercial sector. Jewish youth who graduated from Alliance schools, which mainly provided vocational and foreign language education, soon became successful and sought-after names in the world of commerce, and thus the number of Jewish-owned businesses in İzmir gradually began to increase. By the end of the XIXth century, Jews monopolized the stationery and hardware trade in İzmir⁹⁸. Founded in 1885, two Jewish merchants were elected to the board of directors of the İzmir Chamber of Commerce in 1891: Hayim Bolaki and Mela Hova.

The picture that emerged by the end of the XIXth century should not give the impression that the Jews of Smyrna had returned to the bright days of the XVIIth century in socioeconomic terms. Because the young people who opened businesses were the new Jewish bourgeoisie class who left the Alliance schools without graduating. This class was both limited in number and the trade volume of their businesses was small. The distribution of professions in the community mostly included unskilled professions such as greengrocers, tailors, and peddlers. Mendicity was also included in the occupational category. The socioeconomic decline was so dramatic that by the end of the XIXth century, it was recorded that about one-third of İzmir's Jewish community survived solely on charity and donations.

One of the biggest scandals in our community is that on Wednesdays and Fridays, the poor [both old and young] go out with children to collect [donations] in the bazaars and neighborhoods. At the same time, it is very sad to see old men and women in this state, even those who are too sick to walk are forced out of their beds and beg for sedaka [alms] so that they will not die of hunger⁹⁹.

97 Dumont, 1982, 13-15; Bora, 1995, 130.

98 Bora, 1995, 130-131.

99 La Esperanza'nın 31 Aralık 1874 tarihli sayısından aktaran Danon, 2020, 42.

97 Dumont, 1982, 13-15; Bora, 1995, 130.

98 Bora, 1995, 130-131.

99 Quoted from the December 31, 1874 issue of La Esperanza, Danon, 2020, 42.

Bu dönemde Yahudilere ait işletme ve mağaza adresleri, çoğunlukla çarşılar ve hanlardır. Uzmanlaşmış çarşılar: Sandıkçılar Çarşısı, Çekmececiler Çarşısı, Saraçlar Çarşısı, Şekerciler Çarşısı, Kereseciler Çarşısı, Taşçılar Çarşısı, Limoncular Çarşısı, Sepetçiler Çarşısı, Odun Pazarı, Kasaplar Çarşısı, Bardakçılar, Camcılar, Demirciler, Kömürcüler Çarşısı diye sıralanmaktadır. Söz gelimi, Kemeraltı Camisi'nin karşısındaki sokak Yemiş Çarşısı'dır. İncir ticaretini belirleyen bir borsa gibi çalışan bu sokakta incir tüccarları ve incir işleme hanları yer almaktadır. Çarşıların tümünde, Müslüman Türk esnaftan daha çok Rum, Ermeni ve Yahudi esnaf mevcuttur. İkametgâhlarla ilgili tasnif sistemi, Kemeraltı Çarşısı'ndaki iş yerlerinde yoktur. İzmir çarşısındaki sokaklarda Rum, Ermeni, Müslüman Türk ve Yahudilere ait dükkânlar ya yan yana, ya da karşı karşıyadır. Burada bir arada mesleklerini icra eden dinsel cemaatlerin mensupları, dinî tatilleri farklı günlere denk geldiği için, sadece haftanın üç günü ayrı düşmektedir. Hristiyanların dinî tatili Pazar, Yahudilerinki Cumartesi, Müslüman Türklerinki ise Cuma'dır¹⁰⁰.

The addresses of Jewish businesses and stores in this period were mostly bazaars and commercial buildings. Specialized bazaars: Crate's Bazaar, Drawer's Bazaar, Saddler's Bazaar, Candies' Bazaar, Shantymen's Bazaar, Jeweler's Bazaar, Lemon's Bazaar, Basketmakers' Bazaar, Wood Bazaar, Butchers Bazaar, Glass Sellers, Glassmakers, Blacksmiths, Coal Producers Bazaar. For example, the street opposite the Kemeraltı Mosque was the Fig's Bazaar. This street, which functioned as a stock exchange that determined the fig trade, was lined with fig merchants and fig processing commercial buildings. In all bazaars, there were more Greek, Armenian and Jewish shopkeepers than Muslim Turkish shopkeepers. There was no classification system for residences in the Kemeraltı Bazaar. In the streets of İzmir's bazaar, shops belonging to Greeks, Armenians, Muslim Turks and Jews were either side by side or across from each other. The members of these religious communities, who practiced their professions together, were separated only on three days of the week because their religious holidays fell on different days. The Christian religious holiday was on Sunday, the Jewish holiday was on Saturday, and the Turkish Muslim holiday on Friday¹⁰⁰.

100 Poujoulat'tan aktaran Beyru, 1992, 29.

100 Poujoulat as cited in Beyru, 1992, 29.

SONUÇ

İzmir XVI. Yüzyıl'da iç limanı, limanının girişiindeki Liman Kalesi ve Kadifekale arasında küçük bir kentken; XVII. Yüzyıl'da, dış ticaret merkezi ve liman kent olarak ön plana çıkmıştır. Kentin bir ticaret kenti olarak yükselişinde pek çok etken mevcuttur, ancak bu etkenler arasında, kentin ticaret sektörünün her kademesine bizzat iştirak eden Yahudi girişimcilerin katkısı, özellikle üzerinde durulması gereken önemli bir husustur. Kentin yükseliş olgusu ile İzmir'e yoğun Yahudi göçlerinin başladığı dönem arasında inkâr edilmeyen bir paralellik mevcuttur.

İzmir'in zengin bir ticaret kentine dönüşmesi bir tesadüf değildir. İzmir'e yönelik yoğun Yahudi göçlerinin de bir tesadüf olmadığı görüşündeyiz. Diaspora Yahudileri, antik dönemden itibaren, sadece ticaret güzergâhları üzerindeki yerleşim yerlerine ve ticaret limanlarına yerleşmeyi yeğlemişlerdir. Yahudiler açısından bir coğrafyaya göç etmeye teşvik eden başlıca etken, ticarettir. Nitekim İzmir ile aynı dönemde parlak bir ticaret merkezi ve liman kent olarak büyüyen ve gelişen Livorno da, Yahudi tüccar ve girişimciler vasıtasıyla bu noktaya erişmiştir. Bu bakımdan Livorno ve İzmir'in ortak bir kader çizgisi mevcuttur.

Günümüze değin Fransa, İngiltere ve Hollanda ticaret kumpanyaları ile kentte yaşayan gayrimüslimlerin İzmir ticaretinin gelişimine katkısı dile getirilirken, Portekiz kökenli Livorno göçmeni Yahudilerden pek söz edilmemiştir. Hâlbuki Portekiz Yahudilerinin büyük bir bölümü, ticaretin yan ve alt kollarıyla meşgul değildir. Uluslararası ticarete bizzat dâhildir. Sayıları ise oldukça fazladır. Varlıklı olan bu grup, Doğu'nun ve Batı'nın başlıca ticaret kentlerinde büyük malikâneler, ticaret acenteleri sahibi olan aile üyeleri, dostları ve akrabalarıyla bağlantılı halindedir. Hatta Portekiz diasporası, kapsamlı ve etkin bir uluslararası ticaret ağı oluşturmuştur. Livorno ve İzmir, söz konusu ticaret ağına dâhil edilmiştir. Portekiz kökenli Yahudi tüccarlar, Fransız, İngiliz ve Hollanda ticaret kumpanyalarıyla rekabete dahi girişmiştir. Bu yüzden Portekiz Yahudilerinin ticari faaliyetinin, İzmir ticaretinin potansiyelini büyüten Fransız, İngiliz ve Hollanda ticaret kumpanyalarından sonra "dördüncü güç" olarak nitelendirilmesi, yerinde bir saptama olacaktır.

CONCLUSION

In the XVIth century, İzmir was a tiny city between its inner port, the Port Castle at the entrance of the port, and Kadifekale; in the 17th century, it came to the forefront as a foreign trade center and port city. There are many factors that contributed to the city's rise as a commercial city, but among these factors, the contribution of Jewish entrepreneurs, who were personally involved at all levels of the city's commercial sector, is a particularly important aspect that should be emphasized. There is an undeniable parallelism between the phenomenon of the city's rise and the period of intense Jewish migration to İzmir.

İzmir's transformation into a rich commercial city is not a coincidence. We are of the opinion that the intensive Jewish migration to İzmir is also not a coincidence. Since antiquity, Diaspora Jews have preferred to settle only in settlements and trading ports along trade routes. For Jews, the main incentive to migrate to a geography was trade. As a matter of fact, Livorno, which grew and developed as a brilliant trade center and port city in the same period as İzmir, reached this point through Jewish merchants and entrepreneurs. In this respect, Livorno and İzmir shared a common destiny.

While the contribution of the French, British, and Dutch trading companies and the non-Muslims living in the city to the development of İzmir's trade has been mentioned until today, Jews of Portuguese origin, immigrants from Livorno, have not been mentioned much. However, the majority of Portuguese Jews were not engaged in the side and sub-branches of trade. They were involved in international trade directly. Their numbers were quite large. This affluent group was connected to family members, friends, or relatives who own large mansions and trading agencies in the main commercial cities of the East and West. The Portuguese diaspora even created an extensive and efficient international trade network. Livorno and İzmir were included in this trade network. Jewish merchants of Portuguese origin even competed with French, British and Dutch trading companies. Therefore, it would be appropriate to characterize the commercial activity of Portuguese Jews as the "fourth power" after the French, British and Dutch trading companies that expanded the potential of İzmir's trade.

KAYNAKLAR

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (İstanbul)

BOA, ML. VRD. TMT. d 2096.

BOA, NFS. d. 02913.

BOA, TS. MA.d/7290.0018.

Kitaplar ve Makaleler

ACEHAN, Abdullah. "Osmanlı Devletinin Sürgün Politikası ve Sürgün Yerleri", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi- The Journal of International Social Research*, Volume 1/5 Fall 2008, s. 12-18.

AKTEPE, Münir. "İzmir Hanları ve Çarşıları Hakkında Ön bilgi", *Tarih Dergisi*, 1971, Sayı 25, s. 105-154.

ARIKAN, Zeki. "XV – XVI Yüzyıllarda İzmir", *Üç İzmir*, Yapı ve Kredi Yayınları, İstanbul 1992, s. 59-83.

BAĞIŞ, Ali İhsan. "Osmanlı Ekonomisinde Ticaret Sektörünün Görünümü Yabancı Tüccar ve Gayrimüslim Tebanın İzmir Ticaretindeki Yeri ve Önemi", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir*, (İzmir Ticaret Odası Sempozyumu 21-23 Kasım 1985), İzmir 1985, s. 48-54.

BARNAY, Yaakov. *Ha Mara şel Evropa-Perakim BeToledot Hakehila HaYahudit Beİzmir Bameot haşeva esre ve haşmona esre*, Yerusalayim 2014.

BASHAN, Eliezer. "Contacts between Jews in Smyrna and The Levant Company of London in the seventeenth and eighteenth centuries", *Jewish Historical Studies - Transactions of The Jewish Historical Society of England* 29 (1982-1986), s. 53-73.

BAYKARA, Tuncer. *İzmir Şehri ve Tarihi*, Manisa 2001.

BEHAR, Cem. (hızl), "Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927" (*The Population of The Ottoman Empire and Turkey*), Tarihi İstatistikler Dizisi (Historical Statistic Series), Cilt(Volume) 2, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara 1996.

BEYRU, Rauf. "19. Yüzyılda İzmir: bir Levanten şehrin yaşam odakları", *Üç İzmir*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1992, s. 147-216.

BORA, Siren. *İzmir Yahudileri Tarihi 1908-1923*, Gözlem Gazetecilik Basın ve Yayın A.Ş., İstanbul 1995.

REFERENCES

Prime Ministry Ottoman Archives (Istanbul)

BOA, ML. VRD. TMT. d 2096.

BOA, NFS. d. 02913.

BOA, TS. MA.d/7290.0018.

Books and Articles

ACEHAN, Abdullah. "Osmanlı Devletinin Sürgün Politikası ve Sürgün Yerleri", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi- The Journal of International Social Research*, Volume 1/5 Fall 2008, p. 12-18.

AKTEPE, Münir. "İzmir Hanları ve Çarşıları Hakkında Ön bilgi", *Tarih Dergisi*, 1971, Issue 25, p. 105-154.

ARIKAN, Zeki. "V – XVI Yüzyıllarda İzmir", *Üç İzmir*, Yapı ve Kredi Publications, İstanbul 1992, p. 59-83.

BAĞIŞ, Ali İhsan, "Osmanlı Ekonomisinde Ticaret Sektörünün Görünümü Yabancı Tüccar ve Gayrimüslim Tebanın İzmir Ticaretindeki Yeri ve Önemi", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir*, (İzmir Chamber of Commerce Symposium 21-23 Kasım 1985), İzmir 1985, p. 48-54.

BARNAY, Yaakov. *Ha Mara şel Evropa-Perakim BeToledot Hakehila HaYahudit Beİzmir Bameot haşeva esre ve haşmona esre*, Yerusalayim 2014.

BASHAN, Eliezer. "Contacts between Jews in Smyrna and The Levant Company of London in the seventeenth and eighteenth centuries", *Jewish Historical Studies - Transactions of The Jewish Historical Society of England* 29 (1982-1986), p. 53-73.

BAYKARA, Tuncer. *İzmir Şehri ve Tarihi*, Manisa 2001.

BEHAR, Cem. (hızl), "Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927" (*The Population of The Ottoman Empire and Turkey*), Tarihi İstatistikler Dizisi (Historical Statistic Series), Cilt(Volume) 2, Republic of Turkey Prime Ministry State Institute of Statistics, Ankara 1996.

BEYRU, Rauf. "19. Yüzyılda İzmir: bir Levanten şehrin yaşam odakları", *Üç İzmir*, Yapı Kredi Publications, İstanbul 1992, p. 147-216.

BORA, Siren. *İzmir Yahudileri Tarihi 1908-1923*, Gözlem Journalism, Press and Publication Inc., İstanbul 1995.

BORA, Siren. *Karataş Hastanesi ve Çevresinde Yahudi İzleri*, İzmir Metropolitan Municipality Ahmet Piriştina City Archive and Museum City Library Series 5, İzmir 2015.

- BORA, Siren. *Karataş Hastanesi ve Çevresinde Yahudi İzleri*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi Kent Kitaplığı Ünik Binalar Serisi 5, İzmir 2015.
- BORA, Siren. *Hahambaşı Hayim Palaçi (1788-1868) ve İzmir Yahudileri*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi Kent Kitaplığı Serisi 11, İzmir 2016.
- BORA, Siren. *Birinci Juderia İzmir'in Eski Yahudi Mahallesi*, Gözlem Yayınları, İstanbul 2021.
- BORA, Siren. *Anadolu Yahudileri Ege'de Yahudi İzleri*, Gözlem Gazetecilik Basın ve Yayın A.Ş., İstanbul 2017a.
- BORNSTEIN-MAKOVETSKY, Leah. *Jews in the Economic Life of Constantinople and Smyrna in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries (1700-1820)*, Libra, İstanbul 2022.
- ÇAKMAK, Şakir, BORA, Siren. "The Portugal Synagogue: In Light of Its History and Architecture-Tarihi ve Mimari Özellikleriyle Portugal Sinagogu", *Art Sanat*, İstanbul University Press, 14 (2020), s. 39-70.
- DANON, Dina. *The Jews of Ottoman İzmir: a modern history*, Stanford University Press, Stanford 2020.
- DAŞ, Mustafa. "Bizans'tan Türk Egemenliğine İzmir ve Çevresi", *İZMİR KENT ANSİKLOPEDİSİ-TARİH*, Volume One, İzmir Metropolitan Municipality Ahmet Piriştina City Archive and Museum Publication, İzmir 2013, p. 27-35.
- DE LA MONTRAYE, Aubry. *La Montraye Seyahatnamesi*, Prepared for publication by Dr. Erkan Serçe, İstiklal Bookstore, İstanbul 2007.
- DUMONT, Paul. "Jewish Community in Turkey during the last decades of the nineteenth century in the light of the Archives of the Alliance Israélite Universelle", *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, in: B. Braude and B. Lewis, Volume: I, New York 1982, s. 209-242.
- ERDOĞRU, M. Akif. "Onaltıncı Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir ve Çevresi", *Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyumu Tebliğleri*, Akademi Kitabevi, İzmir 1994, s. 221-230.
- Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Günümüz Türkçesiyle, (hzl) Seyit Ali Kâhraman, 9. Kitap 1. Cilt, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2011.
- GALANTE, Avram. *Les Juifs sous la domination des Turcs Seldjoukides*, İstanbul, 1941.
- BORA, Siren. *Hahambaşı Hayim Palaçi (1788-1868) ve İzmir Yahudileri*, İzmir Metropolitan Municipality Ahmet Piriştina City Archive and Museum City Library Series 11, İzmir 2016.
- BORA, Siren. *Birinci Juderia İzmir'in Eski Yahudi Mahallesi*, Gözlem Publications, İstanbul 2021.
- BORA, Siren. *Anadolu Yahudileri Ege'de Yahudi İzleri*, Gözlem Journalism, Press and Publication Inc. İstanbul 2017.
- BORNSTEIN-MAKOVETSKY, Leah. *Jews in the Economic Life of Constantinople and Smyrna in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries (1700-1820)*, Libra, İstanbul 2022.
- ÇAKMAK, Şakir, BORA, Siren. "The Portugal Synagogue: In Light of Its History and Architecture-Tarihi ve Mimari Özellikleriyle Portugal Sinagogu", *Art Sanat*, İstanbul University Press, 14 (2020), p. 39-70.
- DANON, Dina. *The Jews of Ottoman İzmir: a modern history*, Stanford University Press, Stanford 2020.
- DAŞ, Mustafa. "Bizans'tan Türk Egemenliğine İzmir ve Çevresi", *İZMİR KENT ANSİKLOPEDİSİ-TARİH*, Volume One, İzmir Metropolitan Municipality Ahmet Piriştina City Archive and Museum Publication, İzmir 2013, p. 27-35.
- DE LA MONTRAYE, Aubry. *La Montraye Seyahatnamesi*, Prepared for publication by Dr. Erkan Serçe, İstiklal Bookstore, İstanbul 2007.
- DUMONT, Paul. "Jewish Community in Turkey during the last decades of the nineteenth century in the light of the Archives of the Alliance Israélite Universelle", *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, in: B. Braude and B. Lewis, Volume: I, New York 1982, p. 209-242.
- ERDOĞRU, M. Akif. "Onaltıncı Yüzyılın İkinci Yarısında İzmir ve Çevresi", *Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyumu Tebliğleri*, Akademi Bookstore, İzmir 1994, p. 221-230.
- Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Günümüz Türkçesiyle, (hzl) Seyit Ali Kâhraman, Book 9, Volume 1, Yapı Kredi Publications, İstanbul 2011.
- GALANTE, Avram. *Les Juifs sous la domination des Turcs Seldjoukides*, İstanbul, 1941.

- GALLAND, Antoine. *Le Voyage a Smyrne-Un Manuscrit d'Antoine Galland (1678)*, Paris 2000.
- GALLAND, Antoine. (snş ve not: Frédéric BAUDEN), *İzmir Gezisi Antoine Galland'ın Bir Elyazması (1678)*, çev. Erol Üyepazarcı, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, İzmir 2003.
- GENÇER, İrem. "19. Yüzyılda İzmir ve Selanik'te Kentsel Dönüşüm: Rıhtım ve Limanların İnşası", *Meltem, İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, No 1, Yaz 2017, s. 33-51.
- GOFFMAN, Daniel. *İzmir as a Commercial Center: The Impact of Westwrn Trade on an Ottoman Port 1570-1650*, Ph.d. Thesis, University of Chicago, 1985.
- GOFFMAN, Daniel. *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995.
- GOFFMAN, Daniel. "İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kente", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti Halep, İzmir ve İstanbul*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2012, s. 95-164.
- HACKER, Joseph. "The Sürgün System and Jewish Society in the Ottoman Empire during the Fifteenth to the Seventeenth Centuries", *Ottoman and Turkish Jewry Community and Leadership*, (Edited by Aron Rodrigue), Indiana University Turkish Studies 12, Bloomington 1992, s. 1-65.
- ISRAEL, Jonathan. "Sephardic Immigration into the Dutch Republic (1595-1672)." *Studia Rosenthalian*, special issue published with vol. 23 (1989), s. 45-53.
- İBN BATTUTA TANCİ, Ebu Abdullah Muhammed. *İbn Battuta Seyahatnamesi*, I. Cilt çev. ve not. A. Sait Aykut, İstanbul 2004.
- KURU, Mehmet. *Location an Ottoman Port-City in the Early Modern Mediterranean İzmir 1580-1780*, (Unpublished Doctoral Thesis), Graduate Department of History University of Toronto 2017.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *XV ve XVI. Asırlarda İzmir Kazasının Sosyal ve İktisadi Yapısı*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2000.
- LEVI, Joseph Abraham. "Portuguese Jews of the Diaspora: Italy and Beyond." in *Encyclopedia of the Jewish Diaspora*. M. Avrum Ehrlich, ed. Volume 3, Santa Barbara: ABC-CLIO (2009), s. 875-883.
- GALLAND, Antoine. *Le Voyage a Smyrne-Un Manuscrit d'Antoine Galland (1678)*, Paris 2000.
- GALLAND, Antoine. (snş ve not: Frédéric BAUDEN), *İzmir Gezisi Antoine Galland'ın Bir Elyazması (1678)*, çev. Erol Üyepazarcı, İzmir Metropolitan Municipality City Library, İzmir 2003.
- GENÇER, İrem. "19. Yüzyılda İzmir ve Selanik'te Kentsel Dönüşüm: Rıhtım ve Limanların İnşası", *Meltem, İzmir Mediterranean Academy Journal*, No 1, Summer 2017, p. 33-51.
- GOFFMAN, Daniel. *İzmir as a Commercial Center: The Impact of Westwrn Trade on an Ottoman Port 1570-1650*, Ph.d. Thesis, University of Chicago, 1985.
- GOFFMAN, Daniel. *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, History Foundation Yurt Publications, İstanbul 1995.
- GOFFMAN, Daniel. "İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kente", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti Halep, İzmir ve İstanbul*, İş Bank Culture Publications, İstanbul 2012, p. 95-164.
- HACKER, Joseph. "The Sürgün System and Jewish Society in the Ottoman Empire during the Fifteenth to the Seventeenth Centuries", *Ottoman and Turkish Jewry Community and Leadership*, (Edited by Aron Rodrigue), Indiana University Turkish Studies 12, Bloomington 1992, p. 1-65.
- ISRAEL, Jonathan. "Sephardic Immigration into the Dutch Republic (1595-1672)." *Studia Rosenthalian*, special issue published with vol. 23 (1989), p. 45-53.
- İBN BATTUTA TANCİ, Ebu Abdullah Muhammed. *İbn Battuta Seyahatnamesi*, Vol. I. trans. and note. A. Sait Aykut, İstanbul 2004.
- KURU, Mehmet. *Location an Ottoman Port-City in the Early Modern Mediterranean İzmir 1580-1780*, (Unpublished Doctoral Thesis), Graduate Department of History University of Toronto 2017.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *XV ve XVI. Asırlarda İzmir Kazasının Sosyal ve İktisadi Yapısı*, İzmir Metropolitan Municipality Culture Publication, İzmir 2000.
- LEVI, Joseph Abraham. "Portuguese Jews of the Diaspora: Italy and Beyond." in *Encyclopedia of the Jewish Diaspora*. M. Avrum Ehrlich, ed. Volume 3, Santa Barbara: ABC-CLIO (2009), p. 875-883.

- OLNON, Merlijn. "BROUGHT UNDER THE LAW OF THE LAND" *The History, Demography and Geography of Crossculturalism in Early Modern İzmir, and the Köprülü Project of 1678*, Leiden University Press, Leiden 2013.
- REIMAN, Alyssa. "Claiming Livorno: Citizenship, Commerce, and Culture in the Italian Jewish Diaspora", *Italian Jewish Networks from the Seventeenth to the Twentieth Century*, Edited by: Francesca Bregoli & Carlotta Ferrara degli & Uberti Guri Schwarz, Switzerland 2018, Palgrave McMillan, s. 82-100.
- SERTOĞLU, Mithat. "VI. Asırda İzmir", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 1976-77, Sayı 16, s. 72-76.
- SÜDAŞ, İlkay, MUTLUER, Mustafa, "Beşerî ve Ekonomik Özellikleri Açısından İzmir", *Profesör Doktor Asaf Koçman'a Armağan*, Ege Üniversitesi Yayınları Edebiyat Fakültesi Yayını No 180, Bornova 2013, s. 317-334.
- SYRETT, Elena Frangakis. *18. Yüzyılda İzmir'de Ticaret (1700-1820)*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2006.
- TEKELİ, İlhan. *İzmir Tarih Projesi Tasarım Stratejisi Raporu*, İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir 2017.
- TURAN, Şerafettin. "Akdeniz Dünyasında Levant Ticareti", *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu I (İzmir ve Doğu Akdeniz) 7 Mayıs 2009*, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir 2009, s. 18-31.
- ÜLKER, Necmi. "The Rise of İzmir 1688-1740", The University of Michigan Ph. D. 1974, (yayınlanmamış doktora tezi).
- YILMAZ, Fikret, YETKİN, Sabri. *İzmir Kent Tarihi*, İzmir 2002.
- OLNON, Merlijn. "BROUGHT UNDER THE LAW OF THE LAND" *The History, Demography and Geography of Crossculturalism in Early Modern İzmir, and the Köprülü Project of 1678*, Leiden University Press, Leiden 2013.
- REIMAN, Alyssa. "Claiming Livorno: Citizenship, Commerce, and Culture in the Italian Jewish Diaspora", *Italian Jewish Networks from the Seventeenth to the Twentieth Century*, Edited by: Francesca Bregoli & Carlotta Ferrara degli & Uberti Guri Schwarz, Switzerland 2018, Palgrave McMillan, p. 82-100.
- SERTOĞLU, Mithat. "VI. Asırda İzmir", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 1976-77, Issue 16, p. 72-76.
- SÜDAŞ, İlkay, MUTLUER, Mustafa, "Beşerî ve Ekonomik Özellikleri Açısından İzmir", *Profesör Doktor Asaf Koçman'a Armağan*, Ege University Publications Faculty of Literature Publication No 180, Bornova 2013, p. 317-334.
- SYRETT, Elena Frangakis. *18. Yüzyılda İzmir'de Ticaret (1700-1820)*, İzmir Metropolitan Municipality Culture Publication, İzmir, 2006.
- TEKELİ, İlhan. *İzmir Tarih Projesi Tasarım Stratejisi Raporu*, İzmir Metropolitan Municipality, İzmir, 2017.
- TURAN, Şerafettin. "Akdeniz Dünyasında Levant Ticareti", *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu I (İzmir ve Doğu Akdeniz) 7 Mayıs 2009*, Dokuz Eylül University, İzmir 2009, p. 18-31.
- ÜLKER, Necmi. *The Rise of İzmir 1688-1740*, The University of Michigan Ph. D. 1974, (unpublished doctoral dissertation).
- YILMAZ, Fikret, YETKİN, Sabri. *İzmir Kent Tarihi*, İzmir, 2002.



Uluslararası İmtiyaz Mücadeleleri Bağlamında **19. YÜZYILDA İZMİR LİMANI VE RIHTIMI**

International Concession Struggles:

The Port and Quay of İzmir in the 19th Century

İzmir, XIX. Yüzyıl'da üzümünden kuru incire, afyondan zeytinyağına çeşitli tarımsal ürünün ihraç edildiği Osmanlı İmparatorluğu'nun başlıca liman kentlerinden birisi haline gelmiştir. Bu ticari ivme, şüphesiz 1868 yılında inşasına başlanan ahşap rıhtımlardan "modern" rıhtıma dönüşecek olan limanın inşası ve İmparatorluğun ilk demiryolu ağının bu limana eklenmesi ile gerçekleşmiştir. İzmir Limanı, Cherbourg, Marsilya, Toulon, Trieste gibi dünyanın büyük limanlarını inşa etmiş olan Dussaud Biraderler'in (Elie ve Joseph Dussaud kardeşler) mühendisliğinde inşa edilmiştir¹. Liman kısa sürede uluslararası ticaretin kalbinin attığı, kent ekonomisinin sigorta şirketlerinden bankalara kadar uzanan ekonomik ve aynı zamanda sosyal ve kültürel bir alana dönüşmüştür². Liman inşa edildikten bir müddet sonra bölgedeki mülk sahipleri ile Osmanlı yönetimi arasında tartışmalar cereyan etmiştir. Mülk sahiplerinin şikâyetleri bir yana, İngiliz ve Fransız şirketlerinin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki imtiyazları ve güç alanlarını genişletme çabaları bağlamında çatışmalı bir süreçte inşa tamamlanmıştır. XIX. Yüzyıl, İngiltere

In the nineteenth century, İzmir became one of the main port cities of the Ottoman Empire, exporting agricultural products ranging from grapes to dried figs, opium to olive oil. This commercial momentum was undoubtedly due to the construction of the port of İzmir, which was transformed from wooden quays into "modern" ports in 1868, and the connection of the first railroad network of the Empire. The Port of İzmir was built under the engineering of the Dussaud Brothers (Elie and Joseph Dussaud brothers), who had built the world's great ports such as Cherbourg, Marseille, Toulon, and Trieste¹. In a short period of time, the port was transformed into an economic, as well as a social and cultural space where the heart of international trade was beating and the city's economy ranged from insurance companies to banks². Some time after the port was built, disputes arose between the property owners in the area and the Ottoman administration. Apart from the complaints of the property owners, the construction was completed in a conflicted process in the context of the efforts of the British and French companies to expand their privileges and spheres of power in the Ottoman

Dr. Öğr. Üyesi /
Asst. Prof.

Ufuk ADAK

Tarihçi,
Altınbaş Üniversitesi,
İstanbul.

Historian,
Altınbaş University,
İstanbul.

1 Elena Frangakis-Syrett, "The making of an Ottoman port: The Quay of İzmir in the Nineteenth Century", *The Journal of Transport History*, Cilt 22, Sayı 1, (2001), 23.

2 Bkz. Malte Fuhrmann, *Port Cities of the Eastern Mediterranean: Urban Culture in the Late Ottoman Empire*, New York: Cambridge University Press, 2020.

1 Elena Frangakis-Syrett, "The making of an Ottoman port: The Quay of İzmir in the Nineteenth Century", *The Journal of Transport History*, Volume 22, Issue 1, (2001), 23.

2 See Malte Fuhrmann, *Port Cities of the Eastern Mediterranean: Urban Culture in the Late Ottoman Empire*, New York: Cambridge University Press, 2020.

ve Fransa'nın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki siyasi ve ticari nüfuz alanlarını genişletme mücadelesinin yaşandığı bir zaman dilimidir³. Büyük ölçüde Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivleri'ne dayanan çalışmada, bir grup İngiliz sermayedarının projesi olarak başlayan ancak daha sonra bir Fransız şirketinin sermayedarlığı ile tamamlanan İzmir Limanı'nın inşası, uluslararası imtiyaz mücadeleleri bağlamında analiz edilmektedir.

İzmir rıhtımının imtiyazı, 1 Aralık 1867 tarihinde İngiltere tebaasından the Smyrna Quay Company'yi kuran üç İngiliz yatırımcısı: John Charnaud, Alfred Barker ve George Guarracino'ya otuz sene için verilmiş olsa da, sermayelerinin rıhtım inşaatı için yetersiz kalması hatta bazı sermayedarların iflas etmesi neticesinde imtiyaz, Fransız şirketi Dussaud Biraderlere "Dussaud Frères" geçmiştir. Dussaud Biraderler her ne kadar iki kere imtiyaz hakkını devretmek istemiş ise de, İmparatorluk Dussaud'ları ikna ederek projeyi tamamlamaları yönünde adımlar atmıştır.⁴ Dussaud'un altı milyon Franga aldığı İzmir rıhtım imtiyazı, İzmir Limanı ile antrepo ve "magazin jenero" olarak adlandırılan eşya depolarının inşasını kapsamaktadır⁵. İzmir Limanı ve rıhtımının inşası, projenin büyüklüğü, mülkiyet tartışmaları ve özellikle bölgedeki kanalizasyon şebekesinin tesisine yönelik olarak yaşanan ihtilafları da düşününce, bir liman inşasından çok daha fazla katmanı içeren bir özelliğe sahiptir. Dussaud Biraderlerin bu büyük projeyi 1869-1876 yılları arasında gerçekleştirmesi neticesinde, İzmir'deki Fransız ve Avusturya şirketlerinin İngiliz şirketlerine göre daha ayrıcalıklı bir konuma kavuştukları görülür⁶. Öte yandan, dört yılda tamamlanması planlanan liman ve rıhtım projesi, tahmin edilenden daha büyük bir bütçeye ihtiyaç duyulması ve uygulamada yaşanan çeşitli ihtilaflar nedeniyle ancak 1876 yılında tamamlanabilmiştir⁷.

Dussaud Biraderler'in liman ve rıhtım projeleri hem bölgedeki mülk sahiplerinin, hem de kıyıya mal indirip yükleyen tüccarların liman ile kurdukları

Empire. The nineteenth century was a period of struggle between Britain and France to expand their political and commercial spheres of influence in the Ottoman Empire³. This study, which is largely based on the Ottoman Archives of the Directorate of State Archives, analyzes the construction of the Port of İzmir, which started as a project of a group of British investors but was later completed with the capital of a French company, in the context of international concession struggles.

Although the concession of the Smyrna Quay was granted for thirty years to John Charnaud, Alfred Barker, and George Guarracino, three British investors who founded the Smyrna Quay Company, on December 1, 1867, the concession was transferred to the French company Dussaud Brothers "Dussaud Frères" as their capital was insufficient for the construction of the quay and some of the investors went bankrupt. Although Dussaud Brothers wanted to transfer the concession twice, the Empire made strides to convince the Dussauds to complete the project.⁴ The İzmir quay concession, which Dussaud obtained for six million francs, included the construction of the Port of İzmir and warehouses for goods called entrepot and "magazin jenero"⁵. Considering the size of the project, the disputes over ownership, and especially the disputes over the establishment of a sewage network in the region, the construction of the İzmir Port and quay is characterized by many more layers than just the construction of a port. As a result of the Dussaud Brothers' realization of this major project between 1869 and 1876, the French and Austrian companies in İzmir gained a more privileged position compared to the British companies⁶. On the other hand, the port and quay project, which was planned to be completed in four years, could only be completed in 1876 due to the need for a larger budget than anticipated and various conflicts in execution⁷.

The Dussaud Brothers' port and quay projects ended the "free" relationship with the port for both the property owners in the area and the merchants who unloaded and

3 Frangakis-Syrett, *ibid.*, 24-25.

4 BOA., Y.A.RES., 28/51, 30 Mart 1301 (11 Nisan 1885).

5 BOA., Mukavelat-4, 97-98, 1303 (1887).

6 Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman İzmir: The Rise of A Cosmopolitan Port (1840-1880)*, Minneapolis: University of Minnesota Press, 2012, 118.

7 İzmir rıhtım planları için bkz. Çınar Atay, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*, Ankara: Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı, 1998.

3 Frangakis-Syrett, *ibid.*, 24-25.

4 BOA., Y.A.RES., 28/51, 30 March 1301 (11 April 1885).

5 BOA., Mukavelat-4, 97-98, 1303 (1887).

6 Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman İzmir: The Rise of A Cosmopolitan Port (1840-1880)*, Minneapolis: University of Minnesota Press, 2012, 118.

7 For the port of İzmir plans see Çınar Atay, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*, Ankara: Yaşar Education and Culture Foundation, 1998.

“ücretsiz” ilişkiyi sonlandırmıştır.⁸ Liman bölgesindeki emlak değerinin düşeceği, kent sağlığının inşaat faaliyeti ve yağışlarda taşan lağım lar nedeniyle bozulacağı, rıhtım vergilerinin yükseleceği yönündeki endişeler, Rıhtım Kumpanyası ile kent sakinleri ve yerel yöneticiler arasında uzun süren tartışmalara yol açmıştır. Kentin ticaret erbabı da liman ve rıhtımın inşasından sonra rıhtım ve gümrük vergilerinin yükseleceği endişesi ile projeye şüphe ile yaklaşmış hatta Osmanlı yönetimine itirazlarda bulunmuştur⁹.

Osmanlı yönetiminin ve limanı inşa etmeye talip sermaye gruplarının ilk karşılaştıkları tepki, liman bölgesinde yer alan arazi ve mülk sahiplerinin varlıklarının değerinin düşeceği ya da toprak kaybına uğrayacaklarına ilişkin itirazlarından oluşmaktadır. 1830’lu yıllardan 1860’lı yıllara dek liman bölgesindeki arazi fiyatlarının dört kat arttığı düşünüldüğünde, liman ve rıhtımın inşası sonrasında mülk sahiplerinin arazilerinin değerinin düşeceği ya da toprak kaybına uğrayacağı gibi korkulara kapılması anlaşılabilir¹⁰.

1870’li yılların sonlarında liman ve rıhtımın inşası için özellikle yabancı gemilerden vergi alınması “Ecnebi” tüccarlar ve sefaretleri tarafından Osmanlı yönetimine çok sayıda itirazın gönderilmesine de neden oldu¹¹. “Ecnebilir”, 1868 yılında Kışla-i Hümayun’dan yani Sarı Kışla’dan Punta’ya kadar uzanan bölgede inşasına başlanacak olan rıhtımın yaklaşık yetmiş beş metre kadar olan kısmının boş bırakılmış olması sonucu, ihraç edilen ürünler için gümrük resminin yanı sıra rıhtım resminin de alınmasına itiraz etmişlerdir.¹² 1870’lerde İzmir’den ihraç edilen ürünlerin neredeyse yarıya yakını bu boş alandan ihraç edilmekteydi ve bu durum Hazine’nin ve Rıhtım Kumpanyası’nın zarar etmesine yol açmıştır. Osmanlı, rıhtımdaki bu boşluğun Dussaud tarafından kapatılmasını talep etmekte, küçük eşyalar ve hayvanların rıhtım resminden muaf tutulduğunu ve burasının kapatılmasının ahaliye bir zararının olmayacağını, bu sayede

loaded goods on the coast.⁸ Concerns that property values in the port area would decrease, that urban health would deteriorate due to construction activities and overflowing sewers during rainfall, and that quayages would increase led to prolonged discussions between the Quay Company, city residents and local administrators. The city’s merchants also approached the project with skepticism and even objected to the Ottoman administration with the concern that harbourages and quayages would increase after the construction of the port and the quay⁹.

The first reaction that the Ottoman administration and the capital groups intent on building the port encountered, was the objections of the land and property owners in the port area that the value of their assets would decrease or that they would lose their land. Considering that land prices in the port area quadrupled between the 1830s and the 1860s, it is understandable that property owners feared that the construction of the port and the quay would lead to a decrease in the value of their land or a loss of land¹⁰.

In the late 1870s, the taxation of foreign ships for the construction of the port and the quay led to numerous objections being sent to the Ottoman administration by “foreign” merchants and their embassies¹¹. In 1868, “foreigners” objected to the fact that about seventy-five meters of the quay, which was to be constructed in the area stretching from Imperial Barracks knowns also known as Kışla-i Hümayun or the Sarıkışla, to Punta, was left unoccupied, and therefore, in addition to the customs fee, the quay fee was also charged for exported goods.¹² In the 1870s, almost half of the goods exported from İzmir were exported through this empty space, causing revenue losses for the Treasury and the Quay Company. The Ottomans demanded that the Dussauds close this empty space on the quay, stating that small goods and animals were exempt from the quay fee and that closing this space would not harm the public and would allow the customs, quarantine, port, passport and telegraph offices to

8 Zandi-Sayek, ibid., 118.

9 Frangakis-Syrett, ibid., 32-33.

10 Zand-Sayek, ibid., 121.

11 BOA., AYN., 1238/248, 25 Temmuz 1296 (7 Temmuz 1879); AYN., 1240/354, 12 Temmuz 1298 (24 Temmuz 1882).

12 BOA., AYN. 994, 11 S 1285 (3 Haziran 1868).

8 Zandi-Sayek, ibid., 118.

9 Frangakis-Syrett, ibid., 32-33.

10 Zand-Sayek, ibid., 121.

11 BOA., AYN., 1238/248, July 25, 1296 (July 7, 1879); AYN., 1240/354, July 12, 1298 (July 24, 1882).

12 BOA., AYN. 994, 11 S 1285 (June 3, 1868).



Şekil 34. 1867 tarihli İzmir rıhtım planından bir kesit. BOA., İ.MVL., 581/26094, 21.07.1284 (18 Kasım 1867).

Figure 34. Section from an 1867 plan of the İzmir quay. BOA., İ.MVL., 581/26094, 21.07.1284 (November 18, 1867).

gümrük, karantina, liman, pasaport ve telgraf dairelerinin daha etkin bir şekilde çalışacağını belirtmiştir¹³. Ayrıca, limandaki lağımın ve Melez Çayı seddinin inşasının eskiden beri yapılması planlansa da belediyenin “böyle şeyleri yaptırmaya iktidarı” olmadığı için kumpanya marifetiyle inşa edilmesinin uygun olacağı aktarılmaktadır.

İzmir Limanı'nın inşası bağlamında uluslararası imtiyaz mücadelesini Fransızlar kazanmış olsalar da, XIX. Yüzyıl'ın ikinci yarısında İngiliz basını, İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu ile olan yoğun ticari faaliyeti nedeniyle İzmir Limanı'nın bir anlamda reklamını yapmaya devam etmiştir¹⁴. 1878 yılında, Osmanlı-Rus Savaşı devam ederken, İngiliz *Pall Mall* gazetesi, İzmir'in İstanbul gibi savaştan etkilenmediğini ve ticari faaliyetlerine olduğu gibi devam ettiğini yazmakta, İzmir'in on yıl önceki hali ile 1878'deki halinin oldukça farklı olduğunu, çürümüş iskeleler ve yıkılmak üzere olan binalardan Dussaud'un inşa ettiği liman ve depoların, köşklerin, kumarhanelerin yer aldığı Kordon ile bambaşka bir görünüme kavuştuğundan bahseder¹⁵. Öte yandan, 1878 yılından sonra İzmir Rıhtım Kumpanyası'nın İzmir'deki rıhtım vergilerini Liverpool Limanı'ndan daha yüksek bir rakama çıkarması tüccarlar tarafından protesto edilmiştir¹⁶.

work more efficiently¹³. It is also stated that although the construction of the sewers in the port and the Melez Stream embankment had been planned for a long time, the municipality did not have the “means to have such things built” and it would be appropriate to have them constructed by the company.

Although the French won the international concession struggle for the construction of the İzmir Port, in the second half of the nineteenth century, the British press continued to advertise the İzmir Port due to Britain's intense commercial activity with the Ottoman Empire¹⁴. In 1878, while the Ottoman-Russian War was going on, the British *Pall Mall* newspaper wrote that İzmir was not affected by the war like Istanbul and continued its commercial activities, and that İzmir was quite different from what it was ten years ago and what it was in 1878, from the decayed piers and buildings on the verge of collapse to the port built by Dussaud and the Kordon with its warehouses, mansions and gambling houses¹⁵. On the other hand, after 1878, the İzmir Quay Company raised the quayage in İzmir to a higher rate than the Port of Liverpool, which was protested by the merchants¹⁶.

13 BOA., İ.MEC. MAH., 2755/1, 15 Mayıs 1294 (27 Mayıs 1879).

14 Frangakis-Syrett, *ibid.*, 33.

15 “Turkish Notes”, *Pall Mall Gazette*, 24 Ocak 1878, 10.

16 Frangakis-Syrett, *ibid.*, 34.

13 BOA., İ.MEC. MAH., 2755/1, May 15, 1294 (May 27, 1879).

14 Frangakis-Syrett, *ibid.*, 33.

15 “Turkish Notes”, *Pall Mall Gazette*, January 24, 1878, 10.

16 Frangakis-Syrett, *ibid.*, 34.



Şekil 35. Osmanlı İmparatorluğu'nun son döneminde İzmir rıhtımında ticari faaliyet. (Ahmet Priştina Kent Arşivi ve Müzesi)

Figure 35. Commercial activity at the İzmir quay during the last period of the Ottoman Empire. (Ahmet Pristine City Archive and Museum)

Dussaud Biraderler'in İstanbul'daki vekili Alfred Caporal'ın, Osmanlı yönetimine 1880 yılında gönderdiği mektup oldukça dikkat çekicidir. Caporal, İzmir Limanı ve rıhtımının İngiliz sermayedarları tarafından satın alınmak istendiğini, ancak limanın ve rıhtımın sahibinin İmparatorluk olması lazım geldiğini belirterek başladığı mektubunda, İzmir'in Anadolu'nun başlıca iskelesi olduğunu, Avrupa ve Amerika'nın her tarafından gelen bütün vapurların İzmir ile ticari ilişki içinde olduğunu, İmparatorluktaki iki demiryolunun İngilizlerin elinde olduğunu ifade etmekte ve eğer Liman ve rıhtım da İngilizlerin eline geçer ise Anadolu'nun miftahı yani anahtarının İngilizlere geçeceğini iddia etmektedir. Caporal, İmparatorluk yönetimine limanın ve rıhtımın İngilizlere geçmesi ile İngilizlerin bölgede sadece ticari nüfuz değil, aynı zamanda siyasi nüfuz da sağlayacağı konusunda uyarılmıştır¹⁷.

İzmir Rıhtım Kumpanyası Vekili Mösyö Grane'nin Osmanlı yönetimi ile olan yazışmaları da, Fransız-İngiliz imtiyaz rekabetini açıkça ortaya koymaktadır. Rıhtım imtiyazını almak isteyen İngilizlerin bu çabalarına dikkat edilmesi gerektiği, "memalik-i şahanelerinin İzmir gibi başlıca mühim limanlarını

The letter sent to the Ottoman administration in 1880 by Alfred Caporal, the Dussaud Brothers' representative in Istanbul, is quite remarkable. Caporal, in his letter, which begins by stating that the port and quay of İzmir are sought to be purchased by British capitalists, but that the Empire should be the owner of the port and quay, states that İzmir is the main port of Anatolia, that all the steamers coming from all over Europe and America are in commercial relations with İzmir, that the two railroads in the Empire are in the hands of the British, and that if the port and the quay are acquired by the British, the key to Anatolia will be in the hands of the British. Caporal warned the Imperial administration that with the acquisition of the port and the quay, the British would gain not only commercial influence but also political influence in the region¹⁷.

The correspondence of Monsieur Grane, the representative of the İzmir Quay Company, with the Ottoman administration clearly reveals the Franco-British competition for the concession. He stated that the British efforts to obtain the quay concession should be taken with caution, that their aim was to "seize the most important ports of the Ottoman Empire, such as İzmir, and the commercial operations therein", and

17 BOA., Y.PRK.ASK., 31/34, 11 KS 1301 (23 Ocak 1880).

17 BOA., Y.PRK.ASK., 31/34, 11 KS 1301 (January 23, 1880).

ve oraların muamelat-ı ticariyesini ellerine geçirmek" amacını güttüklerini, "İngilizlerin vaktiyle Hindistan'ı şeytanetkarane bir suretde zabt ve istila etmek için teşkil etmiş oldukları mahud-ı Hindistan ticaret şirketinin bir aynını Anadolu'yu istila maksadıyla tesis eylemek" olduğunu belirtmiştir¹⁸.

1880'li yıllarda İzmir rıhtım imtiyazının İngilizlere geçmemesi için, Fransa'nın İstanbul Sefiri Comte de Montebello'nun bizzat müdahil olarak,

İzmir rıhtımları işine talib olan şirket imtiyaz istihsal edecek olur ise memalik-i mahruse-i şahanelerinin en mühim şehirleri ticaret nokta-i nazarından bir devlet-i malumenin yani İngiltere'nin gerçekten yed-i inhisarına geçeceğini ve fakat bu imtiyazı isteyen eşhasın başlıcalarının sıfat-ı tabiyetleri rihte-i evvelide böyle bir tehlike ve mahzuru dai değil gibi görünür ise de tahkikat-ı mükemmele icra buyurulduğu halde asıl şirketi terkib ve teşkil edecek hissedaranın büsbütün başkaları olduğu zahire çıkacağından

sözleriyle bir anlamda İmparatorluğu uyarmaktadır.¹⁹

İzmir Limanı'nın inşası sürecinde merkezi ve yerel yöneticilerin, yatırımcı şirket ve temsilcilerinin, kent sakinlerinin ve uluslararası imtiyaz mücadelelerine yön vermeye çalışan ilgili konsolosluk ve temsilcilerinin ve çoğu zaman İzmir halkı adına projeye yön verme hedefi güden gazetelerin temel aktörler olduğu görülmüştür²⁰. 1880'li yıllarda *La Turquie* ve *La Réforme* gibi Fransız gazeteleri, İzmir Limanı projesini yücelten makaleler yayımlayarak, limanın kente düzen getirdiğini ve kamu sağlığının limanın inşası ile birlikte korunduğunu aktarmaktadır.²¹ 1880-1881 yılları arasında İzmir Valiliği yapmış olan Midhat Paşa, İzmir rıhtımının rahata kavuşabilmesi için Basmahane'den Sarı Kışla'ya uzanan bir yolun inşa edilmesinin gerekliliğine ilişkin kaleme aldığı bir layihada limanın inşası sonrası İzmir'de yaşanan dönüşümü şu sözler ile dile getirmektedir:

İzmir Rıhtımının inşasından sonra memleketin deniz ciheti bir başka hal ve intizam kesb ederek ticaret ve mamuriyet tamamıyla o cihete nakletmiş rıhtım münasebetiyle Frenk Mahallesi denilen tarafa ona civar olan mahalleler bir kat daha kesb-i mamuriyet eylemiş olmasıyla şehrin diğer tarafında, Kışla ile Hükümet Konağı'nun

*that their aim is "... to establish the same kind of Indian trading company that the British had once formed in order to conquer and invade India in a devilishly evil way, with the aim of invading Anatolia"*¹⁸.

In the 1880s, Comte de Montebello, the French Ambassador to Istanbul, personally intervened in order to ensure that the İzmir quay concession did not get transferred to the British, warning the Empire with the words:

*If the company that is the suitor for the İzmir quays obtains the concession, the most important cities of the Ottoman Empire will be in the hands of a certain state in terms of trade, namely Britain. Therefore, when the nationalities of the people who want to obtain this concession are investigated in detail, it will be revealed that the people who will establish the company are completely different.*¹⁹

The main actors in the construction process of İzmir Port were central and local administrators, investor companies and their representatives, city residents, the relevant consulates and their representatives who tried to steer international concession struggles, and newspapers, which often aimed to steer the project on behalf of the people of İzmir²⁰. In the 1880s, French newspapers such as *La Turquie* and *La Réforme* published articles praising the İzmir Port project, stating that the Port brought order to the city and that public health was protected with the construction of the port.²¹ Midhat Pasha, who served as the Governor of İzmir between 1880-1881, in a report he wrote on the necessity of building a road from Basmahane to the Sarıkışla in order to facilitate the İzmir quay, expresses the transformation in İzmir after the construction of the port with the following words:

After the construction of the İzmir quay, the seashore of the city became different and trade and commerce developed completely in that area, the so-called Frankish neighborhood and the neighborhoods close to it developed one more time due to the quay, while the Islamic and Jewish neighborhoods on the other side of the city behind the barracks and the Government House were left without roads, and while one side of the city was

18 BOA., Y.PRK.AZJ., 18/85, 13 Mart 1307 (25 Mart 1891).

19 BOA., Y.PRK.TKM., 24/32, 15 Mart 1307 (27 Mart 1881).

20 Zandi-Sayek, ibid., 131-132.

21 Zandi-Sayek, ibid., 145.

18 BOA., Y.PRK.AZJ., 18/85, March 13, 1307 (March 25, 1891).

19 BOA., Y.PRK.TKM., 24/32, March 15, 1307 (March 27, 1881).

20 Zandi-Sayek, ibid., 131-132.

21 Zandi-Sayek, ibid., 145.

arka cihetinde vaki İslam ve Yahudi mahallatı yolsuz ve münasebetsiz tarafta kalarak diğer memleketin öbür ciheti günden güne ne kadar kesb-i mamuriyet etmekte ise bir tarafı o kadar kıymetden düşerek kesb-i tedenni eylemekte ve mesela beş altı sene evvel senevi on bin guruşa verilen bir mahallin kirası sene be sene yüzde on ve daha ziyade düşmekte olmağın bu hal ile bir müddet daha gidecek olur ise, şehrin nisfına karib İslam ve Yahudi mahallatı ve onlara civar olan mahaller bütün bütün kıymetten düşerek harab olacağı maatteessüf müşahede olunmuştur. Binaenaleyh bu halin tedbiri olmak üzere ne yapılmak lazım geleceği mülahaza olundukça çünkü şehrin bir tarafını muhafaza için diğer tarafı imrardan men'i kabil olacağından [...].²²

Öte yandan, 1885 yılında İzmir Rıhtım Şirketi'nin tesis ettiği tramvay hattının, Sarı Kışla'nın talimhane girişinden geçmesi askeriye ile şirket arasında bir ihtilafa yol açmıştır²³. Buna benzer ihtilaflar, XX. Yüzyıl'ın başlarında İzmir Rıhtım Şirketi ile Aydın Demiryolu Kumpanyası arasında da devam edecektir²⁴

Osmanlı İmparatorluğu'nun iki büyük liman kenti olan İzmir ve Selanik'in kentsel gelişimi tarihsel olarak büyük ölçüde benzerlik göstermektedir²⁵. 1880'li yıllarda İzmir ve Selanik'in rıhtım ve liman imtiyazının yabancılara verilmesi, devlet nezdinde siyaseten mahzurlu bir durum olarak görülmüştür.²⁶ İzmir'in ticari ve stratejik önemine binaen 1890'lı yıllarda İzmir rıhtımının devlet adına bir "Osmanlı" şirketine satılması Bab-ı Ali'de tartışılmış olsa da, yabancı şirketlere verilen imtiyazların hukuki ve siyasi bağlayıcılığı nedeniyle bu mümkün olamadığı gibi²⁷ aksine, İzmir Rıhtım Şirketi imtiyaz süresini kırk yıl kadar uzatmıştır²⁸.

developing day by day, the other side lost its value as much, for example, the rent of a neighborhood that was given for ten thousand kurus per year five or six years ago decreased by ten percent or more from year to year. If this situation continues for a longer period of time, unfortunately, it has been observed that nearly half of the city's Islamic and Jewish neighborhoods and the neighborhoods close to them will be completely depreciated and ruined. Therefore, it is necessary to consider what to do as a precautionary measure in this situation, because one shouldn't prevent one part of the city from developing, in order to preserve the other part of the city [...].²²

On the other hand, the tramway line established by the İzmir Quay Company in 1885, passing through the entrance of the training center of the Sarıkışla, led to a dispute between the military and the company²³. Similar disputes would continue in the early twentieth century between the İzmir Quay Company and the Aydın Railway Company.²⁴

The urban development of İzmir and Thessaloniki, the two major port cities of the Ottoman Empire, is historically very similar²⁵. In the 1880s, the granting of the quay and port concession of İzmir and Thessaloniki to foreigners was considered politically inconvenient by the state.²⁶ Although the sale of the İzmir quay to an "Ottoman" company on behalf of the state was discussed by the Ottoman Porte, Bab-ı Ali, in the 1890s due to the commercial and strategic importance of İzmir, this was not possible because of the legal and political binding nature of the concessions granted to foreign companies;²⁷ on the contrary, the İzmir Quay Company extended the concession period by forty years²⁸.

22 BOA., YEE., 40/101, 1296 (1880).

23 BOA., ŞD., 506/24, 8 KS 1301 (20 Aralık 1885).

24 BOA., ŞD., 509/6, 4 Haziran 1328 (17 Haziran 1912).

25 Bkz. Neslihan Ünal, İki Osmanlı Liman Kenti İzmir ve Selanik, Ankara: İmge Kitabevi, 2015; Ceylan İrem Genç, "19. Yüzyılda İzmir ve Selanik ' te Kentsel Dönüşüm : Rıhtım ve Limanların İnşası", Meltem: İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi, Sayı 1, (2017), 33-51.

26 BOA., Y.PRK.HH., 21 Eylül 1303 (3 Ekim 1887).

27 BOA., İ.MEC.MAH., 5006, 23 Kasım 1890.

28 Sadık Kurt, İzmir'de Kamusal Hizmetler (1850-1950), İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, 2012, 106.

22 BOA., YEE., 40/101, 1296 (1880).

23 BOA., ŞD., 506/24, 8 KS 1301 (December 20, 1885).

24 BOA., ŞD., 509/6, June 4, 1328 (June 17, 1912).

25 See. Neslihan Ünal, İki Osmanlı Liman Kenti İzmir ve Selanik, Ankara: İmge Kitabevi, 2015; Ceylan İrem Genç, "19. Yüzyılda İzmir ve Selanik ' te Kentsel Dönüşüm : Rıhtım ve Limanların İnşası", Meltem: İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi, Issue 1, (2017), 33-51.

26 BOA., Y.PRK.HH., September 21, 1303 (October 3, 1887).

27 BOA., İ.MEC.MAH., 5006, November 23, 1890.

28 Sadık Kurt, İzmir'de Kamusal Hizmetler (1850-1950), İzmir: İzmir Metropolitan Municipality City Library, 2012, 106.

DEĞERLENDİRME

Alfred Caporal'ın "Anadolu'nun anahtarı" olarak tanımladığı İzmir, rıhtım ve limanın inşası neticesinde XIX. Yüzyılın ikinci yarısında uluslararası ticaret ağı ile doğrudan eklenmiştir. 1879 tarihli İzmir rıhtım tarifesine göre, İzmir Limanı'na her büyüklükte geminin yanaşarak mavna ve sandal ücretinden ve diğer nakliye masraflarından azade bir şekilde mallarını indirebileceği, böylelikle malların karadan denize, denizden karaya aktarılması sırasında tüccarların yaşadığı mağduriyetin son bulacağı vurgulanmaktadır.²⁹ Bu rıhtım vergi tarifesinde, İzmir Limanı'na deriden halya, balmumundan kuru meyveye kadar çok çeşitli ürünün ithal ve ihraç edildiği görülmektedir.³⁰ Osmanlı İmparatorluğu'nun başlıca liman kentlerinden biri olan İzmir, rıhtım ve limanın inşası ile liman-kent özelliğini perçinlemiş, kentin sosyal, kültürel dokusu da ticari ve insani hareketliliğe paralel olarak zenginleşmiştir.

Öte yandan, Mübeccel Kıray'ın da vurguladığı gibi, İzmir rıhtım ve limanının inşası özellikle arazi sorunlarına devletin yaklaşımı göz önüne alındığında, XIX. Yüzyıl'ın "en münakaşalı yatırımı" olarak görülmektedir.³¹ Arşiv belgeleri, özellikle ticari ve siyasi temsilcilerin kaleme aldıkları, bize İzmir rıhtım ve limanının inşası sürecinin, İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı İmparatorluğu topraklarındaki siyasi ve ekonomik güç mücadelesinin bir parçası olduğunu göstermektedir. XIX. Yüzyıl İzmir'inde rıhtım, liman, demiryolu ve altyapı çalışmalarının gerçekleştirilmesi, İmparatorluk merkezi, yerel yöneticiler, kent sakinleri, şirket temsilcileri ve konsolosluk yetkililerini içine alan çok katmanlı ve aktörlü bir planlama, inşa etme ve hayata geçirme sürecini kapsamaktadır.

OVERVIEW

İzmir, which Alfred Caporal described as "the key to Anatolia", was directly articulated with the international trade network in the second half of the nineteenth century as a result of the construction of the quay and the port. According to the 1879 İzmir quay tariff, ships of all sizes could approach the port of İzmir and unload their goods free of barge and dinghy fees and other transportation costs, thus ending the hardships experienced by merchants during the transfer of goods from land to sea and from sea to land.²⁹ This quayage tariff shows that a wide variety of products were imported and exported to the Port of İzmir, ranging from leather to carpets, wax to dried fruit.³⁰ İzmir, one of the main port cities of the Ottoman Empire, reinforced its port-city characteristic with the construction of the quay and port, and the social and cultural fabric of the city was enriched in parallel with commercial and human mobility.

On the other hand, as Mübeccel Kıray emphasizes, the construction of the İzmir quay and port is seen as "the most controversial investment" of the nineteenth century, especially considering the state's approach to land issues³¹. Archival documents, especially those written by commercial and political representatives, show us that the construction of the İzmir quay and port was part of Britain and France's struggle for political and economic power in the Ottoman Empire. The realization of the quay, port, railway, and infrastructure works in nineteenth-century İzmir involved a multi-layered and multi-actor process of planning, building, and realization involving the Imperial center, local administrators, residents, company representatives and consular officials.

29 BOA., İ. MEC. MAH., 15 Mayıs 1294 (27 Mayıs 1879).

30 On dokuzuncu yüzyıl sonlarında İzmir limanına indirilen ithal ve ihraç ürünlerin detaylı listesi için bkz. F. Rougon, Smyrne: Situation Commerciale et Economique des pays compris dans la circonscription du consulat général de France (Vilayets d'Aidin, de Konieh et des Iles), Paris: Berger-Levrault, 1892, 552-616.

31 Mübeccel B. Kıray, Örgütlemeyen Kent: İzmir, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998, 57-58.

29 BOA., İ. MEC. MAH., May 15, 1294 (May 27, 1879).

30 For a detailed list of imported and exported goods landed at the port of İzmir in the late nineteenth century, see F. Rougon, Smyrne: Situation Commerciale et Economique des pays compris dans la circonscription du consulat général de France (Vilayets d'Aidin, de Konieh et des Iles), Paris: Berger-Levrault, 1892, 552-616.

31 Mübeccel B. Kıray, Örgütlemeyen Kent: İzmir, İstanbul: Bağlam Publications, 1998, 57-58.

KAYNAKLAR

- Arşiv Belgeleri
Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)
AYN., 994; 1238/248; 1240/354
İ.MEC.MAH., 5006
İ.MEC. MAH., 2755/1
İ. MEC. MAH., 15 Mayıs 1294 (27 Mayıs 1879)
İ.MVL., 581/26094
MUKAVELAT-4, 97-98
ŞD., 506/24
ŞD., 509/6
Y.A.RES., 28/51
YEE., 40/101
Y.PRK.ASK., 31/34
Y.PRK.AZJ., 18/85
Y.PRK.HH., 21 Eylül 1303 (3 Ekim 1887)
Y.PRK.TKM., 24/32
- Gazeteler**
The Pall Mall Gazette
- Kitap ve Makaleler**
Ceylan, İrem Gençer. "19. Yüzyılda İzmir ve Selanik ' te Kentsel Dönüşüm : Rıhtım ve Limanların İnşası", *Meltem: İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, Sayı 1, (2017), 33-51.
Çınar, Atay. *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*, Ankara: Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı, 1998.
Elena, Frangakis-Syrett. "The making of an Ottoman port: The Quay of İzmir in the Nineteenth Century", *The Journal of Transport History*, Cilt 22, Sayı 1, (2001), 23-46.
F., Rougon. *Smyrne: Situation Commerciale et Economique des pays compris dans la circonscription du consulat général de France (Vilayets d'Aidin, de Konieh et des Iles)*, Paris: Berger-Levrault, 1892.
Malte, Fuhrmann. *Port Cities of the Eastern Mediterranean: Urban Culture in the Late Ottoman Empire*, New York: Cambridge University Press, 2020.
Mübeccel, B. Kiray. *Örgütlemeyen Kent: İzmir*, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1998.
Neslihan, Ünal. *İki Osmanlı Liman Kenti İzmir ve Selanik*, Ankara: İmge Kitabevi, 2015.
Sadık, Kurt. *İzmir'de Kamusal Hizmetler (1850-1950)*, İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı, 2012.
Sibel, Zandi-Sayek. *Ottoman İzmir: The Rise of A Cosmopolitan Port (1840-1880)*, Minneapolis: University of Minnesota Press, 2012.
_____, "Struggles Over the Shore: Building the Quay of İzmir, 1867-1875", *City and Society*, 12:55, (2000), 55-78.

REFERENCES

- Archive Documents
Directorate of State Archives Ottoman Archives (BOA)
AYN., 994; 1238/248; 1240/354
İ.MEC.MAH., 5006
İ.MEC. MAH., 2755/1
İ. MEC. MAH., May 15, 1294 (May 27, 1879)
İ.MVL., 581/26094
MUKAVELAT-4, 97-98
ŞD., 506/24
ŞD., 509/6
Y.A.RES., 28/51
YEE., 40/101
Y.PRK.ASK., 31/34
Y.PRK.AZJ., 18/85
Y.PRK.HH., September 21, 1303 (October 3, 1887)
Y.PRK.TKM., 24/32
- Newspapers**
The Pall Mall Gazette
- Books and Articles**
Ceylan, İrem Gençer. "19. Yüzyılda İzmir ve Selanik ' te Kentsel Dönüşüm : Rıhtım ve Limanların İnşası", *Meltem: İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, Issue 1, (2017), 33-51.
Çınar, Atay. *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmir Planları*, Ankara: Yaşar Education and Culture Foundation, 1998.
Elena, Frangakis-Syrett. "The making of an Ottoman port: The Quay of İzmir in the Nineteenth Century", *The Journal of Transport History*, Volume 22, Issue 1, (2001), 23-46.
F., Rougon. *Smyrne: Situation Commerciale et Economique des pays compris dans la circonscription du consulat général de France (Vilayets d'Aidin, de Konieh et des Iles)*, Paris: Berger-Levrault, 1892.
Malte, Fuhrmann. *Port Cities of the Eastern Mediterranean: Urban Culture in the Late Ottoman Empire*, New York: Cambridge University Press, 2020.
Mübeccel, B. Kiray. *Örgütlemeyen Kent: İzmir*, İstanbul: Bağlam Publications, 1998.
Neslihan, Ünal. *İki Osmanlı Liman Kenti İzmir ve Selanik*, Ankara: İmge Bookstore, 2015.
Sadık, Kurt. *İzmir'de Kamusal Hizmetler (1850-1950)*, İzmir: İzmir Metropolitan Municipality City Library, 2012.
Sibel, Zandi-Sayek. *Ottoman İzmir: The Rise of A Cosmopolitan Port (1840-1880)*, Minneapolis: University of Minnesota Press, 2012.
_____, "Struggles Over the Shore: Building the Quay of İzmir, 1867-1875", *City and Society*, 12: 55, (2000), 55-78.

SEMPOZYUMDAN FOTOĞRAFLAR

Photos From Symposium

07.04.2022





İZMİR KALKINMA AJANSI

İZMİR DEVELOPMENT AGENCY