



Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi

Journal of Ottoman Legacy Studies

ISSN 2148-5704

www.osmanlimirasi.net

osmanlimirasi@gmail.com

Cilt 11, Sayı 29, Mart 2024 / Volume 11, Issue 29, March 2024

İZMİR LİMANI'NA DEMİRYOLLARIYLA TAŞINAN EMTİANIN NİCEL BİR ANALİZİ (1901-1908)

*A Qualitative Analysis of Commodities Transported to Izmir Port By
Railways (1901-1908)*

Makale Türü/ Article Types : Araştırma Makalesi/ Research Article
Geliř Tarihi/ Received Date : 01.01.2024
Kabul Tarihi/ Accepted Date : 21.02.2024
Sayfa/ Pages : 115-139
DOI Numarası/ DOI Number : <http://dx.doi.org/10.17822/omad.1413151>

Emrah YILMAZ

(Dr. Öğr. Üyesi), Siirt Üniversitesi / Türkiye, e-mail: emrah.yilmaz09@gmail.com, ORCID:
<https://orcid.org/0000-0001-5955-8277>

Atıf/Citation

Yılmaz, Emrah. "İzmir Limanı'na Demiryollarıyla Taşınan Emtianın Nicel Bir Analizi (1901-1908)" *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi* 11/29 (2024): 115-139.



Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi (OMAD), Cilt 11, Sayı 29, Mart 2024.

Journal of Ottoman Legacy Studies (JOLS), Volume 11, Issue 29, March 2024.

ISSN: 2148-5704

İZMİR LİMANI'NA DEMİRYOLLARIYLA TAŞINAN EMTİANIN NİCEL BİR ANALİZİ (1901-1908)

A Qualitative Analysis of Commodities Transported to Izmir Port By Railways (1901-1908)

Emrah YILMAZ

Öz: İzmir, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Doğu Akdeniz'in en önemli ihrac limanlarından biri hâline gelmiştir. İzmir Limanı'nın 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dikkate değer bir ihracat limanı olmasında Anadolu coğrafyasında işletmeye açılan ilk demir yolu hatları İzmir-Kasaba (Turgutlu) ve İzmir-Aydın demir yolu hatlarının önemli bir rolü bulunmaktadır. Aynı yıl işletmeye açılan bu demir yolu hatları hem İzmir ticaret hadlerinde önemli bir artışa sebep olmuş hem de Osmanlının çevreleşme ya da diğer ifadeyle periferileşme sürecine hizmet etmiştir. Bilindiği üzere demir yolları, kırsal üretim alanlarını meta üretim sürecine sokarken aynı zamanda daha gelişmiş ekonomilerin çevre ülkelerdeki ekonomileri kendilerine bağlaması sonucunu doğurmuştur. Bu anlamda, İzmir'in hinterlandındaki mahaller, 1860'ların ortasından itibaren İzmir Limanı'na tarımsal ürünler ile gıda maddelerinin diğer bir ifadeyle birincil ürünlerin tedarikinde önemli bir rol üstlenmiş, bu durum İzmir'in ve doğal olarak Osmanlı ekonomisinin Avrupa ve diğer Batılı devletlerle ticari ilişkilerinde birincil ürünlerin ihracatına dayalı bir ekonomik ilişki yaratmıştır. Araştırmamız bu noktada, 20. yüzyılın ilk yıllarından II. Meşrutiyet'e kadar İzmir hinterlandından İzmir Limanı'na demir yoluyla taşınan tarımsal ürün, gıda maddeleri ile ticari emtianın neler olduğunu ve bunların toplam yıllık hacimlerini açıklamaya çalışacaktır. Buradan hareketle araştırma, İzmir Limanı'na bu yıllarda demir yoluyla ne kadar ürün taşındığına ve İzmir'in ihracat odaklı bir liman olmasında bu ürünlerin önemine değinecektir. Ayrıca ilgili yıllardaki İzmir ihracat rakamları kullanılarak demir yoluyla taşınan emtia ile İzmir Limanı'ndan ihrac edilen ürünlerin ilişkisi tespit edilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Demir yolları, İzmir, İhracat, Liman, Ticari emtia

Abstract: İzmir became one of the most important export ports of the Eastern Mediterranean in the second half of the 19th century. The Izmir-Kasaba (Turgutlu) and Izmir-Aydın railway lines, the first railway lines to be put into operation in Anatolia, played an important role in the Izmir Port becoming a remarkable export port as of the second half of the 19th century. These railway lines, which were put into operation in the same year, not only caused a significant increase in the terms of trade of İzmir, but also served the process of peripheralisation, or in other words peripheralisation of the Ottoman Empire. As is well known, railways brought rural production areas into the process of commodity production, while at the same time, more developed economies connected the economies of peripheral countries to them. In this sense, the neighbourhoods in the hinterland of Izmir played an important role in the supply of agricultural products and foodstuffs, in other words primary products, to the Izmir Port from the mid-1860s onwards, which created an economic relationship based on the export of primary products in the trade relations of Izmir and naturally the Ottoman economy with Europe and other Western states. At this point, our research will attempt to explain the agricultural products, foodstuffs and commercial commodities transported by railways from the İzmir hinterland to the İzmir Port from the early years of the 20th century until the Second Constitutional Period and their total annual volumes. From this point of view, the research will address how much products were transported to the Port of Izmir by railways in these years and the importance of these products in making Izmir an export-oriented port. In addition, by using the export figures of Izmir in the relevant years, the relationship between the commodities transported by railways and the products exported from Izmir Port will be tried to be determined.

Key Words: Railways, İzmir, Export, Port, Commodity

Extended Abstract

After the second half of the 19th century, İzmir became the gateway of Ottoman Anatolia to the outside world with the technological development in maritime transport and the opening of the railways in the mid-1860s. The modern technologies of the 19th century, such as

steamships and railways, played an important role in the opening of İzmir to foreign markets. At this point, the İzmir-Kasaba (Turgutlu) line and the İzmir-Aydın railway line, which became operational in 1866, played a primary role in connecting İzmir with its vast hinterland. Although İzmir had previously been able to attract agricultural products, commercial commodities and foodstuffs from the Central Western Anatolia region to its port, the development of the railways and their commissioning improved İzmir's commercial relations with its hinterland in a way that it had not experienced before. Before the railway, camel transport was the primary means of transporting commodities to the port, but after the 1860s this role was entirely taken over by the railways. Although there was competition with camel caravans in the first years after the opening of the railway lines, in the following years camel caravans helped to transport commodities and products in the inland regions where the railways could not reach, and railway companies made various agreements with camel caravan owners in this regard. The quantitative increase and diversification of the commodities and products transported to the Port of İzmir also resulted from the changes and modernisation of the transport system. The agricultural products, commercial commodities and raw materials transported to the Port of İzmir also show that the railways acted in accordance with their role in the peripheries countries. While the railways undoubtedly triggered a series of social and economic developments, they also brought about a tighter economic linkage of peripheral geographies such as the Ottoman Empire to the centre or in other words, to capitalist countries. In this regard, it is observed that the Port of İzmir played a particularly important role in the Ottoman economy's orientation towards foreign markets and the port gained a specialisation based on the export of primary products. Although a quantitative analysis of the export of primary products from the port to foreign markets is not easy, the export-import statistics of the İzmir Chamber of Commerce, Agriculture and Industry, which we used in our research, provide detailed information especially for the first years of the 20th century. From the early years of the 20th century until the Constitutional Monarchy II, our research, which focuses on the period from the first years of the 20th century to the Constitutional Monarchy II, has dealt with the shipment to the Port of İzmir by railways on the basis of selected years in order not to fall into repetition and has tried to make a quantitative breakdown of the agricultural products, commodities and raw materials transported. Covering the period until 1908, the analysis reveals that agricultural products, foodstuffs and minerals were mainly exported from the Port of İzmir to Europe and the United States. When the content of agricultural products and foodstuffs is analysed, it is seen that figs, grapes, raisins and various fruits and vegetables have a significant share in exports. Such an export structure shows that the Ottoman economy was positioned on the periphery within the scope of the centre-periphery relationship that had been going on since the 19th century and that it maintained this peripheral characteristic in the first years of the 20th century. Again, when the export structure specific to the Port of İzmir is analysed, it is stated in detail in the research that the export structures of the peripheral countries, such as the Ottoman Empire, show similarities. In this sense, the research, especially in the first years of the 20th century, by presenting quantitative/numerical data through the export port of Anatolia, makes it concrete that the Ottoman Empire specialised in the export of primary products and maintained its peripheral characteristic in these years.

While the railways served the peripheralisation process of the Ottoman economy and the transformation of İzmir into the export port of Anatolia, they also played a notable role in the transportation of products imported from abroad to the interior of Anatolia after the 1860s. In this sense, İzmir-based railways played an important role in the transportation of textiles, petroleum and petroleum products, and colonial products, or kantariyye products as Ottoman sources called them, imported from abroad to the interior of Anatolia. In particular, the extension of the İzmir-Kasaba (Turgutlu) and its extensions to the vast plains of Central Western Anatolia in the 1890s both facilitated the entry of consumer goods from the centre countries into the Anatolian market and paved the way for their consumption by a wider range of consumers. In the research, it was determined that the consumption of textile products and

colonial products was continuous, especially in the Anatolian market. Another point to be mentioned at this point is that the railways developed a dual commercial relationship with the hinterland in İzmir. On the one hand, the railways fed İzmir's role as an export port, on the other hand, they served to transport the consumer goods of the central countries to the Anatolian market, and in this sense, they played an intermediary role in the integration of the Ottoman economy with the central/capitalist countries.

Giriş

Demir yolu, Sanayi Devrimi'yle birlikte yerkürede görülmeye başlayan ve bu anlamda devrimin simge nesnelere biri olarak tarihteki yerini almıştır. Sanayi Devrimi ile birlikte üretim artışı ve birçok alanda makinelerin etkin kullanılması ihtiyaç fazlası ürünlerin tüketiciye daha hızlı ulaştırılmasını gündeme getirmiştir. Bu anlamda, buhar gücünün makinelerde kullanılması ile raylı sistemlerin ortaya çıkması bir rastlantı değildir. Demir yolu, özellikle 19. yüzyılda ortaya çıkışından itibaren hem yolcu hem de ticari eşya taşınmasında devrim yaratmış ve bu sayede nakliye ücretleri düşerken soğuk ve yağma hareketleri de engellenmiştir.¹ Demir yollarının 19. yüzyıldaki bu başarısı bazı bilim insanları üzerinde öyle bir etki yaratmıştır ki bu bilim insanları, demir yolu ile çağımız bilgisayarlarının ortak noktada birleştiklerini ve bu anlamda bu iki nesnenin dünyayı taklit etme ve yeniden ürettiğini düşünmüşlerdir.² Böyle önemli bir görev üstlenen ve dünyanın yeniden üretilmesinde doğrudan etkili olduğu düşünülen demir yolu, bir yandan kırsal alanlardaki ekilebilir toprakları meta üretim sürecine sokarken diğer taraftan gelişmiş ülke veya bölgelerin ihtiyaç duydukları ham madde, iş gücü ve pazar olanaklarını karşılamıştır. Demir yolları, bir yandan merkez ülkelerdeki sermayenin daha az gelişmiş çevre ülkelere transferini sağlarken diğer taraftan bu sermaye transfer sürecini de hızlandırmıştır. Bu yönüyle demir yolları, 19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar olan dönemde çevre ekonomilerinin merkez ekonomilerine daha fazla bağlanmasını beraberinde getirmiştir.³

Demir yollarının dünya ekonomik sisteminde çevrede konumlanan ülkeleri gelişmiş merkez ülkelere daha bağımlı kılması araştırmamızın konusunu oluşturan İzmir demir yolu için de geçerlidir. Bu açıdan, İzmir merkez olmak üzere 1866 yılında işletmeye açılan İzmir-Kasaba (Turgutlu) ile İzmir-Aydın demir yolu hatları Osmanlı'nın kapitalist dünya ekonomisiyle bütünleşmesine hizmet etmiş ve bu bütünleşme süreci diğer birçok bölgeye göre Batı Anadolu'da görece erken tarihlerde başlamıştır. Osmanlı ekonomisinin merkezdeki kapitalist ülke ekonomileriyle bütünleşmesine yardımcı olan ve bu anlamda bütünleşmenin temel dinamiklerinden biri olan demir yollarının Osmanlı Anadolu'sundaki tarihi 19. yüzyılın ikinci yarısına denk uzanmaktadır.⁴ Osmanlı Anadolu'sundaki demir yollarının yapımı diğer birçok yeniliğe göre daha erken tarihlerde başlamıştır. Bu noktada, Batı Anadolu'nun zengin ve verimli tarım topraklarına sahip olması İngiltere'nin dikkatini çekmiş ve İngiltere öncelikle kendi tarımsal ürün ve gıda maddelerini karşılamak için bu bölgenin zengin mahallerini birbirine bağlamak istemiş ve bu doğrultuda demir yolu yapım teşebbüsünde bulunmuştur. Bu teşebbüslerin ilki de İzmir-Aydın demir yolu hattı imtiyazının alınmasıyla somutlaşmıştır.⁵

¹ Ali Akyıldız, *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi* (İstanbul: Timaş Yayınları, 2019), 147-148.

² Wolfgang Schivelbusch, *Demir yolu Seyahatinin Tarihi (19. Yüzyılda Mekân ve Zamanın Sanayileşmesi, Çev. Çiğdem C. Dikmen* (İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2022), 11-12.

³ Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000), 1-2.

⁴ Donald Quataert, "19. Yüzyıl'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları" *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* içinde (İstanbul: İletişim Yayınları, Cilt: VI, 1985), 1630-1635.

⁵ Yakub N. Karkar, *Railway Development in the Ottoman Empire, 1856-1914* (New York & Washington: Vantage Press, 1972), 64-65.

1. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba (Turgutlu) Hatları

Batı Anadolu Bölgesi, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren demir yolu ulaşımı alanında ciddi atılımlara sahne olmuş ve bu süreç demir yolu yapım imtiyazlarıyla ivme kazanmıştır. İzmir özelinde Batı Anadolu'nun 1850'lerin ortalarından itibaren demir yolu yapımına sahne olmasında çeşitli faktörler önemli rol oynamıştır. Öncelikle İzmir, 19. yüzyılda Osmanlı'nın en büyük ve aktif beş limanından biriydi, İzmir'in korunaklı bir limana ve zengin bir hinterlanda sahip olması ve hinterlandın tek çıkış kapısının İzmir Limanı olması İzmir'i Anadolu'nun ihracat merkezi yapmıştır. İzmir'in ihracat merkezi olmasının yanında dışarıya açılmasında ve modern ulaşım sistemleriyle tanışmasında daha önceden İzmir'e gelip yerleşen çeşitli milletlerden toplulukların da önemli katkıları olmuştur.⁶ İzmir'in Anadolu'nun ihracat odaklı bir limanı olması sadece 19. yüzyıla özgü bir durum da değildir; İzmir, 18. yüzyılın ortalarından yüzyılın sonlarına kadar (1745-1789) olan dönemde Fransa'ya yapılan ihracatın yaklaşık %34'ünü tek başına gerçekleştirmiş ve bu anlamda da ticari üstünlüğünü kanıtlamış bir kentti.⁷ İzmir'in bu önemine binaen ve bölgenin ticari yatkınlığıyla beraber bölgenin yer altı ve yer üstü kaynakları bölgeyi cazip bir çekim merkezi hâline getirmiştir. İzmir ve hinterlandında ipek, üzüm, zeytin, zeytinyağı, palamut, meyan kökü, afyon, tiftik, yapağı, balmumu, halı, mazi, pamuk, kökboya gibi bir dizi önemli tarımsal ürün yetiştirilmekteydi. Verimli Batı Anadolu topraklarında yetiştirilen bu ürünler İzmir'e getirilir ve buradan da yurt dışına gönderilirdi. İzmir, ihracatla birlikte ithalatın da önemli merkezleri arasındaydı. İzmir Limanı'na birçok ülke bandıralı gemi giriş yapmakta ve başta yünlü kumaşlar ve ipekliler gibi tekstil ürünleri olmak üzere kahve, şeker, pirinç, kâğıt, cam ve çeşitli madenler ithal edilip demir yolu öncesi deve kervanlarıyla Anadolu'nun içlerine gönderilmekteydi.⁸ İzmir ithalatında 18. yüzyılda Fransa ve Fransız ürünleri kayda değer bir rol oynarken 19. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren İngiltere ve İngiliz ürünleri etkili olmaya başlamıştır. İngiltere'nin bu başarısında ucuz ve bol miktarda ürettiği tekstil ürünleri önemli bir rol oynamış ve ilerleyen yıllarda bu sayede İngiltere İzmir Limanı'nın en önemli ithalatçısı olabilmıştır.⁹

İzmir'e 18. yüzyılda Fransa ve daha sonra İngiltere ağırlıklı gelen bu ithal ürünler, Anadolu'nun içlerine yukarıda da ifade edildiği üzere deve kervanlarıyla gönderiliyordu. Deve kervanlarının iç ticarete kullanılması uzun bir tarihi geçmişe sahip olmakla birlikte develerin kısa mesafe ticaretinde daha çok gerekli emtianın taşınmasında kullanıldığı, uzun mesafe ticaretinde ise daha farklı bir emtia kompozisyonuyla yola devam ettiği genel bir kabul görmektedir.¹⁰ Deveyle taşımacılık İzmir-Aydın arasındaki bölgede de uzun zamandır kullanılan bir ulaşım sistemi idi ve iki şehir arasındaki mesafe deve kervanlarıyla yaklaşık 4 gün sürmekteydi. Bu süre taşınan ürünlere yönelik kimi zararları bünyesinde barındırıyordu. Ulaşım sistemindeki bu gibi aksaklık ve olumsuzluklardan ötürü, İzmir'de ikamet eden yabancı tüccarlar harekete geçerek Batı Anadolu'nun doğrudan İzmir Limanı'na bağlanması için bir demir yolu hattının yapılmasını gündeme getirmişlerdir. Yabancı tüccarlar, böyle ciddi bir

⁶ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi* (İstanbul: Bilim Yayınları, 1974), 33-35; 40-41.

⁷ A. Mesud Küçükcalay, Numan Elibol, "Osmanlı Döneminde İzmir'den Yapılan İhracatın Analizi" *Belleten* 306 (2022): 609, erişim tarihi: 29 Aralık 2023, <https://doi.org/10.37879/belleten.2022.603>

⁸ Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı (Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye)* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2005), 15-17.

⁹ Elena Frangakis, "The Ottoman Port of İzmir in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries, 1695-1820" *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée* 39 (1985): 149-150, erişim tarihi: 10 Şubat 2024, https://www.persee.fr/doc/remmm_0035-1474_1985_num_39_1_2071#. İzmir Limanı ve rihattıyla ilgili ayrıca şu kaynaklara bakılabilir: Onur Çapar, *Osmanlı Devleti'nde Fransız Sermayesi (1838-1914)* (İstanbul: Doğu Kütüphanesi, 2020), 124-131; Cânâ Bilsel, "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, Der. Marie-Carmen Symnelis, Çev. Işık Ergüden (İstanbul: İletişim Yayınları, 2016), 143-160; Rauf Beyru, *19. Yüzyılda İzmir Kenti* (İstanbul: Literatür Yayınları, 2011), 347-355.

¹⁰ İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I* içinde, (Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 2000), 99-100.

girişimin devlet eliyle yapılamayacağını farkında olarak demir yolu yapımı için yabancı sermayeye, daha doğru bir ifadeyle, İngiliz sermayesine başvurmuşlardır.¹¹

İzmir-Aydın arasında bir demir yolu hattının inşa imtiyazını elde etmek üzere Georges Whytes, Joseph Paxton, Augustus William Rixon ve William Jackson gibi İngiliz tüccarları adına hareket eden Robert Wilkin, 11 Temmuz 1856 tarihinde demir yolu imtiyazı için Osmanlı Devleti'ne başvurmuştur. Wilkin, imtiyazı elde edebilmek için İstanbul'daki İngiliz büyükelçisinin de yardımını almayı ihmal etmemiştir. Yapılan bu başvuru Meclis-i Mahsusta görüşülmüş ve şirketle yapılacak sözleşmenin detayları hazırlanmıştır.¹²

Robert Wilkin tarafından yapılan başvuru, Meclis-i Mahsustan geçtikten sonra 23 Eylül 1856 tarihinde çıkarılan bir fermanla kabul edilmiş ve Anadolu'da döşenecek ilk demir yolu olan İzmir-Aydın hattının imtiyazı, adı geçen İngiliz tüccarlarına verilmiştir. Verilen imtiyazda Osmanlı hükûmetinin, İzmir'den Güzelhisar-ı Aydın'a kadar inşa edilecek demir yolu hattının inşa imtiyazını ruhsatnamede belirtilen şartlar çerçevesinde şirkete verdiği belirtilmiştir.¹³ Osmanlı hükûmeti tarafından İngiliz grubuna verilen fermanla, demir yolunun inşası için Londra'da kurulan şirketin kurucuları arasında Joseph Paxton, George Whytes, William Jackson ve August Rixon gibi İngiliz tebaasından kişilerin yer aldığı, bunları temsilen Dersaadet'te Robert Wilkin'in görevlendirildiği ve Wilkin tarafından verilen layihanın Meclis-i Âli-i Tanzimat ile Meclis-i Âli-i Vükelada görüşülüp tetkik edildiği belirtilmiştir. Fermanla ayrıca, inşa işini üstlenecek şirketin *Devlet-i Âliyye'nin nizamât-ı mer'iyyesine tâbi* olup devletin nezaretinde bir Osmanlı şirketinin tesisine izin verildiği, aynı zamanda imtiyazın elli yıl süreyle verildiği kaydedilmiştir.¹⁴

İzmir-Aydın hattını yapacak şirketin sermayesi 1.200.000 sterlindi. Demir yolu hattının yapımı için yapılan mukavelenamenin 16. maddesi gereği, şirketin 24.000 lira¹⁵ kefalet akçesini devlete vermesi gerekiyordu; ayrıca hat dört yıl içinde tamamlanmadığı takdirde şirket tarafından verilen bu teminat akçesinin devlet hazinesinde kalacağı belirtilmişti.¹⁶ İzmir-Aydın hattını yapacak şirket, daha sonraki zaman diliminde imtiyazı İngiltere'de bulunan başka bir şirkete devretmiştir. İmtiyazı alan yeni şirket daha önce yapılan mukavele ve şartname gereği yükümlülüklerini yerine getirmeyi taahhüt etmiştir.¹⁷ Yeni şirket imtiyazı devraldıktan sonra Mayıs 1857 tarihinde *The Ottoman Railway from Smyrna to Aidin* (İzmir'den Aydın'a Osmanlı

¹¹ Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, 16-17.

¹² T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Sadaret Name-i Hümayun Evrakı (A) DVN. NMH, 8/21, 20 Safer 1273 (20 Ekim 1856); Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, 17.

¹³ BOA, *İrade Hariciye (İ.HR)*, 136/7040, 13 Safer 1273 (13 Ekim 1856); BOA, A) DVN. NMH. 8/21, 20 Safer 1273 (20 Ekim 1856).

¹⁴ BOA, *İ.HR.* 136/7040, 13 Safer 1273 (13 Ekim 1856). İlk demir yolu hattının yapımı ilgili fermanla şu cümlelerle ifadesini bulmuştur: "İzmir'den Güzelhisar-ı Aydın'a kadar bir demir yol inşası zımında Londra'da zuhur eden kumpanyanın müessisleri olan İngiltere muteberanından mösyö Jozof Bakston (Joseph Paxton), Jorj Vaytis (George Whytes) ve Vilyam Caksın (William Jackson) ve Ogust Rikson (August Rixon) taraflarından vekâlet ve mezuniyet-i kâmile ile Dersaadet'ime gelmiş olan Rober Vilkin'in (Robert Wilkin) takdim ettiği bir kıta layiha Meclis-i Âli-i Tanzimatta ve Meclis-i Âli-i Vükelâda müzakere ve tetkik ve mütalaa ile usul-i Devlet-i Aliyye'mize tevfiikan kararlaştırılmış olan bir kıta mukavelename mücebince işbu tariki yapacak olan bu kumpanya daimi olarak Devlet-i Aliyye'mizin nizamât-ı mer'iyyesine tâbi ve nezareti tahtında olarak bir Osmanlı şirketi ve elli sene müddet-i imtiyaziyyesi olmak üzere teşekkül ve teessüsüne taraf-ı şahânemizden ruhsat verilmiş (...)"

¹⁵ Osmanlı arşiv belgelerinde, kefalet akçesi, 24.000 lira olarak kaydedilmiştir, teminat akçesinin sterlin veya Osmanlı lirası olduğu belirtilmemiştir. İlgili Osmanlı kaynaklarında teminat akçesi ile ilgili süreç: "İş bu Ferman-ı Ali'nin müessislerine verilmesi mukavelenâmenin on altıncı maddesi mücebince yirmi dört bin (24.000) lira kefalet akçesinin verilmesine müteallik olup kendilerinin meblağ-ı mezbûru Londra'da sefaret-i seniyyeye teslim ve Ferman-ı Ali ve mukavelenâmeyi orada ahz ü teslim edecekleri ve Dersaadet'te olan vekillerinin ifadesinden anlaşılmiş olduğundan (...)" sözleriyle açıklanmıştır. Kefalet / teminat akçesinin sterlin olduğu Aydın Vilayet Salnamesi ile Akyıldız'ın araştırmasında belirtilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz., *Aydın Vilayet Salnamesi*, (Def'a 10, H. 1304), 128; Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, 19.

¹⁶ BOA, *İ.HR.* 136/7040, 13 Safer 1273 (13 Ekim 1856); *Aydın Vilayeti Salnamesi*, (Def'a 10, H. 1304), 128; Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, 19.

¹⁷ *Aydın Vilayeti Salnamesi*, (Def'a 10, H. 1304), 128-129.

Demir Yolu) adında bir şirket kurmuştur. Kurulan yeni şirket, daha önce hazırlanan plan ve haritaları beğenmeyip İzmir'e mühendisler göndererek yeni haritalar hazırlatmıştır. Bu yeni plana göre inşa edilecek hat üç kısım olarak belirlenmişti.¹⁸ Anadolu coğrafyasında ilk defa olmak üzere döşenecek bu hattın inşasına, imtiyaz verilmesinden yaklaşık¹⁹ bir yıl sonra, 22 Eylül 1857 tarihinde başlanılmıştır. Bu gün birtakım önemli merasim ve kutlamalar yapılarak bu ilk demir yolu hattının inşası kutlanmıştır.²⁰ 22 Eylül 1857'de inşaatına başlanan hattın İzmir dışındaki ilk şubesinin 1858 yılı sonlarından önce açılması planlanırken ayrıca hat için gerekli olan lokomotif motorları gibi araç ve gereçlerin de öncelikle temini üzerinde durulmuştur.²¹ Eylül 1857'de inşaatına başlanan bu hat her ne kadar ilk dönemlerde hızlı bir inşa faaliyetine şahit olmuşsa da daha sonra hattın 1860 yılı baharından önce tamamlanamayacağı bilakis İngiliz konsolosu tarafından belirtilmiştir. 1860 Haziran ayında şirket yönetim kurulu ile yüklenici arasındaki anlaşmazlıktan dolayı hattın yapımı da askıya alınmıştır.²² İzmir-Aydın arasında inşa edilecek bu hat, karşılaşılan birçok zorlukla beraber yaklaşık on yıl gibi uzun bir zaman diliminden sonra nihayet 1 Temmuz 1866 tarihinde resmen açılabilmiş ve Batı Anadolu'nun iki önemli merkezi birbirine bağlanabilmiştir.²³

İzmir-Aydın demir yolu hattının bitirilmesi bölgede birçok değişikliği beraberinde getirmiştir. Bu değişikliklerin başında da araştırmamızın konusunu oluşturan İzmir hinterlandındaki emtianın taşınması gelmektedir. Ticari emtianın taşınması sadece İzmir-Aydın hattı ile sınırlı kalmamış aynı zamanda yine İzmir merkezli İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattı da hinterlandtaki emtianın taşınmasında önemli bir rol oynamıştır. Bu noktada, Kasaba hattının İzmir-Aydın hattıyla benzer bir inşa süreci geçirdiği söylenebilir. İzmir-Aydın hattı yapımı için 23 Eylül 1856'da imtiyaz verildikten birkaç yıl sonra başka bir İngiliz şirketi, İzmir-Kasaba (Turgutlu) arasında bir demir yolu hattı inşa etmek için imtiyaz almıştır. Bu demir yolu hattının yapımı için iki farklı şirket imtiyaz talebinde bulunmuştur. Bu taleplerden biri, Londra'da kurulan bir şirket adına hareket eden ve İzmir'de ikamet eden A. Edwards tarafından verilmiştir. Diğer teklif ise İzmir-Aydın Demir Yolu Şirketi adına Robert Wilkin tarafından yapılmıştır. Edwards'ın imtiyaz teklifi, İzmir merkez olmak üzere Kasaba, Alaşehir ve Uşak'a uzanan bir demir yolu yapımını ve Kasaba'dan Manisa'ya bir yan şube ile hattın daha sonraki tarihlerde Dersaadet'e kadar uzatılmasını içeriyordu. İzmir-Aydın şirketinin vekili olarak görev yapan Robert Wilkin tarafından 30 Nisan 1857 tarihinde yapılan teklif ise yine İzmir merkezli olmak üzere Manisa'ya²⁴ kadar bir demir yolu hattının yapımını öngörmekteydi.²⁵ İzmir-Kasaba arasındaki hattın yapım imtiyazı, Osmanlı kurumları arasında yapılan değerlendirmeler

¹⁸ BOA, *Irade Meclis-i Vala (İ. MVL)*, 385/16828, 8 Rebiyülahir 1274 (26 Kasım 1857); Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, 23-24.

¹⁹ Hattın yapımına ilişkin imtiyaz 23 Eylül 1856'da verilmişti. İzmir-Aydın arasındaki demir yolu hattının inşa faaliyetlerine ise 22 Eylül 1857'de başlanabilmiştir, bu anlamda inşa faaliyetlerinin bir yıl sonra başlayabildiği görülmektedir. Hattın inşa faaliyetleri devletin resmî kayıtlarına şu şekilde geçmiştir: "(...) bir güne evvel yani alafranga Eylül'ün yirmi ikinci günü bazı merasim-i mahsusa icrasıyla emr ü inşaya mübaşeret olunmuş olub şöyle ki tarik-i mezkûrun evvelce memuru marifetiyle keşf olunan hattı üzerine (...)"

²⁰ BOA, *İ. MVL*, 385/16828, 8 Rebiyülahir 1274 (26 Kasım 1857).

²¹ BOA, *İ. MVL*, 385/16828, 8 Rebiyülahir 1274 (26 Kasım 1857).

²² Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914* (Chicago & London: The University of Chicago Press, 1980), 183.

²³ *Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey*, 1896, 10; Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, 35; Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadolusunda İlk Demir yolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", ed. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, *Çağın Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri* içinde (İstanbul: İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, 1995), 265.

²⁴ Wilkin tarafından verilen arızanın tercümesi olan ilgili Osmanlı kaynaklarında İzmir-Manisa arasındaki hattın imtiyaz talebi hakkında şunlar kaydedilmiştir: "(...) Şerait-i münakide-i malûme ile mezkûr kumpanyanın İzmir'den Mağnisa'ya kadar demir yolu inşa eylemesine müsaade buyrulmasını saltanat-ı seniyyeye teklif ederim."

²⁵ BOA, *Hariciye Tercüme Odası (HR.TO)*, 467/18, 30 Nisan 1857; Arif Kolay, "Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu Hattı: İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demir yolu" *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi* 54 (2017): 91-92, erişim tarihi: 31 Aralık 2023, Doi: [10.16992/ASOS.12730](https://doi.org/10.16992/ASOS.12730); Arif Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu, İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2019), 24-25.

neticesinde İngiliz vatandaşı ve gazeteci A. Edwards'a verilmiştir. Edwards tarafından yapılacak hat, İzmir'ten Eskişehir'e ve oradan da Sivas'a kadar uzatılacak ve Eskişehir'den İzmir'e bir şube ile bağlanacaktı; ayrıca İzmir'ten Üsküdar'a kadar uzanacak bir diğer şubenin de tesis edilmesi bu hat kapsamında öngörülüyordu. Bu hat için talep edilen kefalet / teminat akçesinin ilk taksiti 10.000 İngiliz lirası idi; Edwards'ın bu miktarı mukavele ve şartname hükümleri gereği hazineye ödediği anlaşılmaktadır.²⁶ Edwards'ın ilk taksiti ödemesinin ardından haritaların hükûmete takdimi ile kefalet akçesinin ikinci taksiti olan 20.000 İngiliz lirasını 3 Ekim 1862 tarihine kadar hazineye ödemesi gerekiyordu. Fakat Edwards'ın, imtiyazını aldığı hatlarla ilgili şartname ile mukavelenamede değişiklikler talep etmesine rağmen bu istekleri Osmanlı hükûmeti tarafından kabul edilmeyince Edwards'ın aldığı imtiyazı devretmek istediği anlaşılmaktadır. Osmanlı hükûmeti de yolun uzunluğu ve genişliğini göz önüne alarak bu talebi değerlendirerek imtiyazın şartlar gereği iki farklı şirkete ihale edilmesini uygun bulmuştur. Bu hususta, İzmir-Kasaba arasındaki hattın imtiyazı Edward Price'a verilirken imtiyazı alınan diğer yol ve benzeri işlerin hukuku da James Landon'a bırakılmıştır. İmtiyaz bu şekilde el değiştirirken daha sonra çıkarılan bir fermanla İzmir-Kasaba arasındaki hattın imtiyazı 4 Temmuz 1863 tarihiyle 99 yıllığına Edward Price'a verilmiştir²⁷

Price'a 99 yıllığına verilen imtiyaz kapsamında 10 maddelik bir mukavele hazırlanmış ve İzmir-Kasaba hattının ne şekilde yapılacağına teknik detayları belirlenmiştir. Mukavelenamenin 1. maddesinde, İzmir'den Kasaba'ya kadar demir yolu inşa edilerek işletilmesi hukukunun Edward Price'a verildiği belirtilmiştir. Mukavelenamenin 10. maddesinde ise Eskişehir'den İzmir'e bir şubesi olmak üzere İzmir'ten Sivas'a ve Üsküdar'a kadar yapılacak demir yolu imtiyazına ilişkin daha önce yapılmış şartname ve mukavelenamenin feshedildiği belirtilmiştir. Mukavelenamenin sonuç kısmında ise hattın yapımıyla ilgili bu mukavelenamenin Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliyyede etraflıca mütalaa ve tetkik edildiği ve sonrasında iki nüsha hazırlanarak biri Edwards Price'a diğeri de korunmak üzere Divân-ı Hümâyün Kalemine gönderildiği kaydedilmiştir. Hazırlanan mukavelenamede Price ile birlikte Nafia, Maliye ve Hariciye nazırlarının da imzaları bulunmaktaydı.²⁸ Bu mukaveleden başka hattın yapımı hakkında 74 maddelik oldukça detaylı bir şartname de hazırlanmış ve İzmir-Kasaba arasında inşa edilecek hattın harita kabul tarihinden itibaren dört yıl içerisinde bitirilmesi ve işletmeye açılması öngörülmüştü.²⁹

İzmir-Kasaba hattı için öncelikle İzmir-Bornova ile Menemen arasındaki 35 km'lik yolun plan ve haritalarının teslim edilmesi ve arazi satışlarıyla ilgili sürecin de bitirilmesi gerekiyordu. Bu anlamda, ilgili hattın inşaat çalışmalarına resmî olarak 19 Nisan 1864 tarihinde başlandığı anlaşılmaktadır. Demir yolu hattının geçeceği yerlerde arazinin düzenlenmesi devam ederken aynı zamanda araç gereçlerin yurt dışından getirilmesine de özen gösteriliyordu ki bunlar gümrük resminden muaf tutulmuştur. Devlet, bu hattın yapımına önem verdiği için devlete ait ormanlardan şirketin kereste ihtiyacının karşılanması da mümkün olmuştur.³⁰ İnşa edilecek bu hat, üç kısımdan oluşuyordu, bunlar sırasıyla İzmir-Menemen, Menemen-Manisa ve Manisa-Turgutlu hatlarıydı. Bu hat üzerinde yapılacak demir yolu için hazırlanan harita ve planlar Osmanlı hükûmetine takdim edilmiş ve devlet tarafından tasdik edilmişti.³¹ İzmir'i Batı Anadolu'nun önemli bir üretim merkezine bağlayacak bu hattın inşa süreci hızlı bir şekilde gelişmiş ve Turgutlu'ya kadar olan kısım 1865 Aralık ayında bitirilmiş ve işletmeye hazır hâle getirilmişti. Daha sonra hat üzerinde bulunan istasyonların tamamlanmasından sonra bu demir

²⁶ BOA, İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS), 25/1103, 21 Rebiyülevvel 1279 (16 Eylül 1862).

²⁷ Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu*, 25-26.

²⁸ BOA, *Sadaret Mukavelenameler (A)DVN. MKL*, 36/1, 24 Safer 1312 (27 Ağustos 1894).

²⁹ BOA, *A)DVN. MKL*, 36/1, 24 Safer 1312 (27 Ağustos 1894). Hatla ilgili mukavele ve şartname hakkında ayrıntılı bilgi için bkz., Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu*, 26-31.

³⁰ Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu*, 37-38.

³¹ BOA. İ. MVL, 530/23792, 08 Zilhicce 1281 (4 Mayıs 1865); Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu*, 39.

yolu hattının resmî açılışı 23 Ocak 1866 tarihinde görkemli bir törenle yapılmıştır. İzmir-Kasaba demir yolu hattının beklenilenden çok daha kısa bir sürede yaklaşık 1 yıl 8 ay gibi bir zaman zarfında inşa edilebilmesi o dönemin teknolojik alt yapısı düşünüldüğünde dikkate değer bir çalışmadır. Böyle bir girişimin bu kadar kısa sürede bitirilmesi Osmanlı Devleti'nde pek rastlanılan bir durum değildi; hattın 2 yıldan daha kısa bir sürede bitirilmesi devlet adamları tarafından da takdirle karşılanmıştır.³² Kasaba'ya kadar uzatılan bu önemli demir yolu hattı 23 Ocak 1866 tarihinde işletmeye açıldıktan sonra demir yolunun Alaşehir'e kadar uzatılması gündeme gelmiştir. 1866 yılında çıkan bazı süreli yayınlarda bu hattın Alaşehir'e kadar uzatılacağı ve imtiyazının yine Edwards Price'a verildiği kaydedilmiştir.³³ Alaşehir'e kadar hattın uzatılması düşüncesi, 1867 yılında somutlaşmış ve Kasaba-Alaşehir arasında yapılacak hattın inşa faaliyetleri 8 Haziran 1867 tarihinde başlamıştır. Haziran 1867'de inşaatına başlanan hattın inşa faaliyetleri mali yetersizlikler nedeniyle kesintiye uğramıştır. Kesintiye uğrayan hattın yeniden inşa faaliyetlerine başlaması ise 31 Mart 1873 tarihinde mümkün olmuştur. Mart 1873'te başlayan inşa faaliyetleri, Kasaba-Alaşehir arasındaki 76 km'lik bir demir yolu yapımını öngörmekteydi ve bu hat için gerekli olan sermaye 380.000 lira idi. İnşaat süreci birtakım olumsuzluklara rağmen hızlı bir şekilde devam edebilmiş ve bu hat resmî olarak Mart 1875 yılı başlarında işletmeye açılmıştır. Bu hattın işletmeye açılmasıyla İzmir-Alaşehir arasındaki demir yolu ulaşımı 1875 bahar aylarında mümkün hâle gelmiş ve bu hat, bölgenin sosyoekonomik anlamda bütünleşmesine hizmet etmiştir.³⁴

Alaşehir'e 1875 yılı itibarıyla uzatılan hat, daha sonraki zaman zarfında çeşitli tarihlerde Batı Anadolu Bölgesi'nin diğer mahallerine de uzatılmak istenmiştir. Bu önemli mahallerden biri Soma idi. İzmir-Kasaba Demir Yolu Şirketi, Manisa civarında bir yerden başlamak şartıyla Soma'ya kadar olan takriben 92 km'lik bir demir yolu hattının inşası için imtiyaz talep etmiştir. İmtiyaz talebi bizzat şirket idare meclisi reisi tarafından yapılmıştır.³⁵ Soma'ya kadar bir demir yolu hattının yapılması Ticaret ve Nafia Nezareti ile Meclis-i Vükelâ gibi devlet kurumları arasında çeşitli yazışmalara konu olmakla beraber nihayetinde demir yolları yapımının ülkenin gelişmesine ön ayak olacağı belirtilerek imtiyaz talebi Mayıs³⁶ 1888 tarihli bir irade ile kabul edilmiştir.³⁷ İradenin verilmesinden yaklaşık 6 ay sonra 92 km'lik demir yolu hattının inşa faaliyetleri 23 Kasım 1888'de başlamış ve bu önemli hat 17 ay gibi kısa bir sürede tamamlanarak 1 Mayıs 1890 tarihinde işletmeye açılmıştır. Bu hat, Manisa-Soma arasında Karaağaç, Saruhanlı, Mihailli, Kayışlar, Kapaklı, Akhisar, Süleymanlı, Harta ve Kırkağaç gibi mevkileri takip edip Soma istasyonunda son buluyordu.³⁸

1890 yılı itibarıyla Soma'ya kadar uzatılan Kasaba hattının, 1890'lı yılların ortalarından itibaren Alaşehir'den Afyonkarahisar'a kadar uzatılması gündeme gelmiştir. Demir yolunun Ege Bölgesi'nden ziyade artık İç Batı Anadolu'ya doğru genişlediği bu dönemde Kasaba hattının Alaşehir-Elvanlar arasındaki kısmı Temmuz 1897'de bitirilmiş ve bu noktadan sonra Uşak'a kadar uzatılması düşünülmüştü. Nitekim inşası hızla yürütülen demir yolu birkaç ay sonra Uşak'a varmış ve bu bölüm 10 Eylül 1897'de resmî törenle açılmıştı. Hattın devamı olan Afyonkarahisar-Dumlupınar arasındaki kısmın inşaatı ise Kasım 1897'de tamamlanmıştı. Bu şekilde Ekim 1895'te başlayan Alaşehir-Afyon hattı Kasım 1897'de bitirilmiş ve böylece

³² *Ruzname-i Ceride-i Havadis*, (23 Ramazan 1282 / 9 Şubat 1866), S: 341, 1; Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu*, 42-43.

³³ *Ruzname-i Ceride-i Havadis*, (23 Ramazan 1282 / 9 Şubat 1866), S: 341, 1.

³⁴ Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu*, 59, 69-73; Charles Morawitz, *Türkiye Maliyesi* (Ankara: Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, 1978), 322-323.

³⁵ *BOA, Yıldız Resmî Maruzat (Y.A. RES)*, 42/18, 21 Şaban 1305 (3 Mayıs 1888).

³⁶ İmtiyazın verilmesi tarihi hakkında farklı tarihler söz konusudur. Bu anlamda Kolay'ın doktora tezi ve aynı zamanda İzmir-Kasaba hattı hakkında ayrıntılı bilgi veren çalışmasına (Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu*, 88-89) bakılabilir.

³⁷ *BOA, A)DVN. MKL*, 30/6, 09 Ramazan 1305 (20 Mayıs 1888); Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu*, 87-90.

³⁸ Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu*, 102-103.

Kasaba hattı yaklaşık 251 km'lik yeni bir alanda demir yolu ulaşımını mümkün kılmıştır.³⁹ Bu bakımdan İzmir-Kasaba hattının 1898 yılı itibarıyla İç Batı Anadolu'nun verimli hinterlandına kadar uzanabildiğini ve aynı şekilde demir yolu ulaşımını mümkün kılarak tarımsal ürünler ile emtia sevkiyatına da yeni bir ivme kazandırdığı söylenebilir.

2. İzmir Limanı'na Demir Yollarıyla Tarımsal Ürün ile Ticari Emtia Sevkiyatı

İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demir yolları, 20. yüzyıla doğru demir yolu hatlarını İç Batı Anadolu'ya doğru genişleterek Afyonkarahisar'ın da dâhil olduğu geniş ve verimli bir hinterlandta faaliyetlerini devam ettirdiler. Bilindiği gibi günümüzde Ege Bölgesi ile Batı Anadolu topraklarını kapsayan mahaller, erken modern dönemde Anadolu coğrafyasında pazar için tarımsal üretim faaliyetlerinin başladığı mahaller olarak kabul edilmektedir ve bu anlamda bu mahallerde tarımsal üretimin pazara yönelmesi 17. yüzyıla kadar gitmektedir.⁴⁰ Bölgenin erken dönemlerden itibaren yurt dışı piyasaları için üretimde bulunması bölgede yetiştirilen ürün çeşitliliğini etkilediği gibi ihracatını da tetiklemiştir. Demir yolları, 20. yüzyılın başında bahsedilen bölgelerdeki ürünleri doğrudan İzmir Limanı'na sevkiyatını gerçekleştirmiş ve bu anlamda İzmir'in hinterlandıyla ihracata yönelik sürekli bir mal akışının sağlanmasında önemli bir rol oynamıştır. Limana sevk edilen ürün ve bu ürünlerin hacimleri hakkında elimizde 20. yüzyılın ilk yıllarında İzmir Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası tarafından İzmir İhracat-İthalat İstatistikleri adı altında periyodik aralıklarla yayımlanan veri setleri bulunmaktadır. Elimizdeki bu verilerden ilki 1901 yılına aittir ve bu veriler, İzmir-Aydın ile İzmir-Kasaba ve uzantıları demir yolu hatlarının 1901 yılının ikinci yarısından sonra İzmir Limanı'na nakliyatı yapılan emtianın neler olduğu, hacimleri ve toplam taşıma kapasitesi hakkında detaylı malumat vermektedir.⁴¹

1901 yılının ikinci yarısında (Temmuz-Ocak 1902)⁴² İzmir-Aydın demir yolu hattıyla yapılan nakliyata bakıldığında 6 aylık zaman diliminde demir yolunun 19.684 tonu diğer istasyonlar arasında olmak üzere yaklaşık 177.397 ton⁴³ emtiayı İzmir Limanı'na taşıdığı görülmektedir. İlgili tarihlerde, İzmir-Aydın hinterlandından İzmir'e en fazla taşınan ürün arpa olmuş ve toplam 57.352 ton arpa İzmir'e nakledilmiştir. Hinterlandta arpadan sonra en fazla taşınan bir diğer ürün ise 18.333 ton ile buğday olmuştur. Buğdaydan sonra sırasıyla zımpara, muhtelif meyve, ceviz, bakla, nohut, palamut ve meyankökü gibi ürünler gelmekteydi. Verilen rakam ve bilgilerden de anlaşılacağı üzere İzmir-Aydın hattı tarımsal ürünler ile madenlerin taşınmasında ve bu anlamda İzmir ihracatının da birincil ürünlerden oluşmasında doğrudan rol

³⁹ Kolay, *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu*, 150-155.

⁴⁰ Daniel Goffman, *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)* Çev. A. Anadol, N. Kalaycıoğlu (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000), 66-68.

⁴¹ *İzmir Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası İhracat-İthalat İstatistiği*, 1901 yılı. İzmir Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası İhracat-İthalat İstatistikleri veya kısaca İzmir Ticaret ve Sanayi Odası İstatistikleri 20. yüzyılın ilk yıllarından II. Meşrutiyet'e kadar olan dönemde İzmir ihracatı, Osmanlı'nın diğer liman kentleriyle yapılan ve ticarete konu olan ürün ile bunların hacmi, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba demir yollarının 6 aylık periyotlarla İzmir Limanı'na ne kadar emtia taşıdıkları, ihracatın ne tür emtiadan oluştuğu gibi geniş bir yelpazede istatistiki bilgi vermektedir. 1900-1908 yıllarında yayımlanan bu istatistikler, hem Osmanlıca hem de Fransızca yayımlanmıştır. 20. yüzyılın ilk yıllarındaki İzmir ve ticareti hakkında önemli bir kaynak grubunu oluşturan bu istatistikler, araştırmamızın da ana kaynakları arasında yer almaktadır. Bu önemli kaynak grubu bundan sonraki referanslarda, İzmir İhracat-İthalat İstatistikleri kısaltması ile verilecektir.

⁴² İzmir İhracat-İthalat İstatistikleri'nde "Aydın demir yolu hattının fi 1 Temmuz (1)317'den fi 31 Kânunuevvel (1)317 tarihine kadar olan nakliyatı" başlığı altında yapılan 6 aylık nakliyat verilmiştir. Rumi takvime göre verilen tarihler, 14 Temmuz 1901 ile 13 Ocak 1902 tarihlerini kapsamaktadır.

⁴³ İlgili kaynak grubunda taşınan mal ve emtianın hacimleri "kantarı-ı atik ve kantarı-ı cedid" olarak verilmiş, bunlar tarafımızca tona çevrilmiştir. Kantar, Osmanlı döneminde kullanılan bir ağırlık ölçüsüdür ve bazı bölgelerde ağırlık ölçüleri değişmekteydi. Tanzimat döneminde başlatılan ölçü reformları çerçevesinde çıkarılan 27 Eylül 1867 tarihli Mesâhât ve Evzân ve Ekyâl-i Cedideye Dair Kanunnâme ile 1 kantar=100 kg eşitliği benimsenmiş, kantarı-ı atik olarak bilinen eski kantarın değeri ise 44 okka=56,4 kg olarak tespit edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz., Cengiz Kallek, "Kantar", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 24 (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2001), 317-320.

oynamıştır. Bu hat, hinterlandtan tarımsal ürün ve maden gibi birincil ürünlerin limana sevkiyatını gerçekleştirirken aynı zamanda İzmir Limanı'na yurt içi ve yurt dışından gelen ticari emtianın hinterlanda taşınmasında da önemli rol oynamıştır. 1901 yılının ikinci yarısında koloni / sömürge ürünleri olarak da bilinen kahve, şeker, pirinç 3.249 ton; tuz, 2.390 ton; petrol (gaz suyu) 2.382 ton; manifatura ve iplik, 2.192 ton ve gayr-ı muayyen eşya olarak kaydedilen yani listede ismi olmayan eşya ise 4.893 ton olarak iç bölgelere nakledilmiştir. İzmir'den hinterlandına doğru bu dönemde yapılan nakliyatın toplam hacmi ise yaklaşık 29.140 ton civarındaydı.⁴⁴

İzmir-Aydın hattıyla birlikte İzmir-Kasaba hattı da İzmir hinterlandından önemli miktarda emtianın limana nakledilmesine hizmet etmiştir. Bu noktada, Temmuz 1901 ve Ocak 1902⁴⁵ arasındaki 6 aylık dönemde Kasaba hattında hinterlandtan 70.995 ton arpa, 16.183 ton buğday, 11.699 ton üzüm, 11.391 ton palamut, 10.359 ton çeşitli emtialar (emtia-i mütenevvia), 8.785 ton bakla, 4.682 ton meyan kökü ve 3.943 ton hububat İzmir Limanı'na taşınmıştır. Bu ürünlerle birlikte ayrıca mevadd-ı zeytiyye,⁴⁶ halı, kömür ve zımpara madeni gibi ürün ve madenler de belirli miktarlarda nakledilmiştir. İzmir-Kasaba hattı 1901 yılının ikinci yarısında 26.358 tonu istasyonlar arasında yapılan nakliyat olmak üzere toplam 172.245 ton ticari emtia ve ürünün nakliyatını gerçekleştirmiştir.⁴⁷ Aşağıdaki tablo 1'de İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatlarının 1901 yılında en fazla taşıdıkları emtianın isim ve hacimleri verilmiştir.

Tablo 1. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Hatlarının 1901 Yılı'nın İkinci Yarısında İzmir Limanı'na Taşıdıkları Emtia ve Hacimleri

Ürün	İzmir-Aydın Hattı (1901 / Ton)	Ürün	İzmir-Kasaba Hattı (1901 / Ton)
Arpa	57.352	Arpa	70.995
Buğday	18.333	Buğday	16.183
Zımpara	6.973	Üzüm	11.699
Muhtelif Meyve	6.514	Palamut	11.391
Bakla ve Nohut	6.420	Çeşitli Emtialar	10.359
Palamut	5.930	Bakla	8.785
Meyan Kökü	5.106	Meyan Kökü	4.682
Pamuk	2.292	Hububat	3.943

Verilen rakamlardan da anlaşıldığı üzere, 20. yüzyılın ilk yıllarında İzmir merkezli işletilen demir yolu hatları, İzmir'in hinterlandıyla yoğun ticari ilişkiler sürdürmesine vesile olmuş ve 1901 yılının ikinci yarısında iki demir yolu hattı diğer istasyonlar arasında yapılan nakliyat da dâhil olmak üzere toplam 349.642 ton tarımsal ürün ve emtiayı İzmir Limanı'na taşımıştır. Aynı yılın ilk yarısıyla ilgili istatistikler bulunmamakla beraber normal koşullar altında bu iki demir yolu hattının yıllık ortalama 600.000-700.000 ton arasında emtia taşıdıkları söylenebilir. İzmir'in hinterlandıyla olan ticari ilişkisi, 20. yüzyılın başında demir yollarının etkisiyle daha da artmış ve İzmir ihracatının neredeyse tümünün hinterlandından gelen ürünlere dayalı olduğu kaydedilmiştir.⁴⁸ Bu yıllarda ayrıca demir yolu şirketleriyle deve kervan sahipleri arasında bir anlaşma yapılmış ve yapılan bu anlaşma hükümlerine göre deve kervanları iç bölgelerden aldıkları ürünü en yakın tren istasyonuna nakletmişlerdir. Bu şekilde iç kesimlerde trenin ulaşmadığı yerlerdeki ticari ürün ve emtia da deve kervanlarıyla taşınabilmiş ve

⁴⁴ *İzmir İhracat-İthalat İstatistiği* 1901, s. yok. İzmir İhracat-İthalat İstatistiklerinde demir yolu nakliyatı ile ilgili kısımlarda sayfa numaraları bulunmamaktadır. Demir yolu nakliyatıyla ilgili kısımda hem Osmanlıca hem de Fransızca verilen bilgiler bire bir örtüşmektedir ve istatistiki rakamlar genellikle aynı sayfada verilmiştir.

⁴⁵ İlgili istatistik, "Kasaba Demir yolu Hattı'nın fi 1 Temmuz 317'den fi 31 Kânunuevvel 317 Tarihine Kadar Olan Nakliyatı" başlığıyla verilmiştir. Rumi olarak verilen tarihler, 14 Temmuz 1901-13 Ocak 1902 arasındaki 6 aylık süreci kapsamaktadır.

⁴⁶ Yağlı bitkiler ve maddeler anlamına gelmektedir.

⁴⁷ *İzmir İhracat-İthalat İstatistiği*, 1901, s. yok.

⁴⁸ *İzmir İhracat-İthalat İstatistiği*, 1901, s. yok.

sonrasında İzmir'e nakledilmiştir; bu durum hem ürünlerin ziyan olmasını engellemiş ve ihracatı nicel olarak arttırmış hem de ürünlerin daha uygun fiyatlarla satılmasını sağlamıştır. Ayrıca hinterlandtaki ürünlerin yerinde toplanması için de çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Bu tür girişimler İzmir'de konuşlanan ve ihracat yapan ticaret evleri tarafından yapılmıştır. İzmir'deki bir ticaret evi, hinterlandtaki bu ürünleri toplamak için iç kesimlerde bir acente tesis etmiş ancak bu konuda başarılı olamamıştır.⁴⁹

İzmir'in ihracatında, hinterlandındaki tarımsal ürünler, maden ve ticari emtianın önemli bir rol oynadığı yıllık yayımlanan ihracat raporlarından⁵⁰ da anlaşılmaktadır. Bu açıdan 1901 yılına bakıldığında demir yoluyla İzmir'e getirilen üzüm, arpa, palamut, pamuk vb. ürünlerin ihracatın önemli kalemleri arasında olduğu görülmektedir. 1901 yılı ihracat kalemlerine bakıldığında arpa, değer olarak en fazla ihraç edilen ikinci ürün olarak karşımıza çıkmaktadır ki 1901 yılında 696.593 £ değerinde arpa ihraç edilmiştir. Bu noktada, demir yoluyla İzmir'e taşınan arpanın aynı yıl yurt dışı piyasalarına gönderildiği anlaşılmaktadır. Nitekim 1901 yılında ayrıca 379.825 £ değerinde palamut, 300.478 £ değerinde afyon, 215.003 £ değerinde pamuk ihraç edilmiştir. Bu hususta, İzmir Limanı'nın 1901 itibarıyla ihracatının önemli bir kısmının demir yoluyla İzmir'e getirilen birincil ürünlere dayandığı söylenebilir.⁵¹

İzmir merkezli demir yolu şirketlerinin İzmir ihracatındaki bu önemlerine rağmen 20. yüzyılın ilk yıllarında Anadolu Demir Yolu Şirketi'yle İzmir hinterlandındaki ürünlerin nakledilmesi konusunda rekabet hâlinde oldukları anlaşılmaktadır. Anadolu Demir Yolu Şirketi, İstanbul merkezli faaliyetlerini sürdürmekle beraber şirketin 1896 yılında Konya'ya demir yolu raylarını ulaştırması bir dönüm noktası olmuş ve şirket bu tarihten itibaren Afyon gibi İzmir-Kasaba hattının nüfuz / etki alanı içinde olan bölgelerdeki tarımsal ürün ve emtianın kendi işlettiği demir yolu hattıyla İstanbul'a nakledilmesine çalışmıştır. Bu rekabet ortamı 1900'lü yılların ilk yıllarında ivme kazanmış ve Anadolu Demir Yolu Şirketi, Orta Anadolu'da bariz bir üstünlük sağlarken İzmir-Kasaba hattı İç Batı Anadolu'daki önemini görece korumayı başaramamıştır.⁵²

Demir yolu şirketleri nakliyatını yaptıkları iç kesimlerdeki tarımsal ürünlerin depolanması için İzmir'de antrepolar tesis etme yoluna da gitmişlerdir; tesis edilen bu antrepolarda iç kesimlerden gelen üreticilerin tarımsal ürünleri de depolanmıştır. Demir yolu şirketleri bu antrepolarda kısa aralıklarla depolanan ürünler için daha makul fiyatlar teklif ederken bu sürenin bitiminden sonra daha yüksek ücretler talep etmekteydiler ki bu fiyatlar çok yüksek miktarlara varabiliyordu. Batı Anadolu'lu çiftçiler ve üreticiler ise bu durum karşısında genellikle ürünlerinin fiyatlarının yükselmesini umut edip ürünlerini yine o antrepolarda bırakıyorlardı.⁵³

Demir yoluyla İzmir Limanı'na mal ve ürün sevkiyatı daha sonraki yıllarda da devam etmiştir. Bu hususta, elimizde bulunan 1904 yılının ilk yarısıyla ilgili istatistiklerde İzmir-Aydın şirketinin 1901 yılındakine benzer bir eğilime sahip olduğu görülmektedir. 1904 yılı 14 Ocak-13 Temmuz arasındaki 6 aylık⁵⁴ dönemde bu demir yolu şirketi, 7.801 ton buğday, 7.794 ton zımpara madeni, 7.218 ton palamut, 6.865 ton arpa, 4.988 ton üzüm, 3.932 ton ismi verilmeyen eşya, 3.849 ton pamuk, 3.635 ton meyan kökü, 3.713 ton pamuk tohumu gibi tarımsal ürün ve ham maddeyi İzmir'e taşımıştır. Aynı şirket, yine aynı dönem aralığında İzmir'den hinterlanda

⁴⁹ *Parliamentary Papers, Report for the Year 1901 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna* (London: Harrison and Sons, 1902), 4. Bundan sonraki referanslarda bu kaynak *Report for the year* kısaltması ile verilecektir.

⁵⁰ Burada söz konusu olan İngiliz Konsolosluk raporlarıdır ki bu raporlarda İzmir Limanı'nın ihracat-ithalat istatistiklerini hem değer hem de hacim olarak kalem kalem kayıt altına almıştır. Araştırmamızda da kullandığımız bu kaynak grubu İzmir ticareti ve ihracat-ithalat yapısıyla ilgili önemli bilgiler içermektedir.

⁵¹ *Report for the Year 1901 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna*, 1902, 7.

⁵² *Report for the Year 1902-03 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna*, 1904, 4-5, 9.

⁵³ *Report for the Year 1901 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna*, 1902, 4.

⁵⁴ İlgili tarih ve bilgiler istatistiklerde "Aydın Demir yolu Hattının Fi 1 Kanunu Sani 1319'dan Fi 30 Haziran 1320 Tarihine Kadar Olan Nakliyatı" başlığı altında verilmiştir, istatistiklerde sayfa numaraları bulunmamaktadır.

doğru da ticari ürün ve emtia sevkiyatını gerçekleştirmiştir. Bu hususta dikkati çeken nokta, iç kesimlerde koloni ürünleri olarak bilinen kahve, şeker, pirinç gibi ürünler ile yine tekstil alanında kumaş ve ipliklerin oldukça yaygın bir kullanım alanı bulduğu ve belli bir tüketim seviyesine eriştiğidir. İç kesimlere gönderilen bir diğer ürün ise Osmanlı Anadolu'sunda bulunmayan petrol ve petrol ürünleri idi. 1904 yılında İzmir'den iç bölgelere, 4.196 ton ismi verilmeyen emtia; 3.016 ton kahve, şeker ve pirinç; 2.203 ton tuz; 1.502 ton petrol; 1.125 ton manifatura ve iplik gönderilmiştir. Ayrıca daha az olmakla birlikte, kereste ve travers, çeşitli madenler ve un gibi maddeler de gönderilmiştir. İzmir-Aydın demir yolu hattı, 1904 yılının ilk yarısında yaklaşık 66.018 ton ürün ve ham maddeyi İzmir'e taşıırken hinterlanda da aynı zaman diliminde toplamda 15.017 ton ticari ürün ve emtiayı nakletmiştir. Toplam olarak bakıldığında bu demir yolu şirketinin 6 aylık dönemde 81.035 ton ürünü naklettiği anlaşılmaktadır.⁵⁵

1904 yılının yine ilk yarısında İzmir-Kasaba ve uzantıları hattına bakıldığında benzer ürün ve maddelerin nakliyatının yapıldığı dikkati çekmektedir. Bu cümleden olarak, 14 Ocak-13 Temmuz 1904 arasındaki 6 aylık dönemde⁵⁶ 20.987 ton palamut; 7.666 ton arpa; 7.091 ton kuru üzüm; 4.993 ton buğday; 3.579 ton çeşitli ürün olarak kaydedilen maddeler; 3.210 ton bakla; 2.549 ton çeşitli hububat; 1.766 ton pamuk; 1.434 ton yağlı tohum; 1.431 ton kömür İzmir'e bu demir yoluyla nakledilmiştir. Aynı dönemde İzmir-Kasaba hattından iç kesimlere doğru da mal ve ürün akışı olmuştur. Bu nakliyata bakıldığında kahve, şeker ve pirinç gibi ürünlerin önemli yekûna ulaştıkları görülmektedir. Bu tarihler arasında, 3.559 ton kahve, şeker ve pirinç iç kesimlere nakledilmiştir. Ayrıca 1.939 ton manifatura ve deri; 1.927 ton kükürt, soda ve gök taşı; 1.292 ton sebze, kuru meyve ve balık; 1.188 ton petrol; 1.082 ton maden kömürü; 973 ton yiyecek; 948 ton ambalajlı ürün; 819.5 ton çeşitli ürünler olarak kaydedilen emtia iç kesimlere ulaştırılmıştır. İzmir-Kasaba hattı, 1904 yılının ilk 6 ayında İzmir'e toplamda 56.612 ton taşıırken İzmir'den hinterlandına doğru olan mal nakliyatı da aynı süre zarfında 18.024 ton olmuştur. Diğer istasyonlar arasında yapılan nakliyat da dâhil edildiğinde bu hattın 6 aylık zaman zarfında 89.799 ton gibi bir ürün ve emtiayı taşıdığı anlaşılmaktadır, diğer bir ifadeyle 90.000 tona yakın bir ürün nakledilebilmiştir. 1904 yılının ilk yarısında her iki demir yolu hattı toplamda ise yaklaşık 171.035 ton raddelerinde bir ürün nakliyatı gerçekleştirmiştir. 1904 yılının ilk yarısındaki nakliyatın kısmen düşük olmasının ana sebeplerinden biri, nakliyat sezonunun kış ve bahar aylarına denk gelmesidir. Bahar aylarından sonra ve özellikle de yaz aylarında tarım ürünlerinin hasadı başladığından ürün nakliyatı buna bağlı olarak artış kaydetmekteydi.⁵⁷

1904 yılının ilk yarısında İzmir Limanı'na nakledilen ürünler ile ihracat kalemleri arasında doğrudan bir ilişki / korelasyon söz konusudur. 1904 yılında İzmir Limanı'ndan yurt dışı pazarlarına toplam 4.754.533 £ değerinde tarımsal ürün ve gıda maddeleri ağırlıklı bir ihracat yapılmıştır. Demir yolu ile taşınan ürün ve emtia ile ihraç edilen ürünlerden de anlaşıldığı üzere ihracat birincil ürünlere dayanmaktaydı. Bu anlamda 1904 yılında İngiltere'ye 2.594.601 £ değerinde ihracat yapılırken toplam ihracatın %54.57'si sadece İngiltere'ye yapılmış ve İngiltere verilen bu rakamlardan da görüleceği üzere 20. yüzyılın başında İzmir Limanı'ndan yapılan ihracatta önemini korumuştur. 1904 yılı ihracat ürünleri ve rakamlarına bakıldığında 37.273 ton ve 1.147.003 £ değerinde kuru üzüm (Sultan); 111.457 ton ve 603.570 £ değerinde arpa; 66.808 ton ve 471.402 £ değerinde palamut; 12.797 ton ve 452.728 £ değerinde incir; 291 ton ve 346.520 £ değerinde afyon; 1.452 ton ve 281.203 £ değerinde halı; 6.772 ton ve 264.388 £ değerinde pamuk; 1.986 ton ve 233.788 £ değerinde tütünün ihraç edildiği anlaşılmaktadır. İhraç edilen ürünlerin büyük kısmı 1904 yılında İzmir'e demir yoluyla nakledilen ürünler arasında yer almaktadır.⁵⁸

⁵⁵ *İzmir İhracat-İthalat İstatistiği*, 1904, s. yok.

⁵⁶ İlgili tarih ve bilgiler, "Kasaba Demir yolu Hattının Fi 1 Kanunu Sani 1319'dan Fi 30 Haziran 1320 Tarihine Kadar Olan Nakliyatı" başlığı altında verilmiştir.

⁵⁷ *İzmir İhracat-İthalat İstatistiği*, 1904, s. yok.

⁵⁸ *Report for the Year 1905 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna*, 1906, 6-7, 15-16.

Demir yollarının İzmir Limanı'ndan ihraç edilen ürünlerin nakliyatı üzerindeki etkisi II. Meşrutiyet yıllarına doğru da önemini koruyarak devam etmiştir. 1906 yılı bu açıdan önemli bir zaman dilimini oluşturmakla beraber bu yıl demir yollarıyla taşınan ürünler, yılın her iki dönemi için de ayrıntılı bir şekilde verilmiş ve bu da daha ayrıntılı bir analiz yapılmasını mümkün kılmıştır. İzmir-Aydın Demir Yolu Şirketi'nin, 1906 yılı Ocak-Haziran ve Temmuz-Aralık arasındaki 12 aylık dönemde İzmir Limanı'na en çok taşıdığı ürün ve emtia ile bunların hacimleri tablo 2'de ayrıntılı olarak verilmiştir.

Tablo 2. İzmir-Aydın Demir yolu Hattının 1906 Yılında İzmir Limanı'na Taşıdığı Emtia ve Hacimleri

I. Dönem (Ocak-Haziran 1906)		II. Dönem (Temmuz-Aralık 1906)	
Ürün	Hacim (Ton)	Ürün	Hacim (Ton)
Pamuk	4.584	İncir	27.987
Pamuk Çekirdeği	4.571	Arpa	20.989
Gayr-ı Muayyen Eşya	3.865	Buğday	11.936
Palamut	3.744	Muhtelif Meyve	9.260
Zeytin Posası	3.437	Meyan Kökü	8.513
Üzüm	3.207	İncir (Hurda)	5.091
Meyan kökü	2.755	Darı ve Mısır	4.671
Buğday	2.743	Bakla ve Nohut	3.968
Arpa	2.592	Üzüm	3.918
Zeytinyağı	2.455	Zeytinyağı	2.726

Tablo 2'den de görüldüğü üzere İzmir-Aydın hattı 1906 yılında hacimleri değişmekle birlikte tarımsal ürün ve gıda maddelerini İzmir'e nakletmiştir. Hinterlandtan getirilen emtia ve ürünlerin ne kadarının İzmir piyasasında / iç pazarında tüketildiği bilinmemekle beraber gelen ürün ve malların önemli bir kısmı demir yolu şirketlerine ait antrepolarda muhafaza edildiğinden bu ürünlerin daha çok ihracat amaçlı depolandığı söylenebilir, bununla beraber doğal olarak iç kesimlerden demir yoluyla nakledilen belli miktarda tarım ürünleri ile gıda maddelerinin İzmir'de tüketildiği de belirtilmelidir. 1906 yılının ilk yarısında İzmir-Aydın hattı yaklaşık 56.193 ton mal ve emtia taşırken yılın ikinci yarısında bu rakam 132.879 tona kadar yükselmiştir. 1906 yılında yaklaşık olarak 189.072 ton kadar ürün ve emtia İzmir'e nakledilmiştir. Yılın ikinci yarısında ilk yarısına göre iki kat daha fazla mal ve emtia taşınmasının nedeni birçok ürünün hasat mevsimine denk gelmesi ve aynı zamanda uygun iklim koşullarıdır. Bu hususta özellikle incir, muhtelif sebze ve meyve ile üzüm gibi ürünlerin sevkiyatının yaz aylarında yapıldığı görülmektedir. 1906 yılında hinterlandtan bu hacimde ürün ve emtia nakliyatı yapılırken aynı hattın iç kesimlere yaptığı nakliyat hakkında herhangi bir malumat ve bilgi istatistiklerde verilmemiştir.⁵⁹

Aydın hattıyla birlikte 1906 yılında İzmir-Kasaba ve uzantıları hattı da önemli miktarda ürünün nakledilmesine hizmet etmiştir. İzmir-Kasaba Demir Yolu Şirketi, 1906 yılında Aydın hattından daha fazla ürün ve mal taşımıştır. Kasaba hattıyla ilgili verilere bakıldığında hem hinterlandtan İzmir'e hem de İzmir'den hinterlanda doğru mal ve emtia akışının söz konusu olduğu diğer bir ifadeyle kayıt altına alındığı söylenebilir. 1906 yılında İzmir-Kasaba hattının hem ilk 6 aylık dönemdeki hem de ikinci 6 aylık dönemdeki nakliyatının ayrıntıları söz konusudur. Bu minvalde, bu hattın 1906 yılında taşıdığı ürün ve emtia ile bunların hacimleri aşağıdaki tablo 3'te ayrıntılı bir şekilde verilmiştir.

⁵⁹ *İzmir İhracat-İthalat İstatistiği*, 1906, s. yok. Demiryolunun yaptığı sevkiyat ilgili istatistikte şu başlık altında verilmiştir: "Aydın Demir yolu Hattının Fi 1 Kanun-u Sani sene (1)321 tarihinden fi 30 Haziran sene (1)322 tarihine kadar olan Nakliyatı." Ayrıca istatistikte demir yolu nakliyatı Fransızca olarak da verilmiştir.

Tablo 3. İzmir-Kasaba Demir yolu Hattı'nın 1906 Yılında İzmir Limanı'na Taşıdığı Emtia ve Bu Emtianın Hacmi⁶⁰

Emtia / Eşya	I. Dönem (1906)		II. Dönem (1906)		Toplam (Ton)
	Gelen	Gönderilen	Gelen	Gönderilen	
	Ölçü / Kantar (metrik)	Ölçü / Kantar (metrik)	Ölçü / Kantar (metrik)	Ölçü / Kantar (metrik)	
İspirto, boya ve yağlar		2552		3163	316.3
Bagaj ve Mobilya		1392		1325	271.7
Buğday	57411		118050		17.546
Kereste	5112	10330	6176	13943	3.556
Ahşap	844		2516		336
Kömür	14009		11101		2.511
Maden Kömürü		7435		12723	2.015
Kantariye (Kahve, Pirinç, sabun, şeker)		39879		42203	8.208
Mekulât (Yiyecek)		6838		10735	1.757
Pamuk	11440		12779		2.422
Maden Suyu	1233		1468		270
Zuruf-u Emtia (ambalajlı)		6518		13392	1.991
Un ve kepek	3	1521	1201	1457	418
Ham Demir		6348		6814	1.316
Bakla	22647		112247		13.489
Hububat-ı Zeytiye (Yağlı tohumlar)	13817		23189		3.700
Muhtelif Tahıl	6619		35104		4.172
Yapağı ve Tiftik	610		5147		575.7
Sebze, meyve ve taze balık	435	8738	1094	2522	1.278.9
Manifatura, deri ve postlar	2412	23836	1921	33449	6.162
Muhtelif malzeme		4468		5912	1.038
Karpuz ve kavun	133		27144		2.728.7
Ham ve işlenmiş metaller		5293		7005	1.229.8
Paspas / Yolluk	601		371		97
Afyon	52		1073		167.4
Arpa	25564		527510		55.307
Petrol		14809		23054	3.786
Saman	4793		1346		613.9
Potasyum, Sülfür		13010		2512	1.552
Meyan Kökü	5888		42031		4.791
Kuru Üzüm	27650		119174		14.682
Tuz		968		1300	228.6
Tuğla ve Briket	425		1335		176
Tütün ve Tönbeği	530	2001		2125	465.6
Zeytinli Kek	1074		92		116.6
Halı	9667		6017		1.568
Palamut	54144		96747		15.089
Mamulât-ı Züccaciye ve Turabiye		2509		4177	668.6
Mütenevvi	34113	4346	40847	7652	8.695.8
YEKÛN	301226	162791	1195680	195463	185.516
İzmir Dışındaki İstasyonlar Arasında Yapılan Nakliyat	143463		192703		33.616

⁶⁰ İlgili veri ve tablolar İzmir İhracat-ithalat İstatistiği 1906 yılından derlenmiştir. Kantar olarak verilen mal ve eşyanın hacmi, tarafımızca tona çevrilmiş ve bu şekilde 1906 yılında İzmir-Kasaba hattının toplam nakliyatı hakkında bilgi verilmiştir.

Yukarıda verilen tablo 3'te de görüldüğü üzere İzmir-Kasaba hattı, İç Batı Anadolu Bölgesi'nde bulunan birçok bölgeye uzandığı ve demir yolu raylarını buralara ulaştırdığı için II. Meşrutiyet öncesi Anadolu coğrafyasındaki ihracat odaklı önemli demir yolu hatlarından biri hâline gelmiş ve taşıdığı yük miktarı da buna bağlı olarak artış kaydetmiştir. Nakledilen ürün ve eşyaya bakıldığında ilk 6 aylık dönemde 30.122 ton emtianın İzmir'e getirildiği ve aynı zaman diliminde 16.279 ton mal ve eşyanın ise iç kesimlere gönderildiği anlaşılmaktadır. İkinci 6 aylık dönemde, hem hasat mevsimi olması hem de daha uygun hava koşullarına sahip olması sebebiyle hinterlandtan İzmir'e yapılan nakliyatta önemli bir artış kaydedilmiş ve ilk 6 aya göre %296.9 oranında bir artış söz konusu olmuştur. Bu dönemde 119.568 ton ürün ve eşya İzmir'e taşınırken 19.546 ton civarında ticari eşya ve mal da iç kesimlere gönderilmiştir. 1906 yılında İzmir'e en çok sevkiyatı yapılan ürünlere baktığımızda arpa 55.307 ton ile ilk sırada yer alırken 17.546 tonla buğday ikinci sırada; 15.089 tonla palamut üçüncü sırada; 14.682 tonla üzüm dördüncü sırada; 13.489 tonla bakla ise 5. sırada yer almaktadır. Verilen rakamlara bakıldığında tarımsal ürün ve gıda madde arzının hinterlandtan karşılandığı ve ihracatın da yine bu birincil ürünlerin olduğu bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. İzmir Limanı'na gelen ve iç kesimlere nakledilen ürün ve emtiaya baktığımızda ise geçmiş yıllara benzer bir eğilim göze çarpmaktadır. Bu hususta özellikle koloni ürünleri veya Osmanlı kaynaklarına geçen ifadeyle kantariyye ürünleri kahve, şeker, pirinç ve sabun gibi maddelerin 20. yüzyılın ilk yıllarında geniş bir tüketici kitlesine ulaştığı söylenebilir. 1906 yılında, koloni ürünleri 8.208 ton civarında olmak üzere iç kesimlere nakledilmiştir. Aynı dönemde yine tekstil maddelerinin tüketimi de önemini korumuş ve 6.162 ton civarında mamul ürün ve eşyanın nakli söz konusu olmuştur. Ayrıca dışarıdan ithal edilen petrol ve petrol ürünleri de önemli ithal kalemlerden birini oluşturmaktaydı ve 1906 yılında 3.786 ton civarında petrol ve petrol ürünleri iç kesimlere gönderilmiştir. Yine ambalajlı ürünler ve yiyecek maddeleri de bu anlamda iç kesimlere gönderilen maddeler arasındaydı, ambalajlı emtia olarak kaydedilen ürünler yaklaşık 1.991 ton olarak iç kesimlere gönderilmiştir.⁶¹

İzmir-Kasaba hattı, 1906 yılında 185. 516 ton raddelerinde bir ürün ve emtiayı hem İzmir'e hem de iç kesimlere ulaştırmıştır. İzmir dışındaki demir yolu istasyonları arasında yapılan nakliyat da dâhil edildiğinde bu hattın 1906 yılında toplam 219.132 ton ürün ve emtianın nakliyatını yaptığı anlaşılmaktadır. 1906 yılında İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatları ise toplamda yaklaşık 408.204 ton ürün ve malın nakliyatını yapmışlardır. İzmir-Aydın hattının hinterlanda / iç kesimlere yaptığı nakliyat hakkında elimizde veri olmadığından bu yıl yapılan nakliyatın verilen rakamların üzerinde olduğunu belirtmemiz gerekir. Bu anlamda 1906 yılında iki demir yolu hattının toplamda 500.000 tonun üzerinde bir nakliyat gerçekleştirdikleri söylenebilir. 1906 yılında yapılan nakliyatın verilen rakamların üzerinde olmasının bir diğer sebebi ise kayıt altına alınmayan ürün ve malların da bulunmasıdır.⁶²

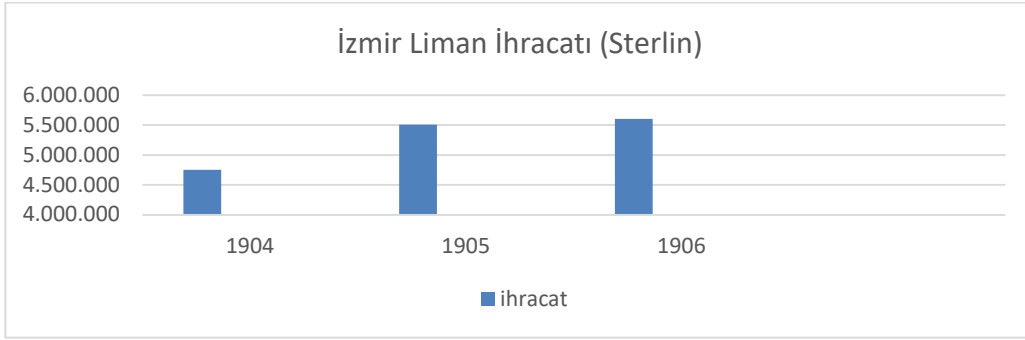
1906 yılında 500.000 tonun üzerinde mal sevkiyatının yapıldığı İzmir'in ihracat rakamlarına bakıldığında aynı yıl 5.603.188 £ değerinde ihracatın yapıldığı görülmektedir. İzmir'in ihracatı 1904-1906 yılları arasındaki üç yıl boyunca sürekli artış kaydetmiştir. 1904 yılında 4.754.533 £ değerinde olan ihracat 1905 yılında 5.504.162 £'e yükselmiş ve bu artış devam ederek 1906 yılında da toplam ihracat 5.603.188 £ olmuştur. 1904-1906 yılları arasındaki İzmir ihracatı grafik 1'de gösterilmiştir.⁶³

⁶¹ *İzmir İhracat-İthalat İstatistiği*, 1906, s. yok.

⁶² *İzmir İhracat-İthalat İstatistiği*, 1906, s. yok.

⁶³ *Report for the Year 1907 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna*, 1908, 14-15.

Grafik 1. İzmir Limanı'nın Değer Olarak 1904-1906 Yılları Arasındaki İhracatı (Sterlin)



Verilen rakamlardan da anlaşıldığı üzere, ihracat değer olarak artış kaydederken hinterlandtan gelen ürünlerin bu artışta ciddi bir katkısı söz konusudur. Bu ürünlere baktığımızda, 1906 yılında 684.522 £ değerinde ve 99.206 ton civarında arpanın, başta İngiltere olmak üzere ihraç edildiği görülmektedir. 1906 yılında arpa, İzmir-Kasaba hattı tarafından en çok taşınan ürün iken İzmir-Aydın hattı tarafından en çok taşınan 2. ürün olmuştur; 1906 yılında demir yoluyla nakledilen miktarın üzerinde bir oranın ihraç edildiği görülmektedir, bu durum arpa vb. ürünlerin demir yolu şirketleri tarafından ihracat amaçlı antrepolarda bekletildiğini ve zamanı geldiğinde ihraç edildiğini göstermektedir. Bu tür ürünlerin bekletilme nedenlerinin başında fiyat hareketleri gelmekteydi, bu durum aynı zamanda spekülatif uygulamaları da beraberinde getiriyordu. 1906 yılında yine hinterlandtan en çok taşınan palamuda bakıldığında bu ürünün 460.115 £ değerinde ve yaklaşık 49.755 ton civarında yurt dışı piyasalarına ihraç edildiği anlaşılmaktadır. İhraç edilen palamudun yarısı İngiltere'ye kalanı da Avusturya-Macaristan, İtalya, Almanya ve Rusya'ya gönderilmiştir.⁶⁴

1906 yılında demir yoluyla İzmir'e nakledilen diğer ürünlere baktığımızda bunların da miktar ve değer olarak en fazla ihraç edilen ürünler arasında yer aldığını görmekteyiz. Bu ürünlerin başında incir gelmektedir; 1906 yılında sadece İzmir-Aydın demir yolu hattı yaklaşık 27.987 ton inciri İzmir'e ulaştırmıştır. İzmir-Kasaba güzergâhı incir üretiminin görece daha düşük olduğu mahallerden geçmekteydi. Bundan dolayı 1906'daki şirket nakliyatında incir ayrı bir başlık olarak verilmemiştir. Bununla beraber Aydın hattının geçtiği güzergâh incir üretiminin merkezi konumundaki yerlerden geçtiği için Aydın hattının tek başına yaptığı nakliyat önemli bir miktara baliğ olmuş ve 27.987 ton incir İzmir'e sevk edilmiştir.⁶⁵ Nakledilen incirin önemli bir kısmı ihraç edilmiştir. Bu anlamda, 716.112 kutu veya metrik sistemle 28.112 ton seçilmiş / lüks incir yurt dışına gönderilmiştir. İncir ihracatının 1906 yılındaki değeri yaklaşık 646.713 £ idi ve bu ihracatın neredeyse tümü İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'ne yapılmıştır. Ayrıca ikinci kalite incir ihracatı da yine İngiltere ve Avusturya-Macaristan'a yapılmış ve buradan da yaklaşık 107.183 £ gelir elde edilmiştir.⁶⁶

Demir yoluyla İzmir Limanı'na nakledilen bu tür tarımsal ürün ve emtianın sayısını arttırmak mümkündür; ancak burada üzerinde durmak istediğimiz diğer bir husus bulunmaktadır. Buğday her iki demir yolu hattıyla İzmir'e en çok nakledilen ürünler arasında yer almasına rağmen ve toplamda 29.482 ton buğday İzmir'e nakledilmişken getirilen buğdayın sadece 747 tonu diğer bir ifadeyle %2,53'ü ihraç edilmiştir. Bu durum, getirilen buğdayın neredeyse tümünün iç piyasada tüketildiğini göstermektedir. Aynı durum arpa için söz konusu olmamakla birlikte 1906 yılında buğday ihracatının bu anlamda minimum seviyede olduğu görülmektedir.⁶⁷

⁶⁴ Report for the Year 1907 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna, 1908, 14-15, 19-21.

⁶⁵ İzmir İhracat-İthalat İstatistiği, 1906, s. yok.

⁶⁶ Report for the Year 1907 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna, 1908, 14, 19.

⁶⁷ İzmir İhracat-İthalat İstatistiği, 1906, s. yok; Report for the Year 1907 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna, 1908, 21.

1906 yılında yapılan sevkiyatın niteliği üzerinde durduktan sonra İzmir'in içinde bulunduğu bölgede önemli dönüşümlere sahne olan II. Meşrutiyet'in ilk yılında İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatlarıyla İzmir Limanı'na yapılan nakliyat üzerinde durmak istiyoruz. Öncelikle Aydın hattıyla ilgili istatistiklere bakıldığında 1908 yılında nakliyatı en çok yapılan tarımsal ürünün arpa olduğu görülmektedir ki bu yıl İzmir'e 23.832 ton arpa sevk edilmiştir. Daha sonra sırasıyla zımpara madeni 23.369 tonla ikinci sırada; incir 23.004 tonla üçüncü sırada; palamut 17.213 tonla dördüncü sırada; bakla ve nohut 14.256 tonla beşinci sırada yer almıştır. İzmir-Aydın hattının 1908 yılının hem ilk 6 aydaki hem de ikinci 6 aydaki verileri istatistiklere geçmiştir, ancak bu hattın iç kesimlere yaptığı sevkiyat hakkında herhangi bir bilgi ve istatistik bulunmamaktadır. Bundan dolayı 1908 yılında sadece İzmir'e taşınan ürün ve emtia hakkında net bilgi sahibi olabilmekteyiz. Ayrıca İzmir-Aydın Demir Yolu Şirketi çalışanlarının 1908 Boykotu'na katılmaları da özellikle Ağustos-Eylül dönemindeki nakliyat üzerinde olumsuz bir etki bırakmış ve hem ulaşımda hem ürün nakliyatında gecikmeler söz konusu olmuştur. İzmir-Aydın hattı tarafından 1908 yılında taşınan emtianın ayrıntılı döküm analizi aşağıdaki tablo 4'te verilmiştir.⁶⁸

Tablo 4. İzmir-Aydın Demir yolu Hattı Tarafından 1908 Yılında İzmir Limanı'na Taşınan Emtia ve Bu Emtianın Hacmi

Mevrudât (Gelen Ürünler) 1908 Yılı			
Cins-i Emtia	I. Dönem	II. Dönem	Toplam / Ton ⁶⁹
Arpa	2.214	21.618	23.832
Darı ve Mısır darısı	1.734.4	549.3	2.283.7
Buğday	2.541.6	3.306.9	5.848.5
Hububat-ı Mütenevvia	329.4	5.548.6	5.878
Bakla ve Nohut	1.985	12.270.7	14.256
Dakik (Un)	300.6	228.5	529
Pamuk Çekirdeği	4.718	2.770.8	7.489
Çekirdek Mütenevvi	1.729.7	1.339.3	3.069
İncir	267.8	22.736.2	23.004
İncir (Hurda)	1.131.2	2.828.8	3.960
Üzüm	839.2	6.195	7.034
Muhtelif Meyve	689.6	8.930	9.619.6
Zeytin Yağı	3.661	1.207	4.868
Pamuk	3.927.9	1.979.8	5.907.7
Tütün ve Tönbeki	955.9	738.4	1.694.3
Meyankökü	1.829	8.519.6	10.348.6
Asl-ı Meyan Külçe	583.2	875.6	1.458.8
Palamut	4.391.6	12.821.9	17.213.5
Kereste	1.634.8	1.184.1	2.819
Ağaç kömürü ve mantar	891.7	1.278.4	2.170
Krom Madeni	123.1		123.1
Zımpara Madeni	12.586.4	10.782.8	23.369.2
Maden-i mütenevvi	90.5	90.3	180.8
Bira, Şarap, Sirke	262.3	276.3	538.6
Makine ve Edevatı	14.2	29.3	43.5
Manifatura ve pamuk İplik	287.1	308.7	595.8
Bakkaliye (Sadeyağ, peynir vesaire mekulât)	519.1	399.4	918.5
Zeytin posası	6.046.9	1.073.6	7.120.5
Gayr-i muayyen eşya (Listede olmayan)	4.181.8	4.631.5	8.813.3
YEKÛN:	58.913.4	13.457.9	
1908 YILI TOPLAM			72.371.3

⁶⁸ İzmir İhracat-İthalat İstatistiği, 1908, s. yok; Report for the Year 1908 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna, 1909, 3-4.

⁶⁹ 1908 yılı İzmir İhracat-İthalat İstatistiklerinde verilen rakamlar kantar-ı atik olarak verilmiştir, verilen rakamlar metrik sistemde tona çevrilmiş ve istatistikler tablolastırılmıştır.

İlgili tablodan da anlaşılacağı üzere 1908 yılında İzmir-Aydın hattı yaklaşık 72.371 ton tarımsal ürün, emtia ve ham maddeyi İzmir'e taşımıştır. 1908 yılındaki nakliyata baktığımızda hinterlandın birçok emtia ve ürünün doğrudan karşılanmasında önemli bir rol oynadığı söylenebilir. İzmir-Aydın hattından başka İzmir-Kasaba hattının da 1908 yılında hem hinterlandtan İzmir'e hem de İzmir'den hinterlanda doğru olan ürün ve mal akışını tespit etmemiz mümkün olmuştur. Bu minvalde, İzmir-Kasaba hattı tarafından 1908'in ilk 6 ayında hinterlandtan İzmir'e en çok nakledilen ilk 7 ürüne baktığımızda Ocak-Temmuz 1908 tarihleri arasında en çok taşınan ürünün 3.473 ton ile palamut olduğu anlaşılmaktadır. Yine aynı dönemde 3.284 ton bakla taşınırken ardından 2.888 ton ile arpa en çok taşınan 3. ürün olmuştur. Arpa nakliyatını bir diğer hububat olan buğday 2.695 tonla izlemiş; hububat-ı zeytiyye veya yağlı tohumlar olarak kaydedilen ürünlerin nakliyatı ise 2.198 ton civarında gerçekleşmiştir. Yağlı tohumları 2.165 tonla pamuk izlerken mütenevvi / çeşitli olarak kaydedilenler ise 2.084 tonla en çok taşınan ürünler arasında yer almıştır. Verilen ürün ve tonajlara bakıldığında nakliyatın neredeyse tümünün tarımsal ürünler ile gıda maddelerinden müteşekkil olduğu anlaşılmaktadır.⁷⁰ 1908'in ilk 6 ayında İzmir'den iç kesimlere gönderilen ürün ve mallara baktığımızda birinci sırada 17.901 ton ile petrol veya petrol ürünlerinin geldiği görülmektedir. Yine koloni ürünlerinin de iç kesimlerdeki tüketimi önemli bir raddeye varmış ve 4.140 ton kahve, şeker, pirinç ve sabun Batı Anadolu'nun iç kısımlarına gönderilmiştir. İç kesimlere doğru gönderilen bir diğer ürün çeşidi ise potas, kükürt ve soda gibi ürünler olmuştur, bunların toplam nakliyatı da 2.248 ton civarında gerçekleşmiştir. Ayrıca manifatura ve deri olarak kaydedilen ürün kalemi de yaklaşık 1.995 ton civarında taşınırken sonrasında yiyecek maddeleri / mekûlat 1.395 ton ile iç kesimlere en fazla nakledilen ürünler arasında yer almıştır. İzmir-Kasaba hattının 1908'in ikinci yarısında en fazla nakliyatını yaptığı ürünler ve bu ürünlerin hacimleri tablo 5'te verilmiştir.

Tablo 5. İzmir-Kasaba Demir yolu Hattı Tarafından 1908 Yılı'nın İkinci Yarısında İzmir Limanı'na Taşınan Emtia ve Hacimleri

Temmuz-Aralık 1908 Dönemi Nakliyatı			
İzmir'e Gelen Ürün	Ton	İç Kesimlere Gönderilen Ürün	Ton
Arpa	36.507	Koloni Ürünleri (kahve, şeker, pirinç ve sabun)	4.708
Kuru Üzüm	23.415	Manifatura ve Deri	3.778
Palamut	19.269	Petrol (Gaz suyu)	1.859
Bakla	10.042	Kereste	1.758
Buğday	6.866	Maden Kömürü	1.680
Mütenevvi (Çeşitli Ürünler)	3.940	Ambalajlı Ürünler (Zuruf-ı emtia)	1.628
Meyan Kökü	2.649	Yiyecek Maddeleri (Mekûlat)	1.300
Toplam Nakliyat	116.329	Toplam Nakliyat	20.936.5

Tablo 5'te verilen rakamlara bakıldığında İzmir'e tarımsal ürün ve ham madde akışının devam ettiği görülmektedir, arpa başta olmak üzere hasat mevsimindeki ürünlerin nakliyatında bir artış söz konusudur. İç kesimlere gönderilen ürünlere bakıldığında ise Batı Anadolu'da koloni ürünleri, manifatura ve petrol ürünlerinin tüketiminin yıllar bazında hacmi değişmekle beraber önemini koruduğu anlaşılmaktadır. 1908 yılının ikinci yarısında 116.329 tonu İzmir'e, 20.936 tonu da iç kesimlere gönderilen ürünler olmak üzere toplam 137.265 ton ürün ve malın nakliyatı yapılmıştır. İzmir-Kasaba hattıyla 1908'de hem İzmir'e iç kesimlerden nakledilen ürünler hem de İzmir'den buralara gönderilen ürünlerin toplamı 182.182 tonu bulmuştur. İzmir dışındaki istasyonlar arasında yapılan nakliyat da 1908 yılında 35.949 ton raddelerindeydi; bu anlamda Kasaba hattı tüm yıl boyunca 218.131 ton civarında ürün ve emtia nakliyatı gerçekleştirmiştir. Kasaba hattı, II. Meşrutiyet'e kadar hem İzmir'in gıda ve tarımsal ürün ihtiyacını karşılamış hem de ihraç edilen ürünlerin nakliyatında birincil bir görev üstlenmiştir.⁷¹

⁷⁰ *İzmir İhracat-İthalat İstatistiği*, 1908, s. yok.

⁷¹ *İzmir İhracat-İthalat İstatistiği*, 1908, s. yok.

İzmir'in 1908 yılı ihracat rakamlarına bakıldığında toplam ihracatın 4.452.983 £ olduğu görülmektedir. 1908'de en fazla ihracatın yapıldığı ülke 2.346.372 £ ile İngiltere olmuş, İngiltere bu rakamlarla toplam ihracatın %52,69'unu karşılamıştır. İngiltere'den sonra 1908 boykotuna rağmen Avusturya-Macaristan 494.628 £ ile 2. sırada yer alırken Almanya 394.601 £ ile 3. sırada; Fransa 353.097 £ ile 4. sırada; Amerika Birleşik Devletleri ise 300.416 £ ile 5. sırada yer alarak en fazla ihracatın yapıldığı ülkeler olmuşlardır. 1908 yılında yapılan ihracat ve ithalatın toplam değeri ise 7.391.479 £ idi.⁷²

Ihracat değerleri bu şekilde iken en fazla ihraç edilen ürünlere bakıldığında 1908 yılında da demir yoluyla hinterlandtan nakledilen ürünlerin birincil öneme sahip oldukları görülmektedir. Bu hususta iki demir yolu hattıyla en fazla taşınan ürün olan arpa, 59.735 ton ile 1908'de en fazla ihraç edilen ürün olmuştur. Keza demir yoluyla en fazla taşınan ürünler arasında yer alan palamudun ihracatı da 48.966 ton olmuştur. Palamudu, yine en önemli ihraç maddelerinden biri olan kuru üzüm izlemiş ve 41.154 ton kuru üzüm yurt dışına gönderilmiştir. Kuru üzümü, 34.587 tonla bakla ve ardından da bir diğer önemli ihraç maddesi incir takip etmiştir. İncirin ihracat miktarı 22.894 ton iken inciri 20.304 tonla zımpara madeni izlemiştir. Verilen miktar ve ürünlerden de anlaşılacağı üzere 1908 yılında hinterlandtan demir yoluyla limana taşınan emtianın önemli bir kısmı ihraç edilmiştir ve bu anlamda İzmir ihracatının takip edebildiğimiz 1908 yılına kadar hinterlandından beslendiği ve İzmir'in bir ihracat limanı olmasında bu hinterlandın çok önemli bir katkısının olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, buğday gibi iç kesimlerden gelen hububatın arpadan farklı olarak İzmir iç piyasasında tüketildiği ve 1906-1908 yılları arasında neredeyse hiç ihraç edilmediği istatistiklerden anlaşılmaktadır. Bu durum, buğday gibi bazı temel tüketim maddelerinin iç tüketimi karşıladıktan sonra ihraç edildiğini göstermektedir.⁷³

Sonuç

İzmir, içinde bulunduğu coğrafi konum nedeniyle Doğu Akdeniz'in önemli liman kentlerinden biriydi ve yine İzmir'in demir yolu hatlarıyla hinterlandıyla bağlantı kurabilmesi ve bu açıdan hinterlandıyla bağlantı kurabilen ilk kent olması İzmir ve çevresinde birtakım ekonomik ve sosyal değişimlerin daha erken tarihlerde tecrübe edilmesini sağlamıştır. 1860'lar gibi görece erken tarihlerden itibaren hinterlandıyla bağlantı kuran İzmir, daha sonraki yıllarda demir yolu raylarının Afyon ve Uşak'a kadar uzatılması sebebiyle etki alanını genişletmiş ve Konya'ya kadar olan geniş bir alanın tarımsal ürün, ticari emtia ve ham maddelerini kendi limanına çekebilmiştir. Bu geniş alanın ürünlerini kendine çekebilmesinde özellikle İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının önemli bir etkisi olmuştur ki bu hat 1890'ların sonuna gelindiğinde İç Batı Anadolu'nun birçok bölgesine ulaşabilmiş ve bu anlamda önemli bir ihracat hattı vasfına sahip olmuştur. Kasaba hattı, iç bölgelerdeki ürünlerin limana gönderilmesinde doğrudan rol oynarken Konya ve çevresinde faaliyette bulunan Anadolu Demir Yolu Şirketi'yle de rekabet etmekten kaçınmamıştır. İzmir, hem İzmir-Aydın hem de İzmir-Kasaba hatlarıyla bölgenin tarımsal ve ticari ürünlerini kendine çekerken bölgede yurt dışı pazarlarına yönelik tarımsal ihracat da 1860'lardan sonra önem kazanmıştır. Bu anlamda araştırmamızda da gösterdiğimiz üzere incir, üzüm ve kuru üzüm gibi tarımsal ürünler Avrupa ve Amerika piyasalarına yönelik olarak yetiştirilmiş ve bölge bu anlamda özellikle tarımsal ürünler ile gıda maddelerinin daha açık bir ifadeyle birincil ürünlerin dünya pazarlarına ihracatında doğrudan bir rol oynamıştır. Batı Anadolu Bölgesi'nin bu şekilde birincil ürünlerin ihracatında bir uzmanlık kazanması İzmir Limanı'ndan yapılan ihracat ürünleri ve toplam ticaret oranlarında da kendini göstermektedir. Bu anlamda özellikle 20. yüzyılın ilk yıllarında yapılan ihracatın içeriğine bakıldığında İngiltere başta olmak üzere Avrupa ülkeleri ile Amerika'nın tarımsal ürün ve gıda maddelerinin tedarikinde İzmir'in önemli bir rol oynadığı görülmektedir. Ayrıca İngiltere, I. Dünya Savaşı'na

⁷² Report for the Year 1909 on the Trade of Smyrna, 1910, 26.

⁷³ Report for the Year 1908 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna, 1909, 16-19; Report for the Year 1909 on the Trade of Smyrna, 1910, 53.

kadar olan dönemde İzmir ihracatında %50 oranında bir paya sahip olabilmıştır, bu durum 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren süregelen bir olguydu.

İzmir Limanı'na yapılan ihracatta önemli bir rol oynayan demir yolu aynı zamanda İzmir'e yapılan ithalatın iç kesimlere nakliyatında da birincil bir görev üstlenmiştir. Bu anlamda Batı Anadolu kırsalının 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra önemli bir tekstil ithalatçısı olduğu görülmektedir; bu durum Anadolu kırsalının bu yıllarda kumaş dokumacılığı, iplik üretimi gibi üretim alanlarında bir daralma yaşadığı ve iç tüketimin bu üretim alanlarında dış pazarlara bağlı olduğunu göstermektedir. Üzerinde durulması gereken bir diğer husus ise yine Anadolu kırsalının koloni ürünleri ya da kantariyye olarak bilinen ürünlerin tüketiminde de belli bir seviyeye geldiğinin istatistiklerinin ortaya koymasıdır. Demir yolu, bu anlamda İzmir ile hinterlandı arasında ikili bir ticari ilişki geliştirmiş ve bir yandan ihracat miktar ve oranlarını arttırırken aynı zamanda ithal edilen ürünlerin de Anadolu pazarına nakledilmesine ve tüketilmesine hizmet etmiştir. Bu durum, İzmir merkezli olarak inşa edilen demir yollarının çevre ülkeler için üstlendikleri görevlere de uyumlu bir tablo çizmektedir. İzmir hinterlandına uzanan demir yolları bu anlamda İzmir'in Avrupa ve dünya ekonomisine bağlanmasında dikkate değer bir görev üstlenmiş ve aynı zamanda imparatorluğun son yıllarına kadar İzmir'in bir ihracat limanı olmasına hizmet etmiştir. Demir yolları, İzmir'in önemli bir ihracat limanı olmasına hizmet etmenin yanında Osmanlı ekonomisinin Avrupa ve dünya ekonomisiyle bütünleşmesinde birincil ürünlerin dış pazarlara ulaşmasında öncelikli bir rol üstlenmiş ve bu bütünleşme süreci bu araştırmada 20. yüzyılın ilk yıllarındaki nicel verilerle ortaya konulmuştur.

Kaynakça

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Sadaret Divan-ı Hümayun Kalemi Mukavele (A}DVN. MKL), 8/21, 20 Safer 1273 (24 Ekim 1856).

30/6, 09 Ramazan 1305 (20 Mayıs 1888).

36/1, 24 Safer 1312 (27 Ağustos 1894).

Hariciye Tercüme Odası Evrakı (HR. TO), 467/18, 30 Nisan 1857.

İrade Hariciye (İ. HR), 136/7040, 13 Safer 1273 (13 Ekim 1856).

İrade Meclis-i Mahsus (İ. MMS), 25/1103, 21 Rebiyülevvel 1279 (16 Eylül 1862).

99/4167, 28 Ramazan 1305 (8 Haziran 1888).

İrade Meclis-i Vala (İ. MVL), 385/16828, 08 Rebiyülahir 1274 (24 Ocak 1858).

530/23792, 08 Zilhicce 1281 (4 Mayıs 1865).

Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (Y.A. RES), 42/18, 21 Şaban 1305 (3 Mayıs 1888).

İngiliz Konsolosluk Raporları

Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey. London: Harrison and Sons, 1896.

Parliamentary Papers, Report for the Year 1901 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna. London: Harrison and Sons, 1902.

Parliamentary Papers, Report for the Year 1902-03 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna. London: Harrison and Sons, 1904.

Parliamentary Papers, Report for the Year 1905 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna. London: Harrison and Sons, 1906.

Parliamentary Papers, Report for the Year 1907 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna. London: Harrison and Sons, 1908.

Parliamentary Papers, Report for the Year 1908 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna. London: Harrison and Sons, 1909.

Parliamentary Papers, Report for the Year 1909 on the Trade of Smyrna. London: Harrison and Sons, 1910.

Parliamentary Papers, Report for the year 1910-1911 on the Trade of Smyrna. London: Harrison and Sons, 1911.

Gazete ve Salnameler

Aydın Vilayeti Salnamesi. Def'a 10, H. 1304.

Ruzname-i Ceride-i Havadis, H. 23 Ramazan 1282 / M. 9 Şubat 1866, Sayı: 341, 1.

İstatistikler

İzmir Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası İhracat-İthalat İstatistiği. İzmir: Vilayet Matbaası. 1901.

İzmir Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası İhracat-İthalat İstatistiği. İzmir: Vilayet Matbaası. 1904.

İzmir Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası İhracat-İthalat İstatistiği. İzmir: Vilayet Matbaası. 1906.

İzmir Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası İhracat-İthalat İstatistiği. İzmir: Vilayet Matbaası. 1908.

Telif Eserler: Kitap, Makale ve Ansiklopedi Maddeleri

Akyıldız, Ali. "Osmanlı Anadolu'sunda İlk Demir yolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)." Ed. E. İhsanoğlu, M. Kaçar, *Çağın Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri* içinde, 249-270. İstanbul: İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi Yayınları, 1995.

Akyıldız, Ali. *Anka'nın Sonbaharı (Osmanlı'da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye).* İstanbul: İletişim Yayınları, 2005.

Akyıldız, Ali. *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi.* İstanbul: Timaş Yayınları, 2019.

Beyru, Rauf. *19. Yüzyılda İzmir Kenti.* İstanbul: Literatür Yayınları, 2011.

Bilsel, Cânâ. "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru" Der. Marie-Carmen Symrnelis, Çev. Işık Ergüden, *İzmir 1830-1930 Unutulmuş Bir Kent mi? Bir Osmanlı Limanından Hatıralar* içinde, 143-160. İstanbul: İletişim Yayınları, 2016.

Çapar, Onur. *Osmanlı Devleti'nde Fransız Sermayesi (1838-1914).* İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları, 2020.

Goffman, Daniel. *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650).* Çev. A. Anadol, N. Kalaycıoğlu. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

Issawi, Charles. *The Economic History of Turkey 1800-1914.* Chicago, London: The University of Chicago Press, 1980.

Kallek, Cengiz (2001). "Kantar," *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 24 içinde 317-320. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2001.

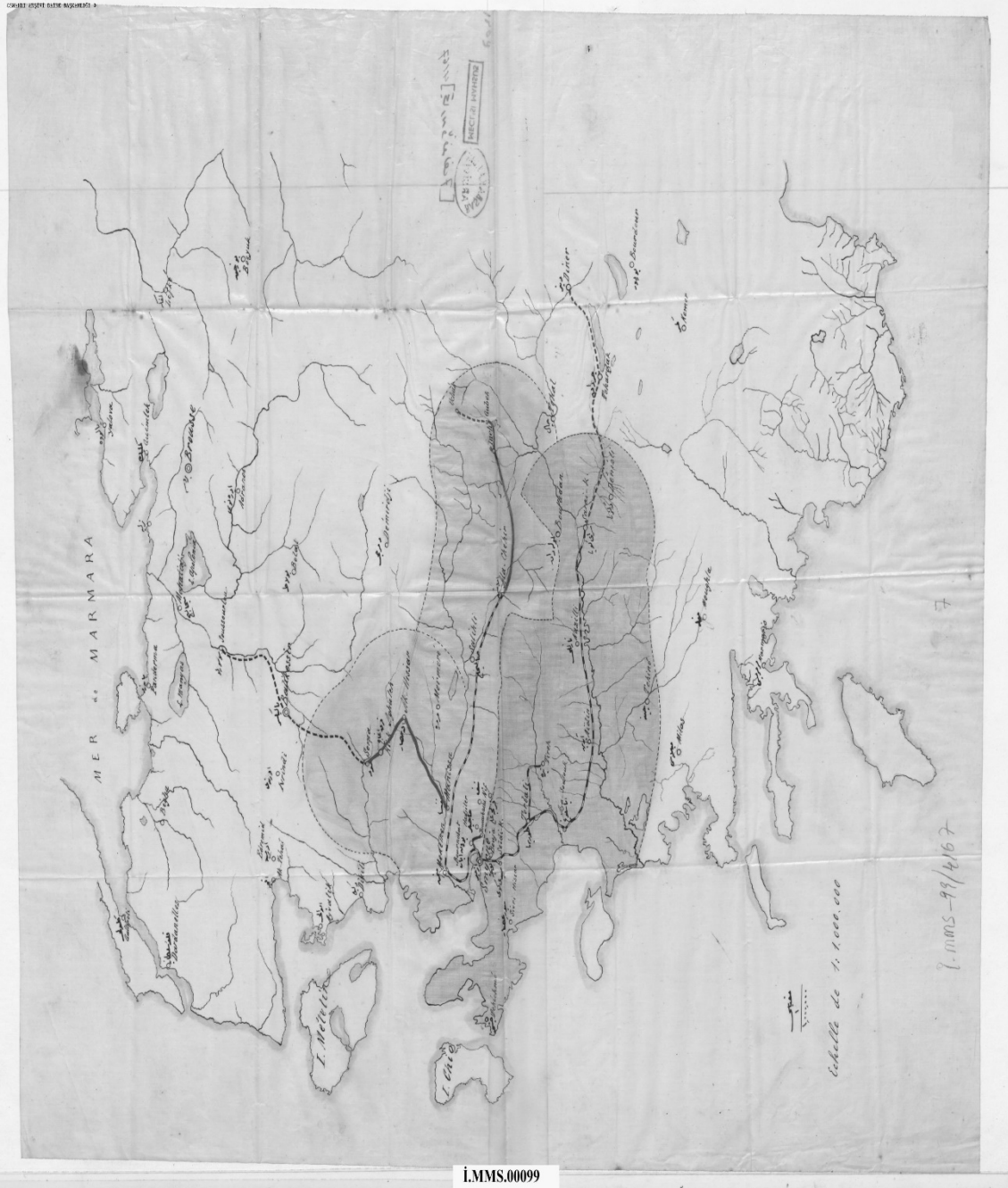
Karkar, Yakub, N. *Railway Development in the Ottoman Empire 1856-1914.* New York, Washington, Hollywood: Vantage Press, 1972.

Kolay, Arif. "Anadolu'da işletmeye Açılan İlk Demir yolu Hattı: İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demir yolu" *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi* 54 (2017): 89-106. Erişim tarihi: 31 Aralık 2023, Doi: [10.16992/ASOS.12730](https://doi.org/10.16992/ASOS.12730).

- Kolay, Arif. *Anadolu'da İşletmeye Açılan İlk Demir yolu, İzmir-Kasaba Hattı ve Uzantıları (1863-1897)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019.
- Kurmuş, Orhan. *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. İstanbul: Bilim Yayınları, 1974.
- Küçükkalay, A. Mesud. & Elibol, Numan. "Osmanlı Döneminde İzmir'den Yapılan İhracatın Analizi (1774-1776)" *Belleten* 306, (2022): 603-640. Erişim tarihi: 29 Aralık 2023, <https://doi.org/10.37879/belleten.2022.603>.
- Morawitz, Charles. *Türkiye Maliyesi*. Ankara: Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, 1978.
- Ortaylı, İlber. "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme" *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I* içinde, 95-104. Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 2000.
- Schivelbusch, Wolfgang. *Demir yolu Seyahatinin Tarihi (19. Yüzyılda Mekân ve Zamanın Sanayileşmesi)* Çev. Çiğdem C. Dikmen. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, 2022.
- Özyüksel, Murat. *Hicaz Demir yolu*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.
- Quataert, Donald. "19. Yüzyıl'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demir yolları" *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi C. 6* içinde, 1630-1635. İstanbul: İletişim Yayınları, 1985.

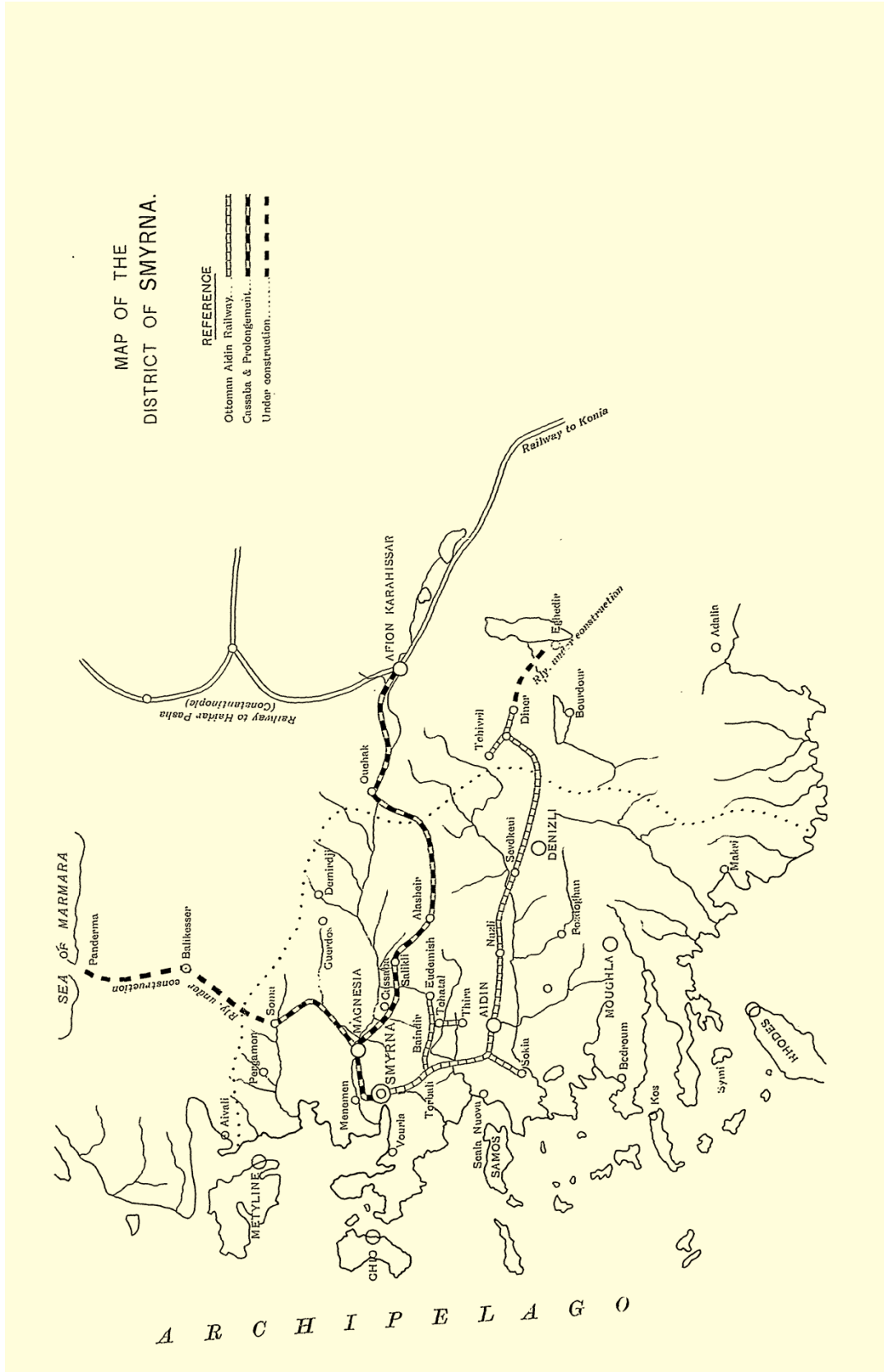
EKLER

1. 1888 Tarihli İzmir Merkezli Demir Yolu Hatlarını Gösterir Harita



BOA. İ.MMS, 99/4167, 28 Ramazan 1305 (8 Haziran 1888).

2. İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba ve Uzantıları Hatlarını 1910-1911 Yılları İtibarıyla Gösteren Harita



3. 1904 Yılı Ocak-Haziran Arasındaki Dönemde İzmir-Aydın Hattı Tarafından Taşınan Emtiayı Gösterir İstatistik

LE TRAFIC DE LA LIGNE D' AIDIN PENDANT LE 1er SEMESTRE DE L' ANNEE 1904			
MARCHANDISES	ARRIVAGES DE 440RES	EXPEDITIONS DE 440RES	QUINTAUX DE 440RES
Orges	121723	7	59 24
Mais et Dari	44900	10	41 22
Blé	158316	27	48 11
Opium et divers	7645	17	130
Fèves & Pois	12713	5	1614 16
Farine	15519	14	3598 9
Graines de coton	65847	34	657 53
» diverses	7275	16	152 9
Figues	1308	15	
Hondas	15647	3	
Raisins	88433	30	188 53
Divers fruits frais	18537	33	5160 26
Huile d'olive	12913	35	
Pétrole			26644 1
Coton	68261	25	17
Tabac & Tabac	21035	19	6383 41
Racine de réglisse	64437	22	
Pâte »	10445	22	
Vallonnées	127980	45	
Bois et planches	33353		10102 40
Charbons de bois à brûler et sciure de bois.	16886	14	47 11
Imerti	138204	11	
Chrome	10500	11	
Minéraux divers	1828	35	
Poissons divers	7829	14	13559 14
Machines & accessoires	320	35	5890 37
Manufactures & files	6925	17	2023
Coloniaux	6260	40	13947 24
Beurre, fromage, épiceries			53487 22
Sel	36615	6	3014 7
Grignons d'olive	69752	29	39072 42
Non énumérés			74409 28
Totaux	1170539	14	266268 19

جنس اشياء	تعداد	مقدار	مقدار
ارپ	121723	7	59 24
داری، صبر دارایی	44900	10	41 22
بیل	158316	27	48 11
اپون و اشياء متنوعه	7645	17	130
فول و حبوبات	12713	5	1614 16
باق	15519	14	3598 9
باقی اشیا	65847	34	657 53
چندین جنس مختلف	7275	16	152 9
انجیر	1308	15	
هندونه	15647	3	
انجور	88433	30	188 53
عسل لب لبو	18537	33	5160 26
زیتون زرد	12913	35	
پازون			26644 1
پازون	68261	25	17
پازون و تباکو	21035	19	6383 41
پازون و کبک	64437	22	
پازون و کبک	10445	22	
پازون و کبک	127980	45	
کرت و زردوس	33353		10102 40
کرت، خمیر و نانج و دیگر	16886	14	47 11
زردوس	138204	11	
زردوس	10500	11	
زردوس	1828	35	
زردوس	7829	14	13559 14
زردوس	320	35	5890 37
زردوس	6925	17	2023
زردوس	6260	40	13947 24
زردوس			53487 22
زردوس	36615	6	3014 7
زردوس	69752	29	39072 42
زردوس			74409 28
زردوس	1170539	14	266268 19

جنس اشياء	تعداد	مقدار	مقدار
ارپ	121723	7	59 24
داری، صبر دارایی	44900	10	41 22
بیل	158316	27	48 11
اپون و اشياء متنوعه	7645	17	130
فول و حبوبات	12713	5	1614 16
باق	15519	14	3598 9
باقی اشیا	65847	34	657 53
چندین جنس مختلف	7275	16	152 9
انجیر	1308	15	
هندونه	15647	3	
انجور	88433	30	188 53
عسل لب لبو	18537	33	5160 26
زیتون زرد	12913	35	
پازون			26644 1
پازون	68261	25	17
پازون و تباکو	21035	19	6383 41
پازون و کبک	64437	22	
پازون و کبک	10445	22	
پازون و کبک	127980	45	
کرت و زردوس	33353		10102 40
کرت، خمیر و نانج و دیگر	16886	14	47 11
زردوس	138204	11	
زردوس	10500	11	
زردوس	1828	35	
زردوس	7829	14	13559 14
زردوس	320	35	5890 37
زردوس	6925	17	2023
زردوس	6260	40	13947 24
زردوس			53487 22
زردوس	36615	6	3014 7
زردوس	69752	29	39072 42
زردوس			74409 28
زردوس	1170539	14	266268 19

İzmir İhracat-İthalat İstatistiği, 1904, s. yok.