

yüzyıl Bulgar kaynakları, İzlâdi kasabasının nüfusunu sadece kırkı Bulgar hânesi olmak üzere 5-6000 olarak verir. XVIII. ve özellikle XIX. yüzyılda İzlâdi kasabası ve büyük bir köy olan Pirdop'ta eğirme işi, dokuma, aba, şayak ve kilim yapılıyordu.

1878-1879 Türk-Rus Savaşı, İzlâdi ve köylerindeki müslümanlar ve İslâmî hayat için bir felâket oldu. Türkler ve müh-tediler dahil olmak üzere bütün müslümanlar göç etmek zorunda kaldı, kasaba tamamıyla metrûk bir hale geldi. 1880'de sadece 1570 kişi kalmıştı. Daha sonra da durum pek değişmedi. 1946'da yakın çevredeki dağ köylerinden gelenler ve Makedonyalı göçmenlerle İzlâdi'de hâlâ 2786 nüfus bulunmaktaydı. Lădzene ve Kiliseköy gibi bazı eski müslüman köyleri bütün nüfusunu kaybetti. Kiliseköy 1881'den 1892'ye kadar boş durdu; geride tek bir müslüman dahi kalmadı. 1891'de K. Jireček şehirde minareleri yıkılmış bazı camiler gördüğünü belirtmektedir (*Das Fürstenthum Bulgarien*, s. 420). Günümüzde XVIII. yüzyıla ait saat kulesi dışında Osmanlı dönemiyle ilgili herhangi bir eser kalmamıştır. 1978'de Zlatitsa büyük bir köy olan Pirdop'la birleşti ve Srednogorie adıyla bilinir oldu.

BİBLİYOGRAFYA :

BA, TD, nr. 416, 718, 775; BA, MAD, nr. 11, 2846; Sofya Millî Ktp., *Tahrir Defteri*, nr. N.K. 12/9; *Gazavât-ı Sultân Murâd b. Mehemmed Hân* (nşr. Halil İnalıcık – Mevlûd Oğuz), Ankara 1978, s. 16; F. Kaniç, *Donau-Bulgarien und der Balkan*, Leipzig 1877, II, 289-290; K. Jireček, *Das Fürstenthum Bulgarien*, Praf-Wien 1891, s. 420; P. Mutafçiev, *Stari Gradišta i Drumove iz dolnita na Strjama i Topolnitsa*, Sofia 1915 (*Izbrani Proizvedenija* içinde, I, Sofia 1973, s. 286-395); Ž. Čankov, *Geografski Rečnik na Bălgarija*, Sofia 1939; M. Stojanov, *Grad Pirdop v Minaloto i sega*, Sofia 1941; Danişmend, *Kronoloji*, I, 208-209; Hans-Jürgen Kornrumpf, *Die Territorialverwaltung im östlichen Teil der europäischen Türkei, 1864-1878*, Freiburg 1976, s. 286-287; N. Minčev – P. Koleđarov, *Rečnik na selištata i selištne imena v Balgarija 1878-1987*, Sofia 1989, s. 252-253, 284; B. Petrounova – Sn. Gorjanova, "Krajat na 'Dălgija Pohod' (1443 g.), Istoričeski Hipotezi i arheologičeski dokazatelstva", *Kulturni, Istoričeski i Etnopolitičeski Otnošenija međdu Hristianstvo i Isljama na Balkanite XIV-XV v.*, Sofia 1995, s. 142-146; R. Kovačev, *Opis na Nikopolskija Sandžak ot 80. te Godini na XV Vek.*, Sofia 1997, s. 94-95; H. Kolarov, "Die Teilname der Bulgaren am 'Langen Feldzug' des Königs Wladyslaw Jagiello von 1443-1444", *Bulgarian Historical Review*, I/1, Sofia 1973, s. 65-71; *Kratka Balgarska Entsiklopedija*, Sofia 1964, II, 421; *Entsiklopedija Balgarija*, Sofia 1988, VI, 380-382.



MACHIEL KIEL

İZMİR

Ege bölgesinin en büyük şehri ve bu şehrin merkez olduğu il.

Aynı adı taşıyan ve karalar içine derin bir şekilde sokulan körfezin nihayetinde kurulmuştur. Söz konusu körfez (İzmir körfezi) tek bir parça halinde olmayıp kuzey-güney doğrultulu oldukça geniş bir körfez şeklinde başlayan, daha sonra buna az çok dik açıyla bitişen batı-doğu istikametinde ve daha dar bir körfezle nihayete eren iki parça halindedir. Körfezin bu şekli, nihayetinde kurulan şehrin denizden gelecek saldırılara karşı yüzyıllar boyunca korunmalı durumda yaşamasını sağlayan önemli coğrafi bir faktör olmuştur.

İzmir körfezinin dik açılı dönemeç kesiminde Uzunada (Türkiye'nin dördüncü büyük adası, 25 km²), Hekim adası (2,5 km²) ve daha küçük bazı adaların bulunması, İzmir şehrine açık denizden gelmesi muhtemel saldırıların önceden farkedilebileceği tabii bir avantaj sağlamıştır. Bu da kurulduğu dönemin şartlarına göre İzmir'e barınmaya elverişli bir liman olması açısından belirli bir üstünlük kazandırmıştır.

İzmir şehri, yine coğrafi şartların sağladığı imkânlar sebebiyle ülkenin çeşitli kesimlerine kolayca bağlanabilmektedir. İzmir körfezinin yakın çevresi kuzeyde Yamanlar dağı (1076 m.), kuzeydoğuda Manisa dağı (1513 m.), doğuda Nif dağı (1506 m.), güneyde Kızıldağ (1017 m.) gibi dağlarla kuşatılmış olmasına rağmen bu dağlar arasında geçilmesi kolay boyun noktaları ve vadi oluklarının bulunması İzmir'den uzak çevreye kolaylıkla ulaşmasını sağlar. Meselâ Yamanlar dağı ile Manisa dağı arasında yer alan Sabuncubeli (675 m.), İzmir'i Gediz vadisi aracılığı ile Anadolu'nun çeşitli kesimlerine ve İstanbul'a bağlamaktadır. Manisa dağı ile Nif dağı arasında arazi 260 metreye kadar alçalarak Belkahve Geçidi'ni oluşturduğundan buradan İzmir-Ankara karayolu geçmektedir. Nif dağı ile Kızıldağ arasında yer alan ve körfezin bitimine inen Kızıllıçullu deresinin oluşturduğu doğal koridor, İzmir'i Küçük Menderes ve Büyük Menderes vadilerini izleyen yollara ulaştırmaktadır. Bu yolun Büyük Menderes vadisine kavuşması İzmir'in hem Anadolu'nun iç kısımlarına, hem de Göller yöresi aracılığı ile Akdeniz bölgesinin önemli liman şehri Antalya'ya ulaşım kolaylığını

ortaya koyar. Bütün bu özellikleriyle İzmir, önemli bir ticaret ve liman şehri olarak Anadolu'nun ürünlerini dışarıya gönderen ihracat kapısı olmuştur.

Tarih. Eski İzmir şimdikinden farklı bir yerde bugünkü Bayraklı'da kurulmuştur. İzmir adının bir amazon olan Symirna'dan geldiği, kelimenin aslının Tismurna olup bir ön ek olan "ti"nin düşmesiyle Smurna veya Smyrna şeklini aldığı kabul edilir. Şehrin bulunduğu yerin bir yarımada üzerinde olduğu, zamanla Meles çayının getirdiği alüvyonlarla yüzey şekillerinin değişikliğe uğrayarak şehrin kıydan içerde kaldığı belirtilir. Milâttan önce 3000'den itibaren varlığı tesbit edilen bu şehir 2700 sene mevcudiyetini korumuştur. Milâttan önce 1050-1000 yılları arasında Aiolisler tarafından iskân edilen şehrin bundan sonraki sakinleri Kolophonlu İonlardır. Herodotos'a göre siyasî muhaliflerine yenilen ve memleketlerinden göç eden Kolophonlular Smyrna'ya sığınmışlar, fakat şehrin esas sakinlerinin Dionysos bayramı kutlamaları için surların dışına çıkmasından faydalanarak kapıları kapatıp şehri ele geçirmişlerdir (*Tarih*, I, 150). Strabon ise Ephesos'tan ayrılmak isteyen Smyrnalıların yeni Smyrna'dan yaklaşık 20 "stadia" uzaklıkta olan -ki bu Bayraklı'ya uymaktadır- ve o sırada Lelegler'in elinde bulunan yere gelip şehri kurduklarını, fakat Aioller tarafından şehirden kovulunca Kolophon'a sığındıklarını, onların yardımıyla şehirlerini geri aldıklarını belirtir ve Pylos'tan ayrıldıktan sonra güzel Asya'ya geldiklerini, zafer kazanarak Kolophon'a yerleştiklerini, Artemis ırmağını aşarak Aiolisli'lerin Smyrna'sını ele geçirdiklerini nakleder (*Coğrafya*, XIV/1, s. 5).

Milâttan önce VII. asırda Lidyalılar'ın hedefi haline gelen Smyrna muhtemelen milâttan önce 575'te tarihinde tahribata uğradı, halkın bir kısmı katledildi. Milâttan önce 541'de Pers Kralı Kurus'la Lidya Kralı Krezüs arasındaki savaş sonunda diğer Ege şehirleriyle birlikte Smyrna da Pers hâkimiyetine girdi. Milâttan önce 386'da İspartalı'larla Persler arasında yapılan Antalkidas Antlaşması ile İonia, bu arada Smyrna şehri de Pers hâkimiyetinde kaldı.

Milâttan önce 334'te Persler'e karşı savaşmak üzere Anadolu'ya geçen ve Ephesos'a kadar ilerleyen Büyük İskender, rivayete göre Pagus'ta (Kadifekale) avlandığı sırada dinlenirken gördüğü bir rüya üzerine burada yeni bir şehir kurulması

İZMİR

tavsiyesinde bulunmuştur. Bugünkü İzmir'in Kadifekale eteklerinde kurulmasına ve halkın iskânına İskender'den sonra Batı Anadolu'ya hâkim olan Antigonos teşebbüs etmiş, fakat milâttan önce 302'de Trakyalı Lysimakhos'la yaptığı savaşta hayatını kaybetmiş, böylece şehir de Lysimakhos'un eline geçmiştir. Antigonos'un başlattığı projeyi Atina'dan yardım alan Lysimakhos gerçekleştirmiştir. Strabon bir kısmı tepede surlarla çevrili, bir kısmı Kadifekale'nin eteklerinde olan yeni şehri kanalizasyonu olmaması dışında mükemmel bulur (a.g.e., XIV/1, s. 31). Bu devirde Smyrna gerek ticaret gerek kültür bakımından hayli ilerlemiş; mektepler, hastahaneler, hamamlar, gimnazyumlar ve tiyatrolarıyla gerçekten bir kültür merkezi haline gelmiştir. Milâttan önce III. asrın ilk çeyreğinde Lysimakhos'un Seleukos'a mağlûp olmasıyla şehir de el değiştirmiştir. Seleukoslar devrinde muhtar bir idareye kavuşan Smyrna, III. Antiohos'a karşı Roma'dan yardım istemiş ve bu teklif senatoca kabul edilmiştir. Milâttan önce 190'da Roma Amiralı Gaius Livius idaresindeki donanmaya yardımda bulunmuşlar, daha sonra III. Antiohos diğer şehirlerle birlikte Smyrna'dan da çekildiğini bildirmek mecburiyetinde kalmıştır. Şehrin Roma tarafını tutması savaşın sonun-

da serbestliğe kavuşması, vergilerden muaf tutulması neticesini doğurmuştur.

Smyrna bundan sonra bir Roma şehri haline geldi. Milâttan önce 49'da Sezar'la Pompeius arasında yapılan savaşta Pompeius'un tarafını tuttuysa da Pompeius bu savaşta yenilgiye uğradı. Sezar öldürüldükten (m.ö. 44) sonra Antoninus tarafından Suriye eyaleti verilen Cornelius Dolabelle'nin İzmir'e girmesine müsaade edilmediğinden şehir yakılıp yıkılarak yağmalandı. Octavianus zamanında kültür istiklâli verildi, barış ve sükûna kavuştu. İmparator Hadrianus döneminde (m.s. 117-138) prokonsül olan Polemon imparatorun şehir için yardım sağladı. Hadrianus Mâbedi, gimnazyum, buğday pazarı gibi binalar yapıldı, vergi muafiyeti tanındı. Ancak şehir, milâttan sonra 178'de şiddetli bir depreme mâruz kaldıysa da İmparator Marcus Aurelius tarafından yeniden inşa ettirildi.

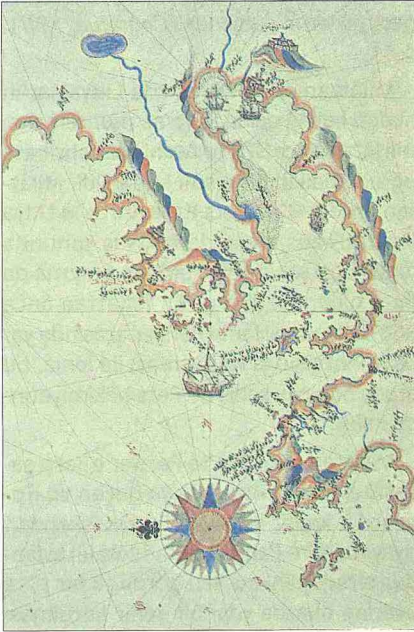
İzmir, Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasından sonra Bizans topraklarında kaldı. Bu devirde şehir gerilemeye yüz tuttu. Malazgirt'ten önce başlayan Türk akınlarında yerli halk adalar ve Balkanlar'a göç etti. Akınlar sırasında Bizanslılar'la yapılan bir savaşta esir düşen, imparator tarafından saraya alınıp yetiştirilen, fakat tahttaki değişiklikten sonra Bizans'tan ayrılarak İzmir'e gelen Çaka Bey, sadece Çanakkale ile Kuşadası arasındaki toprakları ele geçirdiğinden bu arada İzmir'e de hâkim oldu, fakat hâkimiyeti uzun sürmedi. Bizans İmparatoru I. Aleksios Komnenos, Çaka'nın damadı olan İznik'teki Selçuklu Sultanı I. Kılıçarslan'ı kayınpederine karşı tahrik ederek bir ziyafette öldürülmesini sağladı. Onun ölümünden sonra İzmir, I. Haçlı Seferi'ne kadar muhtemelen oğlu tarafından idare edildi. Haçlılar'ın İznik'i muhasarası ve şehrin Bizans kuvvetlerine teslim edilmesinden sonra Çaka'nın kızının esir düşmesi Bizanslılar için bulunmaz bir fırsat teşkil etti. Bizans İmparatoru Aleksios Komnenos'un emriyle kumandanı İoannes Dukas bu kızla birlikte İzmir üzerine yürüdü. Karadan ve denizden kuşatılan şehir karşı koyamayarak teslim oldu. Bizanslılar, bir hırsızlık davasının görülmesinde olayın fâilinin İzmir Valisi Kaspaks'ı yaraladığı bahanesiyle şehrin Türk ve müslüman halkından 10.000 kişiyi öldürdüler. Böylece İzmir tekrar Bizans hâkimiyetine girdi. Germiyanogulları ordusunda subaşı olan Mübârizüddin Gazi Mehmed Bey tarafından XIII. yüzyıl sonlarında kurulan

Aydinoğulları Beyliği, XIV. yüzyıl başlarında İzmir'i de sınırları içine aldı. Mehmed Bey 1310 veya 1317'de Yukarı Kale'yi ele geçirdi. Mehmed Bey, memleket topraklarını oğulları arasında paylaştırırken İzmir'i Umur Bey'e verdi. Umur Bey ilk gazâsını İzmir üzerine yaptı. İki buçuk yıl süren kuşatmanın ardından müdafiler liman kalesini teslim etmek mecburiyetinde kaldılar. Kale kumandanı Martino Zacearia ise Sakız'a gitti (1328-1329).

Mehmed Bey'in 1334'te ölümünden sonra yerine geçen Umur Bey, Birgi'de sadece üç gün kalıp İzmir'e çıkarma teşebbüsünde bulunan hıristiyan kuvvetlerine karşı hazırlık yapmak üzere İzmir'e döndü ve 17 Eylül 1334'te birleşik donanmanın taarruzunu püskürtüp Saruhanoğlu Süleyman Bey'le birlikte Mora'ya sefer düzenledi. Umur Bey'in seferlerinin sonraki yıllarda da sürmesi, Latinler'in Umur Bey'e karşı bir Haçlı seferi düzenlenmesi için papaya başvurmalarına yol açtı. Kıbrıs, Venedik, Cenova ve Rodos gemilerinden müteşekkil donanma Aydınoğulları kuvvetlerini mağlûp ederek sahil İzmir'ini Türkler'den almayı başardı (28 Ekim 1344). Umur Bey kuvvetleri kaleyi zorladılarsa da geri alamadılar (1345). 1347'de papa, İzmir üzerine bir sefer tertibi için hıristiyan hükümetler nezdinde teşebbüste bulundu. Sadece Viennios Dükü Dauphim Humbert (Torfil) İzmir üzerine harekete geçti. Başarısızlıkla sonuçlanan bu hücum neticesinde taraflar arasında bir anlaşma imzalandı. Bu tarihlerde İzmir iktisadî bakımdan fazla gelişme göstermemişti. Türkler müstahkem mevki-leri kontrolleri altında bulundurdıklarından hıristiyanlar sadece Anadolu mahsullerinin ihracında değil ithalâta da düzen sağlayamıyorlardı. Papanın bütün gayretlerine rağmen hıristiyan hükümetler şehrin korunması için her zaman gerekli desteği vermediler (Heyd, s. 602-603).

Diğer taraftan İzmir'de ticarî menfaatleri bulunan Rodos şövalyeleri başta olmak üzere Umur Bey'in Mayıs 1347'deki İmroz'a taarruzundan sonra taraflar bir anlaşmaya meylettiler. Türkler'in verecekleri bazı ticarî imtiyazlar karşılığında Latinler, sahil İzmir'inin istihkâmlarını yıkarak şehri terketme hususunda anlaşılarsa da Papa Clément bunu onaylamayınca Umur Bey sahil İzmir'ini savaşarak almak için harekete geçti. Kale mancınıklarla aralıksız dövülürken lâğımlar kazıldı ve hendek dolduruldu. Fakat Umur

Piri Reis'in *Kitâb-ı Bahriyye*'sindeki İzmir haritası (İÜ Ktp., TY, nr. 6605, vr. 80^a)



Bey'in bir ok isabetiyle ölmesi askerin mânevîyatının bozularak yukarı İzmir'e çekilmesine sebep oldu (Mart 1348). Umur Bey'in yerine geçen Hızır Bey, Latinler'e oldukça geniş imtiyazlar tanıyan bir anlaşma yaptı. Böylece sahil İzmir'i yarım asır daha Latin hâkimiyetinde kaldı (Enverî, s. 77-78).

Osmanlılar, Aydın-ili'ni ve dolayısıyla İzmir'i ilk defa 1390'da ele geçirdiler. Yıldırım Bayezid, tahta geçtikten sonra aleyhindeki diğer beyliklerle beraber Aydın-ğulları'nı da ülkesine kattı, ancak sahil İzmir'i Timur'un Aralık 1402'deki zaptına kadar hıristiyanların elinde kaldı. Timur'un Aydın-ili'ni eski sahiplerine vererek Semerkant'a dönmelerinin ardından İzmir, Umur Bey'in kardeşi İbrâhim Bey'in oğlu Cüneyd Bey tarafından idare edildi. Cüneyd Bey, Fetret devrinde menfaatleri doğrultusunda Süleyman, Mûsâ ve Mehmed çelebilerin tarafını tuttu, Çelebi Mehmed tahtı ele geçirip istikrarı sağladıktan sonra 1415'te, Rodos şövalyeleri ve Midilli prensi gibi hıristiyan beylerinin de yardımıyla on günlük bir kuşatmadan sonra İzmir'i Osmanlı topraklarına kattı. Yardımlarından dolayı adı geçen devletlerin tebaalarına bazı imtiyazlar verildi. Bu olaylar sırasında Bizans'ta hapsedilen Cüneyd Bey, Çelebi Mehmed'in ölümünün ardından hapisten çıkarak Düzmece Mustafa olayına karışıp İzmir'i tekrar ele geçirdi; II. Murad 1424'te şehri kesin olarak zaptetti. Fâtihten Sultan Mehmed zamanında 1472'de İzmir, Pietro Mocenigo kumandasındaki bir Venedik donanmasının hücumuna uğrayıp yağmalandıysa da Venedikliler şehirde kalmadılar; liman kalesi baskından sonra yeniden yapıldı. İzmir, 1919'da Yunanlılar tarafından işgaline kadar mutlak olarak Osmanlı hâkimiyetinde kaldı. Ancak zaman zaman bazı sosyal karışıklıklara sahne oldu.

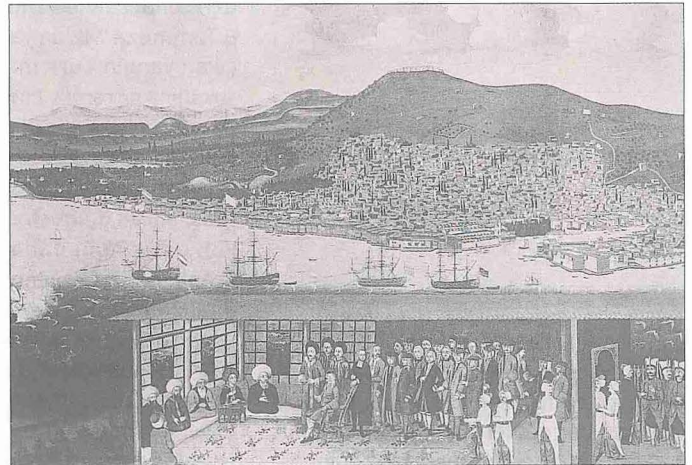
XVI. yüzyılda Anadolu'nun diğer yerlerinde olduğu gibi İzmir çevresinde de sosyal huzursuzluktan doğan levent ve suhute olaylarına rastlandıysa da bunlar daha ziyade Urla ve Buca taraflarında görüldüğünden şehri fazla etkilemedi. XVII. yüzyılda İzmir'de de bazı olaylar meydana geldi. 1605-1606'da Arap Said ve Kalenderoğlu İzmir'i tehdit etti; 1639'da Birgili Cennetoğlu İzmirli'leri hayli korkuttu. XVIII. yüzyılda 1727-1728'de, şehirdeki yenicherilerle voyvoda arasında çıkan anlaşmazlık büyük bir karışıklığa yol açtı; isyanın bastırılmasıyla Aydın muhassılı Abdullâh Paşa vazifelendirildi; âsilerden bir kısmı yakalanıp cezalandırıldı, bir kısmı

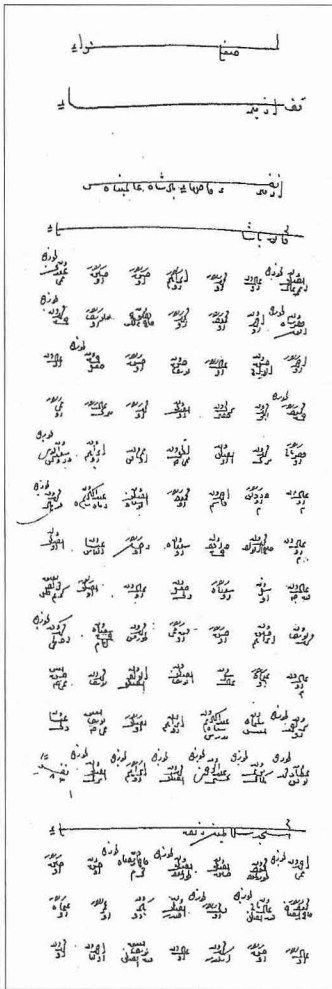
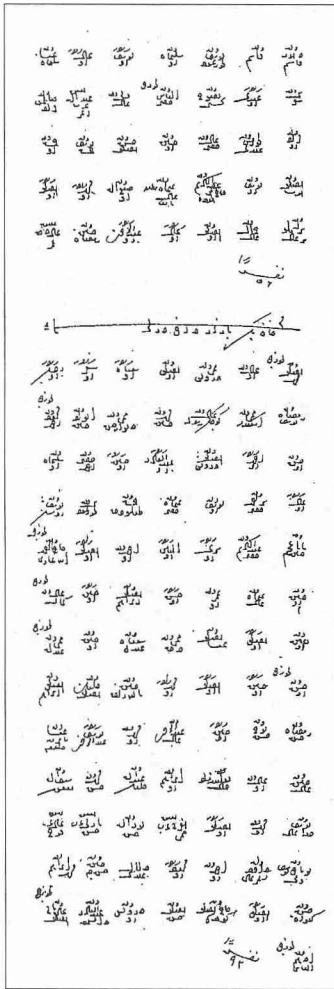
adalara kaçtı. 1735-1739 arasında Denizli civarında başlayıp Balıkesir'e kadar uzanan sahaya dehşet saçan Sarıbeyoğlu Mustafa, İzmir kapılarına kadar dayandı. Bu yöredeki eşkıyanın İzmir kervanlarını da vurmasından dolayı olay, sadece can ve mal güvenliği açısından değil iktisadî bakımdan da önem taşımaktaydı. Sarıbeyoğlu İzmir'e altı saat mesafeye kadar geldi, şehri korumak için Karakapı'daki surlar inşa edildi. 1738'de Sarıbeyoğlu İzmir kapılarında görüldüğünde Avrupalılar şehri terkedip gemilere sığındılar; İzmir'deki idarecilerin Sarıbeyoğlu'nun adamlarıyla yaptıkları görüşmeler sonunda 30.000 kese karşılığında âsinin şehirden uzaklaştırılması mümkün oldu. Sarıbeyoğlu ve adamları şehre girmemekle beraber civar köylerdeki Avrupalıların evlerini yağmalamaktan geri kalmadılar. Sarıbeyoğlu'nun İzmir'den uzaklaştırılmasında gayretleri görülen Karaosmanoğlu Mustafa Ağa ortalığın yatışmasından sonra uzaklaştırılıp idam edildi (1754), fakat halefi 1770 Çeşme Vak'ası'nın ardından çıkan olayların bastırılmasında başarılı olamayınca Mustafa Ağa'nın oğlu Ahmed Ağa, İzmir voyvodalığı ile birlikte Sancakburnu muhafızlığına getirildi. Ahmed Ağa iki yıl sonra azledildiğinde isyan etti, merkeze itaati reddedince de üzerine gönderilen kuvvetler tarafından bertaraf edildi. 1775'te Bergama voyvodası Sağancılı Veli'nin İzmir önlerinde görünmesi de şehir halkını korkuttu. XIX. yüzyılda mütegalibenin çıkardığı huzursuzluklar devam etti. 1816'daki Kâtiboğlu olayı bunlardandır. Voyvoda Hacı Mehmed Ağa, Kaptanıderyâ Koca Hüsrev Paşa'nın müdahalesiyle bertaraf edilebildi. II. Mahmud zamanında Asâkir-i Mansûre-i Muhammediyye'nin kurulması ve Sarıkışla adıyla anılacak olan kışlanın yapılmasın-

dan sonra olayların önü kısmen alınabildi. İzmir için en büyük felâket ise 15 Mayıs 1919'da başlayıp 9 Eylül 1922'ye kadar süren Yunan işgali oldu. Millî Mücadele sonrasında 1924'te Anadolu'nun diğer yerlerinde olduğu gibi İzmir'in yerli Rumlar'ının Batı Trakya Türkleri ile mübâdelesiyle İzmir'de Rum nüfus kalmadı.

İzmir, tarihi boyunca pek çok deprem, yangın ve salgın hastalıkla karşılaşmış, bunlarda nüfusça hayli kayıp vermiştir. Tesbit edilebilen ilk büyük deprem 178 tarihinde meydana gelmiş, bu depremde şehir hemen tamamen harap olduğundan yeniden inşa edilmiştir. Sonraki asırlarda da şehir depremlerden büyük zarar görmüştür. Bilinen ikinci deprem 1025 yılındadır. XVII. yüzyılda 1626, 1639, 1653, 1654, 1663'te depremler olmuşsa da en şiddetli olanı 1688'deki depremdir. 20 Mayıs 1653 depreminde İzmir'de bulunan Chevalier d'Arvieux sarsıntının çeyrek saat devam ettiğini (aralıklarla olmalı), evlerin birbirine çarptığını, duvarların korkunç şekilde yarılıp kırıldığını, çatıların çöktüğünü, günde beş altı tane olmak üzere artçı sarsıntılarının bir ay devam ettiğini yazar. 30 Haziran 1688'deki deprem Sancak Kale'nin tamamen harap olması ve toprakların denize gömülmesine sebep olmuştur. Bu depremi 10 Temmuz'da bir ikincisi takip etmiştir. Deprem şehirdeki tahribatı daha çok Türk mahallelerinde olmuş, Fransız raporlarına göre 16-19.000 kişi ölmüştür. Yabancılar, cumartesi günü oluşu dolayısıyla şehir dışında bulduklarından depremden fazla etkilenmemişlerdir. Depremden sonra başlayan yangın ikinci bir felâket olmuş, Frenk sokağı ile Ermeni mahallesi büyük zarar görmüştür. Evlerin ahşap oluşu dolayısıyla şehrin hemen yarısının yok olduğu yangından taştan inşa edilen

İzmir kadısının Hollanda konsolosu Daniel de Hocheple'di divanında ağırlayışını gösteren gravür (Rijksmuseum - Amsterdam)





XVI. yüzyılın ikinci yarısında İzmir'in mahallelerini gösteren kayıt (BA, Sığla Mufassal, nr. 537, s. 8-9)

mıştır. İzmir'in büyük yangınlarından sonuncusu, Büyük Zafer'den sonra Yunanlılar'ın İzmir'i terketmesi esnasında çıkarılan yangın olup gayri müslim mahallelerinin tamamen yok olmasına sebep olmuştur.

Asırlar boyunca İzmir'de veba ve kolera salgınları pek sık görülmüş, nüfusun büyük çapta kırılmasına yol açmıştır. Veba salgınlarının çokluğu, İzmir'in milletlerarası ticaret yolları üzerinde bulunmasından kaynaklanıyordu. Tarih boyunca şehirde pek fazla veba salgını olduğu muhakkaksa da bunların XVII. yüzyıl öncesindekilerin büyük kısmından haberdar değiliz. 1676'daki veba salgınının büyük can kaybına sebep olduğu bilinmektedir. 1709, 1724, 1728'deki salgınlardan başka 1734-1744 yine salgın yıllarıdır. Veba taşıyan gemiler ekseriya Mısır veya İstanbul'dan geliyordu. 1754'teki veba İstanbul'dan un getiren bir gemiden yayılmıştı. 1748 ve 1792 salgınları ise İskenderiye'den gelen gemiden çıkmıştı. 1788'de İstanbul'dan gelen vebada da pek çok kayıp verilmişti. Salgınlar XIX. yüzyıl ortala-

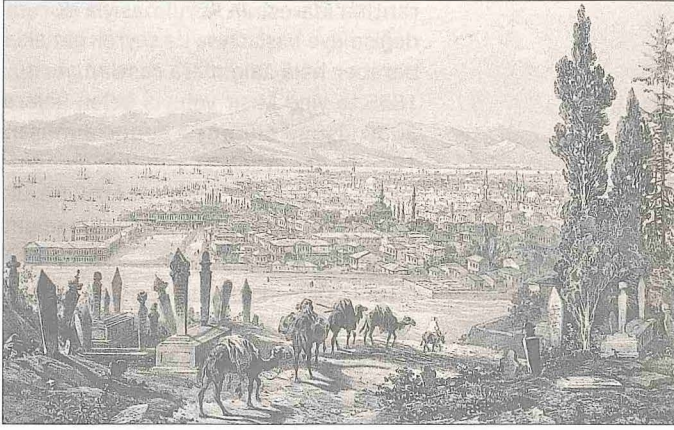
rına kadar devam etti. 1809'dakinin önütam olarak alınamadan 1812'de başlayıp üç yıl süren salgın 40.000'in üstünde İzmirli'nin ölümüne sebep olmuş, şehir âdeta boşalmıştı. W. Turner, 1813 Kasımında başlayıp 1845 Temmuzuna kadar süren vebanın 50-60.000 can aldığından bahseder (*Journal of a Tour in the Levant*, III, 139). 1836 ve 1837 yıllarında da İzmir yine vebaya yenik düşmüştür.

Aynı şekilde kolera da büyük tahribat yapıyordu. 1831'deki salgın büyük can kaybına yol açmıştır. Bu salgının sırasında şehirdeki Avrupalılar şehir dışına kaçıyor veya körfездеki gemilerine sığınıyorlardı. Bu esnada gemiler yüklenme ve boşaltma yapamıyor, kervanlar şehre sokulmuyor, dolayısıyla İzmir'in iktisadî hayatı büyük yaralar alıyordu. Nitekim 1759, 1769 ve 1784 veba salgınlarında şehirde pek çok ticarethane sahibi iflâs etmişti. 1837'deki salgın sırasında ticaret hacminin düşmesi İzmir ihtisabı muhasebelerinde de ifadesini bulmuştu. Aynı yıl Avrupa'da baş gösteren kriz durumu daha da kötüleştirdi. Ancak 1840'ta ka-

rantina idaresinin kurulmasıyla durum değişmeye başladıysa da seyrek olmakla beraber hâlâ salgınlara rastlanıyordu. 1865'te yine Mısır yoluyla gelen kolera 3000 kişinin ölümüyle sonuçlanmıştı. 1874'te karantina tesislerinin tamamlanmasından sonra şehirde artık büyük çapta ölümlere sebebiyet veren salgın hastalıklar görülmedi.

İzmir, Osmanlılar'ın idaresine geçtikten sonra Aydın sancağına bağlı bir kazanın merkezi haline geldi. Kaza kuzeyde Karşıyaka, doğuda Bornova, Buca, güneyde Torbalı, batıda Çeşme, Seferihisar ve Karaburun'u içine alıyordu ve merkezi İzmir kadısının ikametgâhı olan İzmir şehri idi. Başlangıçta Aydın sancağına bağlı olan İzmir, yaklaşık 1573'te Kaptanpaşa eyaletine dahil olan Sığla sancağına katıldı. XIX. yüzyılda Aydın eyaletine bağlandı ve 1841'den itibaren zaman zaman eyaletin merkezi oldu.

Osmanlı dönemi İzmir'i hakkında ilk bilgiler Kanûnî Sultan Süleyman döneminde 1528'deki tahrirle başlamaktadır. Bu tarihte İzmir'in biri gayri müslimlere ait olmak üzere beş mahallesi vardı. Bunlardan üçü bugünkü Basmağane civarındaki Fâikpaşa, diğer adı Pazar olan Hanbey ve Mescid-i Selâtinzâde mahalleleriydi. Sahilde ise Limon (Liman) mahallesi bulunmaktaydı. Tamamen Rumlar'dan ibaret olan gayri müslim mahallesi ise müsülman mahallelerinin kuzeyinde yer alıyordu. İzmir halkının elli hânesi şehir dışında Boynuzsekisi köyünde yaşamaktaydı. Bunlarla birlikte 225 müsülman, otuz bir gayri müslim hâne vardı. Şehrin bütün nüfusu yaklaşık 1300 kişi kadardı ki bu haliyle daha çok bir kasaba görünümündeydi. XVI. yüzyılın son çeyreğine girerken İzmir yarım asır öncesine nazaran hayli büyümüş olarak görünür. Mevcut müsülman mahallelerine Yazıcı, Şeyhler ve Aliçavuş adlarında üç mahalle eklenmiştir. Müsülman nüfus yarım asır içinde % 118, gayri müslim nüfus ise yaklaşık % 156 oranında artmıştır. Müsülman nüfustaki artış köyden şehre, gayri müslimlerdeki artış ise adalardan ve özellikle bu arada fethedilen Sakız'dan vuku bulan göçlerden kaynaklanmış olmalıdır. Resmî kayıtlarda, İzmir'de XVI. yüzyılın son çeyreği başına kadar Rumlar'dan başka gayri müslim nüfusa rastlanmamaktadır. Ancak bu asrın sonlarından itibaren Selânik'te yerleştirilmiş olan İspanya yahudileri İzmir'e gelmeye başladılar. XVII. yüzyılın ortalarında İzmir'in müsülman



XIX. yüzyılın son çeyreğinde İzmir'i gösteren bir gravür (J. Schranz, Le Bosphore et Constantinople, Paris 1885)

mahallelerinin sayısı on beştir. Yeni mahalleler Hasan Hoca, Hatuniye, Yayıclar, Câmi-i Atîk, Cedîd, Kefeli, Çiçek, Kasap Hızır, Kal'a-i Bâlâ idi (1070/1659; BA, D.MKF, nr. 27823). Defterde on beş müslüman mahallesinde 1320 nefer kaydedilmiştir. Bunların hepsi hâne reisi olarak kabul edilirse müslüman nüfusun 6600 civarında olduğu tahmin edilebilir. Rumlar 301, yahudiler 271, Ermeniler ise altmış bir neferden ibarettir. Bunlar da sırasıyla yaklaşık 1500, 1350 ve 300 kişi etmektedir. Buna göre 1659'da İzmir'in Osmanlı tebaası yerleşik halkının toplam nüfusu 10.000 kadardır. Ancak avârız defterinden çıkarılan bu rakamlarla XVII. yüzyıl seyyahlarının İzmir'in nüfusuna dair verdikleri rakamlar arasında çok büyük farklar vardır. Chevalier d'Arvieux 1653'te 60.000'i Türk, 7-8000'i yahudi olmak üzere 90.000, Tavernier 1657'de yine 60.000'i Türk, 15.000'i Rum, 8000'i Ermeni ve 6-7000'i yahudi olmak üzere 90.000 kişinin yaşadığını yazar. Spon ise 1675-1676'da 30.000'i Türk, 10.000'i Rum olmak üzere 55.000 rakamını verir. Vergi mükellefi olmamak için nüfusun bir kısmının kendini yazdırmamayı başarmış olduğu düşünülse bile seyahatnâmelere verilen rakamların son derecede mübalağalı olduğu görülür. Hatta bu defterdeki rakamlar esas alınırsa bütün İzmir kazasının nüfusu dahi d'Arvieux ve Tavernier'nin verdikleri rakamın en müsamahalı bir tahminle ancak üçte birine ulaşır.

XVIII. yüzyılda müslüman mahallelerinde yahudi nüfusu giderek arttı. Özellikle 1737 yangınından sonra Cedîd ve Kefeli mahallelerinde yanan binaların arsalarından bir kısmı yahudilerin eline geçmiştir (BA, *Anadolu Ahkâm Defteri*, III, 25/4; IV, 131/5; VI, 240/51). Bu durum müslüman halkın şikâyetine yol açıtıysa da yahudiler müslüman mahallelerinde yaşamayı sürdürdüler.

1844 yılında İzmir'de müslümanların yaşadığı mahallelerin sayısı on üçtür. 1070 (1659) sayımındaki Yayıclar ve Kal'a-i Bâlâ mahalleleri bu son tarihte görülmez. Bazı mahalleler, her biri bir cami etrafında toplanmak üzere kendi içlerinde alt birimlere bölünerek yazılmıştır. Daha sonra bunlar müstakil mahalleler haline gelmiştir. Bunlardan en kalabalık ve en fazla alt birime sahip mahalle Câmi-i Atîk olup on dört cami etrafında toplanmıştı. Kefevî sekiz, Hatuniye dört ve Kasap Hızır iki kısımdan ibaretti. Nü-

fusa gelince, 2856 hânedede 5731 müslüman erkek nüfus yaşamaktaydı. Bunun % 35'i genç, % 32'si yaşlı, % 27'si çocuktü. Kadınların da en az erkek nüfus kadar, hatta biraz daha fazla olduğu düşünülürse şehrin müslüman nüfusunun 13-16.000 arasında olduğu sonucuna varılabilir. Câmi-i Atîk, Hasan Hoca, Kefevî, Hatuniye ve Cedîd mahallelerinde 816 hânedede 2192 yahudi erkek nüfus vardı. En fazla buldukları mahalle Câmi-i Atîk iken Hatuniye ve Cedîd'deki sayıları çok azdı. Kadınlar dahil toplam nüfusları 8-10.000 civarındaydı. Aynı tarihlerde yapılan temettü sayımlarından İzmir'de, çoğu Rum olmak üzere yabancı tâbiyetine girmiş hayli gayri müslim bulunduğu tesbit edilebilir. Ekserisi Yunan, İngiliz, Avusturya, Fransız tâbiyetlerinde olmak üzere 10-12.000 arasında yabancı tebaa burada yaşamaktaydı. Osmanlı tebaası olan Rum ve Ermeniler'in sayılarının da müslüman nüfus kadar olduğu farzedilirse şehrin nüfusunun 30-40.000 arasında bulunduğu, devamlı ikamet etmeyenlerle birlikte bu rakamın ancak 50.000'e çıkmış olduğu düşünülebilir. Seyahatnâmeler, XIX. asır için genellikle 100.000'i aşan

SEYAHATNÂMELER ve ARŞİV KAYNAKLARINA GÖRE İZMİR NÜFUSU

Tarih	Kaynak	Türk	Rum	Ermeni	Yahudi	Frenk	Toplam
1653	d'Arvieux	60.000			7-8.000		90.000
1657	Tavernier	60.000	15.000	8.000	6-7.000		90.000
1659	Avarız tahriri	6.600	1.505	305	1.355		9.765 *
1676	Spon	30.000	9-10.000		12-15.000		55.000
1678	Le Brun						80.000
1693	Careri						50.000
1699	De la Motray						24.000
1702	Tournefort	15.000	10.000	200 **	1.800		27.000
1714	Lucas	100.000	20.000	8.000			128.000
1723	de Saumery						300.000
1731	Tollot	50.000	12.000	7.000	7.000		76.000
1733	Thompson	15.000	10.000	600	2.000	400	28.000
1739	Pocock	80.000	7-8.000	2.000	6.000		100.000
1768	Riedsel						120.000
1776	Ch. Gouffier	65.000	21.000	6.000	10.000	200	102.000
1778	Sestini	97.000	30.000	8.000	12.000	3.000	150.000
1786	Miranda						150.000
1794	Dallaway						100.000
1820	Turner	60.000	30.000	8.000	8.000	2-3.000	100.000
1834	Texier	75.000	40.000	10.000	15.000	10.000	150.000
1844	Sayım icmali	15.500			9.300		50.000 (!)***
1868	Slaars						187.000
1870	Scherzer						160.000
1890	Salnâme						145.813

* Adı yazılanların hepsi hâne reisi ve hâne "5" kişi kabul edilmiştir.

** Frenkler'le birlikte

*** Rum, Ermeni ve Frenkler'in toplamı Türk ve yahudilerin toplamı kadar kabul edilmiştir.

rakamlar verirler. Ancak zaman zaman bunun altındaki rakamlara da rastlanır. Bunda her halde sık sık vuku bulan salgın hastalıklar ve depremler dolayısıyla verilen kayıpların rolü vardır. 1844 sayımında nüfusun 50.000'den fazla olamaması muhtemelen 1831, 1836 ve 1837 yıllarındaki salgın hastalıkların sonucudur. 1850-1870 arasında nüfusu 150.000 olarak veren kaynaklar da vardır. 1878'de Aydın eyaletine gelen Rumeli göçmenlerinden bir kısmının İzmir'e yerleşmiş oldukları düşünülürse bu asrın sonundaki nüfus artışının sebebi daha iyi anlaşılır.

Müslüman mahalleleri Basmahane'den Kadifekale'ye doğru uzanırken nüfusun artması ile iç limanın etrafına doğru kaymaya başladı. Şehrin en güzel yerinde Kordon boyunda ise yabancılar yaşıyorlardı. Frenk sokağı adı verilen cadde on beş ayak genişliğindeydi ve çarşıya kadar uzanıyordu. Rum ve Ermeni mahalleleri Frenk sokağının yanında ticaret merkezinin yakınında idi.

İktisadî Hayat. İzmir, bereketli bir bölgenin dışı açılan kapısı olarak eski çağlarda iktisadî bakımdan varlık göstermiş bir şehirdir. Fakat Ortaçağ'da deniz tarafının hristiyanlar, kara tarafının müslümanların elinde oluşu dolayısıyla şehir iktisadî bakımdan sönük kalmış, tamamen Türkler'in eline geçtikten sonra ancak XVII. yüzyıldan itibaren büyük gelişme göstermiştir. XVI. yüzyıl sonlarına kadar daha ziyade İstanbul'a ve iç piyasaya mal temin eden bir liman olarak görülmektedir. Şehir o dönemlerde civarındaki tarla, bağ ve bahçelerde yetiştirilen ürünler bakımından kendi kendine yetecek durumdadır. XVI. yüzyılın ikinci çeyreği başında çevresindeki yıllık buğday hâsılatı 48.000, arpa hâsılatı ise 12.000 akçe idi. Yarım asır sonra bu miktarlar 31.360 ve 25.600 akçe olarak görülmektedir. En fazla gelir sağlanan ürünler ise günümüzde olduğu gibi üzüm ve incirdi. 1528'de şehrin çevresinde 130.000 akçelik üzüm ve incir üretilmişti. Zeytin ve sebzelerden de hayli yüksek gelir sağlanıyordu. Zeytinde asrın başı ile sonu arasında değişiklik kaydedilmezken (15.000 akçe) sebzelerden elde edilen kazanç iki misline çıkmıştı. Halk, kendi bağ bahçe ve tarlalarında yetişenler dışındaki ihtiyacını civardan pazara getirilen mallardan sağlamakta, üretim fazlasını da burada satışa sunmaktaydı. XVI. yüzyılda şehirde pazara getirilen mallardan alınan pazar bâcı yıllık 22.000 akçe idi. İhtisab resmi ise bunun 1/6-7'si kadardı (BA, TD, nr. 148, 537).

İstanbul ve sarayın üzüm, incir, nar, badem, armut, zerdali gibi gıda maddeleriyle sabun ve bal mumu gibi ihtiyaç maddeleri, ayrıca Tersane ve İstabl-ı Âmire ihtiyacı olan urgan, kendir, yelken bezi, zeytinyağı vb. maddeler, daha XVI. yüzyılda İzmir civarından sağlanmakta ve İzmir'den deniz yoluyla sevk edilmekteydi. XVI. yüzyılda İzmir gümrüğünde alınacak resimler kanunnâmede tesbit edilmişti. İthal mallarında müslüman-gayri müslim farkı gözetilmeksizin yiyecek maddelerinden % 2, şeker ve diğer mallardan % 5 oranında resim alınırken ihracatta müslümanlar % 2, gayri müslimler % 4, harbî adı verilen yabancılar ise % 5 oranında resim ödüyorlardı. Gümrük resmi ödenmiş olan malların kapana getirilmesi halinde kapan resminin yarısı alınır; gümrük resmi alınmayan mallar için ise satıcı ve alıcı 1'er akçe kapan resmi öderdi.

İzmir şehri gibi İzmir gümrüğü de pa-dışah hasları içinde yer alır ve iltizam yoluyla idare edilirdi. İltizamlar üç yıllığına verilmekle beraber sürenin bitiminden önce daha yüksek bedel teklif eden olursa rakamda yükseltile yapılılabildi. Nitekim XVI. yüzyıl tahrir defterlerinde geliri 80.000 akçe olarak görünen İzmir gümrüğü, defterde 30.000 akçe olarak görünen Urla gümrüğü ile birlikte 1555'te 470.000 akçe, 1558'de ise 480.000 akçe ile iltizama verilmişti (BA, MAD, nr. 246, s. 58, 88). Daha sonraki yıllarda İzmir gümrüğü Çeşme, Balat ve Sakız gibi gümrüklerle birlikte iltizama verilmiş ve bedel de hayli yükselmışti (BA, MAD, nr. 3737).

Şehirde biri taze meyve, diğeri efrenç olmak üzere iki gümrük vardı. Meyve gümrüğü Anadolu'dan gelip ihraç edilen malların, efrenç gümrüğü ise Avrupa'dan gelip ithalât resmi alınacak olan emtianın geçtiği gümrüklerdi. 1138 (1725) tarihli gümrük defterinde Gümrük-i Kebir-i İzmir'den (BA, KK, nr. 5239, s. 1), 1150 (1737) tarihli bir gümrük defterinde ise sadece İzmir gümrüğünden (BA, KK, nr. 5239, s. 10) söz edilmektedir. 1176'da (1763) 37.149,5 kuruş mâl-i mîrîsi olan meyve gümrüğü, havass-ı hümâyundan ayrılarak III. Mustafa evkafına katılmıştı (TK, TD, nr. 302, vr. 41^a).

İzmir, XVII. yüzyıldan başlayarak iktisadî bakımdan büyük ve devamlı bir gelişme gösterdi. İzmir Limanı kısa zamanda iç, dış ve transit ticaretin en önemli merkezi haline geldi. XVI. yüzyılda İzmir Limanı'nda en çok görünen gemiler Venedik, Ceneviz ve Dubrovnik bandıralı idi.

Daha sonra bunlara Fransız ve İngiliz gemileri de katıldı. XVII. yüzyıl başlarına kadar bu devletlerin İzmir'de konsoloslukları bulunmuyordu. 1610'dan sonra konsolosluklar açılmaya başlandı. Dış ticaret de bu tarihlerden itibaren oldukça yoğunlaştı. İzmir, Anadolu içlerinden gelen kervanların son durağı idi. Kervanların şehre gelip gitmesi ocakla ekim ayları arasındaydı. XVII. yüzyıla kadar Halep-İskenderun yoluyla Avrupa'ya giden İran ipeği, bu yüzyılın ikinci yarısında yön değiştirip Erzurum-Tokat yoluyla İzmir'e gelerek buradan Avrupa'ya sevk edilmeye başlandı. Tournefort'a göre XVIII. yüzyıl başlarında İzmir'e yılda 2000 balya İran ipeği getiriliyor ve bu ipekler büyük çapta İngiliz ve Fransız tüccarlar tarafından satın alınıyordu. Meselâ Fransız tüccarı, 1702'de İzmir Limanı'ndan yaklaşık 270.000 librelik İran ipeği sevk etmişti. İngiliz Levant Kumpanyası'nın 1713'te İzmir başta olmak üzere bazı Doğu Akdeniz limanlarından yaptığı ipek ihracatı ise 500.000 libreye yaklaşmıştı. Ancak gerek İngiltere gerek Fransa'ya yapılan ihracatı bir taraftan Avrupa'daki savaşlar, diğer taraftan Osmanlı-İran harpleri dolayısıyla düzensiz bir seyir takip etmemekte, bazı yıllar sevkiyat çok azalmaktaydı. XIX. yüzyılda Karadeniz'in yabancı gemilere açılmasından sonra İran ipeğinin ihraç limanı olarak Trabzon önem kazandı. Avrupalıların büyük rağbet gösterdiği Ankara ve Beypazarı tiftiği, Bursa ipeği, Antalya'nın orman ürünleri ve Ege'nin pamuğu, Uşak'ın halıları, afyon, meşe palamudu ve başta üzüm ve incir olmak üzere İzmir ve civarının mahsulleri de İzmir'den ihraç ediliyordu. Bu maddelerin bir kısmı üzerinde ihraç yasakları bulunuyordu. Buna rağmen Avrupa devletlerinin tüccar ve temsilcileri tiftik alımları için erken tarihlerden itibaren Ankara'da faaliyet göstermekteydiler. İzmir Limanı'ndan Fransa'ya yapılan en fazla tiftik ihracatı 1712 yılında olup 380.000 libre kadardı. İzmir'e getirilen tiftik ipliğinin hepsi Avrupa'ya ihraç edilmiyor, bir kısmı şehirdeki tezgâhlarda dokunuyordu. Nitekim Fransız konsolosu bir raporunda, tiftik ipliği ithal edip Fransa'da kumaş dokunması yerine kumaş olarak ithalinin çok daha elverişli olduğunu bildiriyordu. XVI. yüzyılda pamuk ve pamuk ipliği ihracının yavaş olmasına rağmen önce Fransız, ardından İngiliz ahidnâmelerine bu milletler tüccarının Osmanlı topraklarından pamuk ve pamuk ipliği ihraç edebileceklerine dair maddeler konmak suretiyle ih-

raç keyfiyeti kanunî hale getirilmişti. Pamuk ham olarak ve pamuk ipliği halinde ihraç edildiği gibi bir kısmı da İzmir'de boyanıyordu. Pamuk ipliği ihracatı ham pamuğa nazaran daha fazlaydı. Fransa'nın XVIII. yüzyıl başında İzmir'den yaptığı pamuk ipliği ithalâtı 100.000 dolara ulaşmazken asrın son çeyreğinde bu rakam 650.000 doları aşmıştı. Üzüm ve incir gibi bazı mahsullerin ise İzmir'den yıllık belirli bir miktarda ihracına izin veriliyordu. Bunların ne kadar olacağı da bazı ahid-nâmelerde belirtilmişti.

İzmir, ihracat hacminde olmamakla beraber ithalât bakımından da önemli bir limandı. En çok ithal edilen malların başında çuha, kalay, kurşun, gök ve mor bakkam, yazı kâğıdı, şeker geliyordu. İngiliz Londra çuhasının çok tutulması dolayısıyla diğer memleketlerde de "londrine" adıyla taklitleri yapılacak ve daha ucuz olmaları dolayısıyla pazar imkânları da genişleyecektir. Bunun yanında İngilizler'in Levant'a para getirmelerinin yasaklanması onları mübâdele yoluyla ticarete mecbur bırakmış, Osmanlı-İran savaşları dolayısıyla İran ipeğinin İzmir'e ulaşmaması buradaki ticaretlerini ciddi şekilde tehlikeye düşürmüştü. İzmir, Fransız yünlü kumaş ithalâtında XVIII. yüzyılın ikinci yarısı başlarında İstanbul'dan sonra ikinci sırada yer alırken otuz kırk yıl sonra İstanbul'u geride bırakarak ilk sırayı almış, XVII. yüzyılda başlayan gelişmesini tamamlayıp Levant iskelelerinin en önemlisi haline gelmiş, bundan sonra da bu üstünlüğünü korumuştur.

XVI. yüzyılın ikinci yarısından başlayarak Fransa'daki siyasî durumdan ticaret de büyük zarar gördü. XVII. yüzyılın ilk yıllarında 30 milyon livre olan ticaret gittikçe azaldı, 1660'ta ithalât 2.5 milyon livreye düşerken hiç ihracat yapılmadı. Bu yıllarda İngiliz Levant Kumpanyası faaliyetlerini arttırdı. Colbert'in iş başına geçişine kadar İngiliz üstünlüğü devam etti. 1730'lardan itibaren Fransızlar, İzmir ve Levant ticaretinde yeniden söz sahibi oldular. İngiliz ticaretinin İngiliz Levant Kumpanyası'nın inhisarında bulunmasına karşılık Fransızlar inhisar politikasına karşı çıkarak Marsilya ve İzmir'deki sayılarını arttırmışlardı. Bu rekabet Fransız ticareti için pek de iyi olmadı. 1732'de Osmanlı malları, Fransa'da Osmanlı şehirlerindeki daha ucuza satılır hale gelmişti. XVIII. yüzyıl boyunca savaşlar, Marsilya'da görülen salgın hastalıklar da İzmir ticaretine tesir etti. İspanya Veraset Savaşı sırasında (1701-1713) İzmir ticare-

tinde % 50 düşüş görüldü. 1760'a doğru ticaret canlanmaya başladı. Güney Fransa'da gelişen dokuma sanayiinin ihtiyacı olan ham maddenin temini de bunda rol oynadı. Fransız londrineleri ucuzluğu dolayısıyla rağbet gördüğünden ticaret hacmi arttı. Ancak londrinelerin kalitesinin bozulması 1777'den itibaren ihracatta düşüşe sebep oldu. Fransızlar, İngilizler'in Amerikan istiklâl harbi dolayısıyla ticaretlerinin sekteye uğramasından faydalanamadılar ve 1778-1779'da Fransızlar'ın İzmir ticareti % 50 oranında azalma gösterdi. 1787'de ise Marsilya'nın ithalâtı artarken ihracatı da en yüksek seviyesine ulaştı. 1784-1786 arasında İzmir ticaretinin % 50'den fazlası Fransızlar'ın elinde bulunuyordu. Ancak 1789 Fransız İhtilâli ile beraber gelişme de durdu. Mısır'ın Fransızlar tarafından işgali ise iki devlet arasındaki her türlü münasebetin kesilmesine sebep oldu.

Bu yıllarda İngiliz ticareti hayli gelişme gösterdi. XVII. yüzyılın sonu ve XVIII. yüzyılın başları İngilizler'in İzmir ticaretlerinin en parlak yıllarıydı. 1711'de Londra'ya 4.286.072 livre Levant emtiası ihraç edilmişti. Fakat daha sonraki yıllarında İngiliz Levant ticareti Fransız dokuma sanayiiyle rekabet edemediğinden geriledi. 1770'lerde Fransız mahutlarına benzeyen kumaşların İzmir'in lüks pazarında iyi alıcı bulmasına rağmen 1775'te Londra'nın buradan yaptığı ithalât ihracatından fazla idi. Amerikan istiklâl harbi ise durumu kötüleştirdi. 1785-1788 arasında İzmir'den Londra'ya yapılan yıllık ihracat 3.5, buradan İzmir'e yapılan ithalât ise 3.3 milyon livreyi geçiyordu. 1789 Fransız İhtilâli, İngilizler'in Akdeniz ticaretini büyük çapta düşürdü. 1793'te İzmir'den gelen gemi sayısı on beş iken 1799'da hiç gemi gelmedi. XIX. yüzyılın başında durum İngilizler'in lehine döndü ve bundan sonra İzmir ticaretinde İngilizler hep ilk sırada yer aldı. 1775-1789 arasında İngiltere'nin İzmir'in yıllık ortalama ithalâtındaki payı % 10,4 iken 1801-1803 arasında % 13,1 ve 1817-1820 arasında ise % 41'e çıktı. Aynı yıllarda ihracattaki oranlar da % 8,5, % 11 ve % 33 olarak gerçekleşti. Asrın ikinci yarısında İzmir'den İngiltere'ye yapılan ihracat İzmir'in bütün ihracatına oranla birkaç sene hariç % 40'ın, kıymet olarak ise 1 milyon sterlinin altına hiç düşmedi. Oran olarak 1899'da % 60'a yaklaştı, kıymet olarak ise 1906'da 3 milyon sterlini geçti. İthalâtta da en büyük pay yine İngiltere'ye ait olmakla birlikte gerek oran gerekse

kıymet olarak rakamlar daha düşük kaldı. XIX. asrın ikinci yarısında genellikle Avusturya İngiltere'den sonra ikinci sırayı aldı. Fransa bazı yıllar hariç Avusturya'dan sonra üçüncü sıradaydı. XX. yüzyılın başlarında da aynı durum devam etti. İhracatta Fransa'dan sonra Almanya ve Amerika Birleşik Devletleri münâvebeli olarak dört ve beşinci sıraları alırken ithalâtta Almanya çok defa İtalya ve Rusya'nın rakamlarına ulaşamadı.

Ticaret hacmi bakımından İzmir, Ege ve Akdeniz'deki diğer Osmanlı limanlarının daima önünde yer aldı. Doğu Akdeniz'in en mühim iki limanı Beyrut ve Selânik 1880'li yıllarda İzmir dış ticaretinin % 40'ına bile ulaşamadı. İzmir'in XIX. yüzyılın ikinci yarısında ihracatı 3 milyon sterlinin altına hiç düşmedi. 1904 ve 1905 yıllarında ise 5 milyonun üzerine çıktı. İthalât 2-3 milyon civarında gerçekleşti. Sadece 1873-1874, 1878-1879 ve 1881'de 4 milyon sterlini aştı. İzmir dış ticaret dengesi hep lehte iken Beyrut ve Selânik'in ithalâtları daha fazla olduğundan denge aleyhteydi. XIX. yüzyılda İzmir Limanı'ndaki gemi trafiği gittikçe artan bir seyir takip etti. 1863'te 448.807 ton tutarında 1295 gemi limana girmişken buharlı gemilerin sayılarının gittikçe artması dolayısıyla 1895'te limana giren 2495 geminin tonilatoları toplamı 1.814.486 oldu.

XVI. yüzyılda şehirde yıl boyunca faaliyet gösteren dört değirmen vardı. XIX. yüzyıla kadar su ve yel değirmenleri faaliyetlerini sürdürdüler. 1850'de ilk defa buhar gücüyle çalışan bir un değirmeni kuruldu. Şirketin hisse senetlerinin çoğu İngiliz ve Fransızlar tarafından satın alındı. Kırım Harbi'nin çıkmasıyla ordunun un ihtiyacını karşılamak üzere hükümet tarafından unların el konulan fabrika bir müddet faaliyetini durdurdu. Savaşın bitiminden sonra sadece bu fabrika değil aynı tip başka fabrikalar da açıldı. Asrın sonunda buharla çalışan un fabrikalarının sayısı on beşi bulmuştu.

XVI. yüzyılda şehrin etrafında bağ bahçe ve zeytinlikler bulunuyor, halk ihtiyaçlarını buradan temin ediyor, fazlası ihraç ediliyordu. İzmir çevresinin başlıca mahsullerinden biri zeytin olduğu halde XVI. yüzyılda şehirde sabunhâne bulunduğu dair kayıt yoktur. Bu da şehrin padişah haslarına dahil bulunması, sabunhânele- rin ise timar sistemi içinde yer almamasından kaynaklanmış olabilir. XVII. yüzyıl ve daha sonraki yüzyıllarda ise İzmir'de

hayli sabunhâne vardır. XVIII. yüzyılda sabunhâne sayısı kırk üçü bulmuş, fakat XIX. yüzyıl başlarında (1803) bu sayı yirmi beşe inmişti. Sabunhâne sahipleri içinde İzmir'in meşhur aileleri de vardı (BA, D.BŞM, nr. 7192). Asâkir-i Mansûre-i Muhammediyye için inşa edilen Sarıkışla'nın yapıldığı alanda bulunan on sabunhâne istimlâk edildiğinden 1827'de sayı düşmüştü. XVIII. yüzyılda İzmir sabunhanelerinde imalât için ihtiyaç duyulan zeytin yağı miktarı ayda 8000 kantar kadardı ve bunun bir kısmı civardan temin edilmekteydi. Nakliyatın aksamaması imalât miktarının düşmesine, bu da hem şehirde sıkıntı çekilmesine, hem de İstanbul'a gönderilecek sabunların gecikmesine sebep oluyordu (BA, *Anadolu Ahkâm Defteri*, X, 37). 1803 yılı Şubat-Mart aylarında İzmir'den İstanbul'a seksen iki gemiyle 1640 kantar sabun sevk edilmişti (BA, D.BŞM, nr. 7192). Civardan yeteri kadar zeytinyağı gelmediği zamanlarda ise sabuncular İzmir'den İstanbul'a yağ sevkinin engellemeye çalışıyorlardı.

XVII. yüzyılda boyahanelerin mevcudiyetine dair kayıtlara rastlanmaktadır. Evliya Çelebi şehirde yirmi boyahane bulunduğundan bahseder. 1744 yılı başında İzmir'de, o zamana kadar Bölükbaşı Hanı ve Eminzâde kârhanesinde kırmızı ve yağlı elvan bogası boyayan esnaftan başka ipek, iplik, ehram, kuşak, dizlik, astar boyayan esnaf da Rumeli Valisi Pîr Hacı Mustafa Paşa'nın İstanbul'daki vakfî musakkafâtından olan Sakız İskelesi yanındaki Ketan Hanı'nda toplanmıştı. Burarlarda boyanan ham ve beyaz bogasılar İzmir dışından getirilmekteydi. Boyahanelerden bazıları iltizama verilerek çalıştırılmaktaydı. 1742-1745 yıllarında iltizam bedeli yıllık 700 kuruştı.

XIX. yüzyılda İzmir'de kurulan fabrikalar arasında pamuğu çekirdeğinden ayıran çırçır fabrikalarıyla tohumlarından yağ çıkaran fabrikaları zikretmek gerekir. Gout'un Dolma Han'daki çırçır fabrikası bunlardandır. 1864'te İzmir'in pamuk ihracatının % 35,6'sını burada işlenen pamuk meydana getiriyordu. Amerikan iç harbi sırasında Amerikan pamuğundan mahrum kalan Avrupa'nın ihtiyacını temin etmek üzere Anadolu'da pamuk üretimi ıslah edilip geliştirilmişti. Fakat harpten sonra Amerikan pamuğunun yeniden Avrupa'ya akması Türk pamuğuna olan rağbeti azaltmış, dolayısıyla bu fabrikanın genişletilmesi teşebbüsü gerçekleştirilememekle kalmayıp iflâsa sürüklenerek satılmıştı.

Çırçır fabrikası gibi pamuk yağı fabrikaları da İngiliz sermayedarları tarafından kuruldu. Bunlardan Samolda Fabrikası yılda 20.000 ton pamuk işliyor ve dâhilî ihtiyacın % 35'ini temin ediyordu. İkinci şirket Karşıyaka'daki, zamanına göre çok modern bir tesis olan, 40.000 ton tohum işleyecek kapasitedeki Osmanlı Yağ Kumpanyası idi. Ancak faaliyete başlamasından (1913) kısa bir süre sonra çıkan I. Dünya Savaşı dolayısıyla fabrikaya Osmanlı hükümetince el kondu.

İzmir'de buhar kuvvetiyle çalışan diğer bir tesis de kâğıt fabrikasıdır. 1843'te Barutçubaşı Ovanes bu fabrika için araştırmalarda bulunmak üzere Londra'ya gönderilmiş, 1844'te başlanan inşaat 1846 sonlarında tamamlanarak kasım ayında üretime başlanmıştır. Avrupa menşeli kâğırtların fiyatlarıyla rekabet edememesi yanında satışları veresiye yapması dolayısıyla maddî sıkıntıya düşen fabrika on beş yıl sonra kapanmıştır. "Eser-i cedîd" adıyla anılan kâğıt bu fabrikanın mâmulüdür.

İzmir'in XIX. yüzyılın ortalarına kadar hinterlandı ile bağlantısı uzun ve riskli bir yolculuğu gerektiren kervanlarla yapılıyordu. Asrın şartları gereği artan ticaret hacmi daha emin ve süratli olan demiryolu yapımını zaruri hale getirdi. 1855 Temmuzunda İzmir'de yaşayan Robert Wilkin adlı bir İngiliz tüccarı, kendi ve dört ortağı adına İzmir-Aydın demiryolu için imtiyaz istedi. Eylül 1856'da verilen imtiyaz, hattın ilk 70 kilometrelik kısmının 1860'ta bitirilmesini âmiri. İmtiyaz Mayıs 1857'de el değiştirdiğinde İzmir'den Aydın'a Osmanlı Demiryolu Şirketi adıyla bir şirket kuruldu ve üç safhada bitirilecek hattın planı yeniden çizildi. 22 Eylül 1857'de Osmanlı hükümeti tarafından tasdik edilen planın tatbiki için çalışmalar 28 Eylül'de başladı. 70 kilometrelik ilk bölüm ancak 14 Kasım 1861'de bitirildi. İzmir-Aydın arası 7 Haziran 1866'da açılabilir. Böylece İzmir, hinterlandındaki en verimli bir bölgeye demiryolu ile bağlanmış oluyordu. İzmir'i hinterlandına bağlayan ikinci demiryolu olan Kasaba hattının döşenmesine 1863'te başlandı ve bu da Aydın hattı gibi 1866'da bitirildi. Sonraki yıllarda Kasaba hattı Bandırma'ya, Aydın hattı ise Söke'ye kadar uzatıldı.

Aydın-İzmir demiryolunun inşaatına başlanmasından sonra İzmir'in bir rıhtım şiddetle ihtiyacı olduğu ortaya çıktı. Rıhtım sadece gemilerin yükleme ve boşaltmalarında sürat ve kolaylık temin et-

meyecek, Kordon boyunda oturan yabancıların evlerinin sahile açılan arka kapılarından yapılan kaçakçılığı da önleyecekti. İzmir'de ilk olarak muntazam bir rıhtım değil kazıklar üzerine bir kordon yapılması düşünülmüş (1862), bu fikir sonradan Konak ile Tuzlaburnu (bugünkü Alsancağ) arasında 4723 arşın uzunluğundaki bir rıhtıma dönüşmüştü (1865). Ancak maliyetin büyük rakamlara ulaşacağı tahmin edilmesi inşaatın bir yabancı şirkete ihalesini zaruri kıldığından üç İngiliz tebaasının kurduğu şirkete imtiyaz verilmişti (1 Aralık 1867). İnşaat 1868'de başlandıysa da şirketin kriz geçirmesi dolayısıyla 1869'da müteahhit Fransız Dussaud kardeşler tarafından satın alındı ve gümrük önü dışındaki kısımlar 1876 başında tamamlandı hizmete açıldı; daha sonra gümrük önüne rıhtım yapılırken imtiyaz müddeti de 1912'ye kadar uzatıldı (13 Mayıs 1878). Rıhtım resminden hükümet payı olarak ayrılacak % 12 İzmir Belediyesi'ne terkedildi. Bir ara rıhtımın devletçe satın alınması düşünüldüyse de ödeme imkânı bulunmadığından vazgeçilip 1891'de yapılan mukavele ile Dussaudlar'a, 31 Aralık 1912'den itibaren kırk yıl müddetle yeni bir imtiyaz verildi. Cumhuriyet'in ilânından sonra yabancı sermayesiyle kurulan diğer şirketler gibi İzmir Rıhtımları Şirketi'nin de millileştirilmesi yoluna gidildi (25 Haziran 1933). Tesis 15 Şubat 1934'te İzmir Liman ve Körfez Şirketi'ne, 1951'de Denizcilik Bankası'na devredildi.

1880'li yıllarda körfezin iki yakası arasındaki taşımacılık gayri resmî olarak yürütülüyordu. 13 Temmuz 1883'te tüccardan Yahyâ Hayati Efendi'ye otuz yıl müddetle imtiyaz verildi. İzmir Hamidiye Vapur Şirketi 1884 Şubatında seferlerine başladıysa da daha önce çalışmakta olan Carmoly vapurlarının seferlerinin kesin olarak durdurulduğu 29 Mayıs 1886'ya kadar geçen otuz üç aylık süre imtiyaz müddetine eklendi. İzmir Hamidiye Vapur Şirketi vapurları liman içindeki günlük seferlerden başka körfez içinde Foçalar (Foça ve Yeni Foça) ve Karaburun'a, körfez dışında Ayvalık ve Rodos'a kadar gidiyordu. XX. yüzyıl başlarından itibaren Ayvalık hariç olmak üzere bu seferler kesilmişti. Zamanla şirket hisseleri yabancıların eline geçti. Şirket, İzmir'in kurtuluşundan sonra 1925'te İzmir Liman ve Körfez İşletmesi, 1943'te İzmir Deniz Yolları İşletmesi'ne devredildi.

İzmir körfezinin Gediz'in getirdiği alüvyonlarla dolma tehlikesi belirdiğinden

mecrasının değiştirilmesi için Ekim 1885'te çalışmalar başlatıldı ve 1886 Martında nehrin akış istikameti Foça'ya doğru çevrildiği gibi iki tarafına 80 m. uzunluğunda yüksek bentler yapılmak suretiyle su taşkınları önendi (Konsolos Dennis'in 1882-1885 yılları raporu : Parliamentary Papers, Accounts & Papers, LXXXVI, s. 20).

BİBLİYOGRAFYA :

BA, TD, nr. 148, nr. 537; BA, MAD, nr. 246, s. 58, 88; nr. 3737; BA, *Anadolu Ahkâm Defteri*, I, 22/4; III, 25/4, 217/4; IV, 131/5; V, 175/3; VI, 240/51; X, 37; XI, XII, XIV, 193; BA, KK, nr. 5239, s. 1, 10; BA, *HH*, nr. 52783-A; BA, İrade-Dâhiliye, nr. 16099, 16128 ve ekleri, 26016; BA, D.BŞM, nr. 7192; BA, D.MKF, nr. 27823; BA, İbnülemin tasnifi - Hariciye, nr. 6216; TK, TD, nr. 302, vr. 41*; Parliamentary Papers, *Accounts & Papers*, LXXXVI (1887), s. 20; Strabon, *Coğrafya* (trc. Adnan Pekman), İstanbul 1975, XIV/1, s. 5, 31; Herodotos, *Tarih* (trc. Müntekim Ökmen), İstanbul 1983, I, 150; İbn Battûta, *Seyahatnâme*, İstanbul 1333-35, s. 335-336; Âşık Mehmed, *Menâzîrü'l-avâlim*, Süleymaniye Ktp., Hâlet Efendi, nr. 616, vr. 327*; Kâtib Çelebi, *Cihannümâ*, s. 120; Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, IX, 90; Sandy, *Sandy's Travels, containing an History of the Original and Present State of the Turkish Empire*, London 1673, s. 12; J. B. Tavernier, *The Six Voyages of John Baptiste Tavernier*, London 1678, s. 32-36; Thevenot, *The Travels of Monsieur de Thevenot into the Levant*, London 1686, s. 91-92; G. F. Gemelli Careri, *A Voyage Round the World*, [baskı yeri ve tarihi yok], s. 49-51; J. C. Hobbhouse, *A Journey Through Albania, and Other Provinces of Turkey in Europe and Asia, to Constantinople, during the Years 1809 and 1810*, London 1913, s. 629-645; Enveri, *Düstürnâme*, s. 77-78; W. Turner, *Journal of a Tour in the Levant*, London 1820, III, 139; R. Walpole, *Travels in Various Countries of the East*, London 1820, s. 176-178; C. C. Frankland, *Travels to and from Constantinople, in the Years 1827 and 1828*, London 1829, s. 244-266; C. MacFarlane, *Constantinople in 1828*, London 1829, s. 123-144; C. Fellows, *A Journal Written during an Excursion in Asia Minor*, London 1838, s. 1-19; a.m.f., *An Account of Discoveries in Lycia*, London 1841, s. 1-11; E. Carlisle, *Diary in Turkish and Greek Waters*, London 1854, s. 123-128; Charles Texier, *Küçük Asya* (trc. Ali Suad), İstanbul 1339, II, 156-165; Iconomos - F. Slars, *İzmir Hakkında Tetkikat* (trc. Arapzâde Cevdet), İzmir 1932; Hakkı Gültekin, *İzmir Tarihi*, İzmir 1952; Emin Canpolat, *İzmir: Kuruluşundan Bugüne Kadar*, İzmir 1954; Himmet Akın, *Aydın-Doğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, Ankara 1968, tür.yer.; Akdes Nimet Kurat, *Çaka Bey: İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi. M.S. 1081-1096*, Ankara 1966; Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul 1974, tür.yer.; Tuncer Baykara, *İzmir Şehri ve Tarihi*, İzmir 1974; Necmi Ülker, *The Rise of İzmir, 1688-1740* (doktora tezi, 1974), Michigan Üniversitesi, a.m.f., "XVII ve XVIII. Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, s. 327-341; a.m.f., "Sanbey oğlu'nun İz-

mir'e Yürüyüşü ve Avrupalı Tüccarlar", *XVII ve XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi, I. Ticaret Tarihi Araştırmaları*, İzmir 1994, s. 34-41; a.m.f., "Sancak Kale", *Bilim Birlik Başarı*, sy. 36, İzmir 1982, s. 13-17; a.m.f., "İzmir Liman Kalesi", a.e., sy. 37 (1983), s. 17-20; a.m.f., "Kadifekale", a.e., sy. 38 (1984 ?), s. 9-14; a.m.f., "İzmir Sanıkışlasının Yapım Çalışmaları", *TTK Bildiriler*, V (1986), s. 2440-2441; W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi* (trc. Enver Ziya Karal), Ankara 1975, s. 602-603; Çınar Atay, *Tarih İçinde İzmir*, İzmir 1978; a.m.f., *İzmir'in İzmir'i*, İzmir 1993; Ekrem Akurgal, *Eski İzmir I Yerleşme Katları ve Athena Tapınağı*, Ankara 1983; a.m.f., "Arkaik ve Klâsik Çağlarda İzmir", *TTK Belleten*, X/37 (1946), s. 55-71; D. Goffman, *İzmir as a Commercial Center. The Impact of Western Trade on an Ottoman Port 1570-1650*, Chicago 1985; a.m.f., *İzmir ve Levanten Dünya: 1550-1650* (trc. Ayşen Anadol - Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul 1995; Özer Ergenç, "Salnamelerde İzmir", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir 1985, s. 141-151; Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü", a.e., s. 99-120; a.m.f., "İzmir Ticaret Odası İstatistiklerine Göre XX. Yüzyıl Başlarında İzmir Ticareti", *Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyumu Tebliğleri*, İzmir 1994, s. 25-58; a.m.f., "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 165-206; a.m.f., "İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletmesi İmtiyazı", *TD*, sy. 32 (1979), s. 495-558; a.m.f., "1826 Düzenlemesinden Sonra İzmir İhtisab Nezâreti", *TED*, sy. 13 (1987), s. 481-520; a.m.f., "İzmir İhtisab Nezâreti Muhasebeleri", a.e. (Münir Aktepe Armağanı), sy. 15 (1997), s. 49-144; a.m.f., "İzmir Temettü Sayımları ve Yabancı Tebaa", *TTK Belleten*, LXIII/238 (2000), s. 755-773; Ali Akıldız, *İzmir-Aydın Demiryolu* (yüksek lisans tezi, 1987), MÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü; Bozkurt Ersoy, *İzmir Hanları*, Ankara 1991; *İzmir Rehberi* (İzmir Belediyesi), İzmir 1992; E. Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Atina 1992; Bilge Umar, "Kordelio -Karşıyaka- ve Smyrna -İzmir- Adlarının Anlamı Üzerine", *Üç İzmir*, İstanbul 1992, s. 40-41; Rauf Beyru, "Ondokuzuncu Yüzyılın İlk Yarısında İzmir'de Kent İçi ve Kent Çevresi Ulaşımı ve Trafik Düzenini", *Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Uluslar Arası Sempozyumu Tebliğleri*, İzmir 1994, s. 9-23; Melih Gürsoy, "İzmir Sanayiinin Geçmiş ve Bugünü", a.e., s. 125-133; İlhan Pınar, *Gezginlerin Gözüyle İzmir: XIX. Yüzyıl*, İzmir 1994, I; Işın Demirkent, *Türkiye Selçuklu Hükümdarı Sultan I. Kılıç Arslan*, Ankara 1996, s. 32; Nahide Şimşir, *İzmir'in Sosyal ve Ekonomik Tarihi: 1730-1792* (doktora tezi, 1999), EÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 194; Çağatay Uluçay, "Karaosmanoğullarına Ait Bazı Vesikalar", *TV*, II/10 (1942), s. 300-308; M. Münir Aktepe, "Başvekalet Arşivindeki Vesikalar Nazaran İzmir İsyanı (1727-1728)", *TTK Bildiriler*, V (1956), s. 674-681; a.m.f., "1727-1728 İzmir İsyanı Dair Bazı Vesikalar", *TD*, VIII/11-12 (1956), s. 71-98; Besim Darkot, "İzmir", *İA*, V/2, s. 1239-1251; "Kâğıt ve Kâğıtçılık", *TA*, XXI, 112-116.



Bugünkü İzmir. İzmir körfezinin varlığı şehrin gelişimini etkilemiş ve İzmir şehri söz konusu körfezin bitim yerini bir hilâl şeklinde kuşatmıştır. Cumhuriyet döneminin başlarında bu hilâl, körfezin kuzeyinde Karşıyaka'dan başlayıp körfezin güneyinde Üçkuyular'da nihayete eriyor ve bu iki nokta arasındaki eğri çizginin uzunluğu 27 kilometreyi buluyordu. Hilâl biçimli yerleşme daha sonraları Karşıyaka batısında Bostanlı semtinin kurulmasıyla batıya doğru uzantısını genişletti. Yerleşme bu kesimde Gediz nehrinin eski deltasındaki (1886'dan önce Gediz buraya akıyordu, sonra yatağı değiştirildi) bataklıklar önünde durakladı. Yakın yıllarda bu bataklıklar kurutulmuş İzmir'in alanı Bostanlı'dan batıya doğru da yeni projelerle genişledi (Mavişehir ve Atakent uygulamaları gibi).

Hilâl şekilli yerleşme alanı bazı kesimlerde ince bir şerit halinde uzanır, bazı kesimlerde ise topografinin imkân vermesiyle genişler. Körfezin kuzeyindeki Karşıyaka, önceleri dar bir kıyı şeridi üzerinde yer alırken sonradan çeşitli yönlere doğru yayılmış, kuzeyde Yamanlar dağına doğru yaslanmış, körfezin doğu kıyısındaki daha çok sanayi özelliği taşıyan Turan ve Bayraklı semtleriyle birleşmiştir. Şehrin körfez kıyısından içeriye doğru en çok genişlediği yer, Kızılçullu dere-sinin körfezin bitim yerine yaydığı üçgen şekilli delta üzerindedir. Alsancak'ta kuzeye doğru ilerleyen Kızılçullu deltasının doğusundaki koy şimdi İzmir'in ticaret limanı ve ona bağlı tesislerle donatılmıştır. Deltanın batı yarısında, Alsancak ile Konak Meydanı arasında uzanan birbirine paralel birkaç Kordon İzmir'in en canlı kesimini oluşturur. Konak Meydanı'nın kuzeyinden başlayarak Eşrefpaşa doğrultusunda, Basmahane'den de İkçeşmelik doğrultusunda yükselen kesimler Kadifekale'nin (186 m.) yamaçlarına kadar çıkar. Konak Meydanı'ndan batıya doğru körfezin güney kıyısı boyunca uzanan Karantina, Göztepe, Güzelyalı (eski Kokaryalı) gibi semtler de eskiden kıyı boyunca ince bir şerit oluştururken sonradan bu kesimin körfeze hâkim sirtları üzerinde Hatay semtinin kurulması İzmir şehri bu kesimde de genişletmiştir. Genişleme kıyı boyunca da devam etmiş, eskiden Üçkuyular'da nihayete eren şehir yerleşmesi daha ötedeki Balçova, İnciraltı, Narlıdere gibi ayrı ayrı yerleşmelerin İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları içine alınmasıyla batıya doğru uzanmıştır.